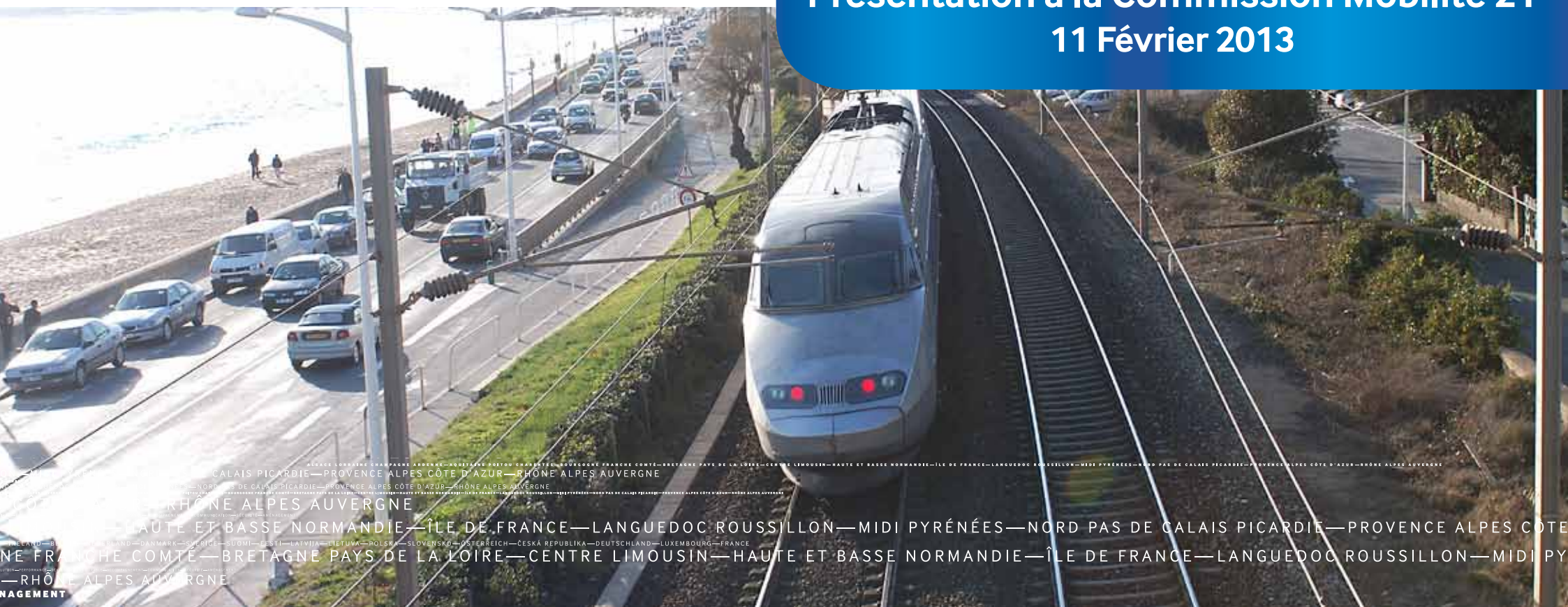


Présentation à la Commission Mobilité 21 11 Février 2013



Les études préalables à l'enquête d'utilité publique du projet sont financées par :







UN GRAND PROJET DE MOBILITÉ DURABLE POUR UNE RÉGION MENACÉE D'ASPHYXIE / 04

Trois objectifs partagés depuis le débat public de 2005...
...consolidés par les concertations de 2011 et 2012

UN PROJET RÉALISÉ PAR ÉTAPES / 06

Le projet complet à l'horizon 2040
Le phasage cible à l'horizon 2030

PLUS DE TRAINS DU QUOTIDIEN POUR L'AIRE MÉTROPOLITAINE AIX-MARSEILLE / 08

PLUS DE TRAINS DU QUOTIDIEN POUR L'AIRE MÉTROPOLITAINE TOULONNAISE / 10

PLUS DE TRAINS DU QUOTIDIEN POUR L'AIRE MÉTROPOLITAINE NIÇOISE / 12

UN PROJET QUI RAPPROCHE LES TERRITOIRES / 14

Un trafic ferroviaire au service de l'essor économique de la région et de la synergie entre ses pôles
Un projet au service d'une mobilité plus respectueuse de l'énergie et de l'environnement

UN PROGRAMME D'AMÉNAGEMENTS POUR LE FRET / 16

CONSTRUIRE L'ARC MÉDITERRANÉEN POUR RAYONNER DANS LE SUD DE L'EUROPE / 17

Une ouverture nationale et internationale

1 / UN GRAND PROJET FERROVIAIRE DE MOBILITÉ DURABLE

TROIS OBJECTIFS PARTAGÉS DEPUIS LE DÉBAT PUBLIC DE 2005...

Ouvrir la région aux autres régions françaises et désenclaver l'Est de la région en la 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

...CONSOLIDÉS PAR LES CONCERTATIONS DE 2011...

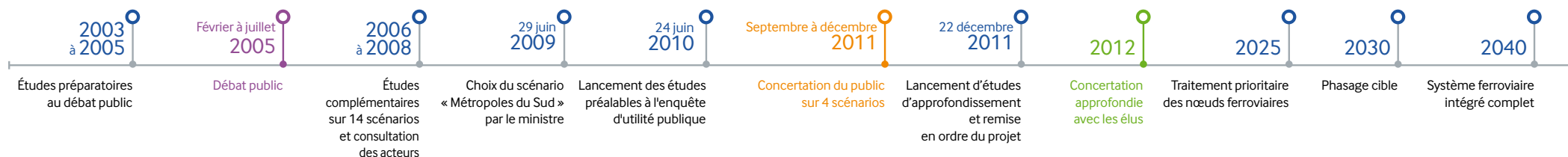
...ET 2012

LES ACQUIS DE LA CONCERTATION DU PUBLIC

- 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 Ouest O6, 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.
- Éviter au maximum les zones agricoles.
- Limiter les nuisances pour les riverains et les impacts sur les milieux naturels.

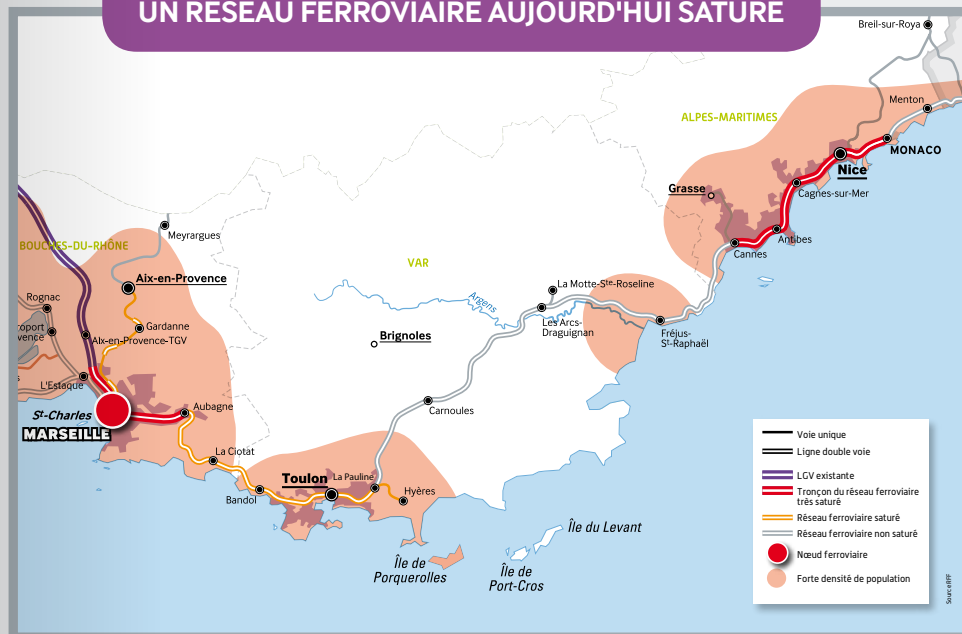
LES CONSTATS PARTAGÉS AVEC LES ÉLUS

- **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.



POUR UNE RÉGION MENACÉE D'ASPHYXIE

UN RÉSEAU FERROVIAIRE AUJOURD'HUI SATURÉ



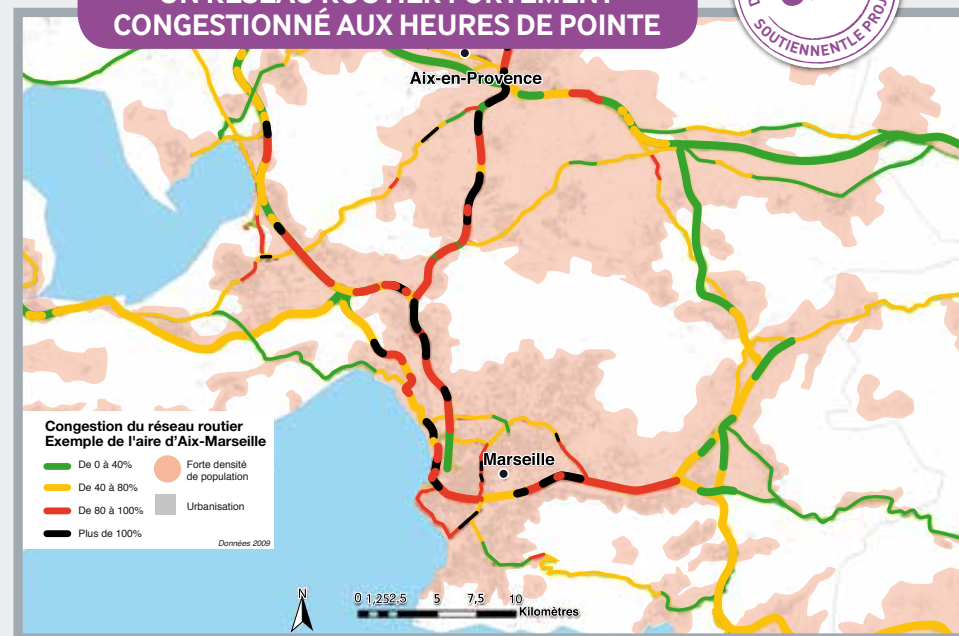
La Région Provence Alpes Côte d'Azur, qui compte près de **5 millions d'habitants** (seuil atteint avec 10 ans d'avance sur les prévisions INSEE), en accueillera **6 millions** en 2040. Les **37 millions de touristes qu'elle attire chaque année** représente un **apport net de plus de 2 millions d'habitants en été**.

Pour répondre à la dynamique démographique (+ 30 000 habitants/an) et à l'attractivité de son espace littoral, la région Provence Alpes Côte d'Azur dispose d'une seule ligne ferroviaire historique, 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, avec 3 des 10 plus grandes agglomérations françaises. Il faut toujours près de 6h pour rejoindre Paris depuis l'Est de la région, plus de 4h pour Lyon, 8h pour Bordeaux.

La région est asphyxiée par la congestion routière et souffre d'un déficit de transports en commun. Tout cela a des conséquences sur la santé et le confort des habitants: **600 000 personnes sont exposées à des niveaux de pollution de l'air supérieurs aux valeurs limites réglementaires. Un automobiliste perd environ 10 jours/an dans les bouchons de la métropole Aix-Marseille et 6 jours/an dans ceux de la métropole niçoise.**

Une nouvelle offre ferroviaire renforcera l'attractivité du train par rapport à des modes de déplacements beaucoup plus polluants et participera à la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

UN RÉSEAU ROUTIER FORTEMENT CONGESTIONNÉ AUX HEURES DE POINTE



2 / UN PROJET À RÉALISER PAR ÉTAPES

LE PROJET COMPLET À L'HORIZON 2040

Créer la capacité ferroviaire répondant aux enjeux de la mobilité de demain : croissance démographique, report modal, qualité de vie.

Le projet de ligne nouvelle est réalisable par étapes. Le système régional sera organisé autour d'un maillage étroit entre la ligne nouvelle et les lignes existantes. Il sera ainsi possible de réaliser par tranches ordonnées la désaturation prioritaire des nœuds ferroviaires de Marseille et de la Côte d'Azur, puis de Toulon.



COÛT
17 Md
€ 2012

+15 millions
de voyageurs/an

Gare nouvelle à Nice-Aéroport
dans le pôle d'échanges
de l'OIN Plaine du Var

Aménagements
sur la ligne
Nice - Vintimille

Gare nouvelle Ouest
Alpes-Maritimes

Ligne nouvelle
entre Est-Var et Nice

Création d'une
nouvelle gare
Est-Var au Muy

Traversée souterraine
de Marseille

Gare souterraine
à 4 voies à quai sous
Marseille Saint-Charles

4^{ème} voie dans la vallée
de l'Huveaune

Ligne nouvelle entre
Aubagne et Toulon-Centre

Gare en surface de
6 à 8 voies à quai à Toulon

Doublément de la ligne
existante de Toulon à l'Est du Var



LE PHASAGE CIBLE À L'HORIZON 2030

À l'horizon 2030, réalisation des sections permettant de résorber les bouchons ferroviaires de Marseille, Toulon et Nice, et d'apporter un gain de temps significatif : section Marseille – Toulon / section Le Muy – Nice.

Pour intégrer les contraintes budgétaires, le Comité de Pilotage du 9 janvier 2013 a retenu un phasage cible qui permet **d'assurer plus de 80 % des gains de trafic escomptés avec le projet complet, et près de 90% des gains de temps avec moins de 75% de l'investissement nécessaire au projet.**

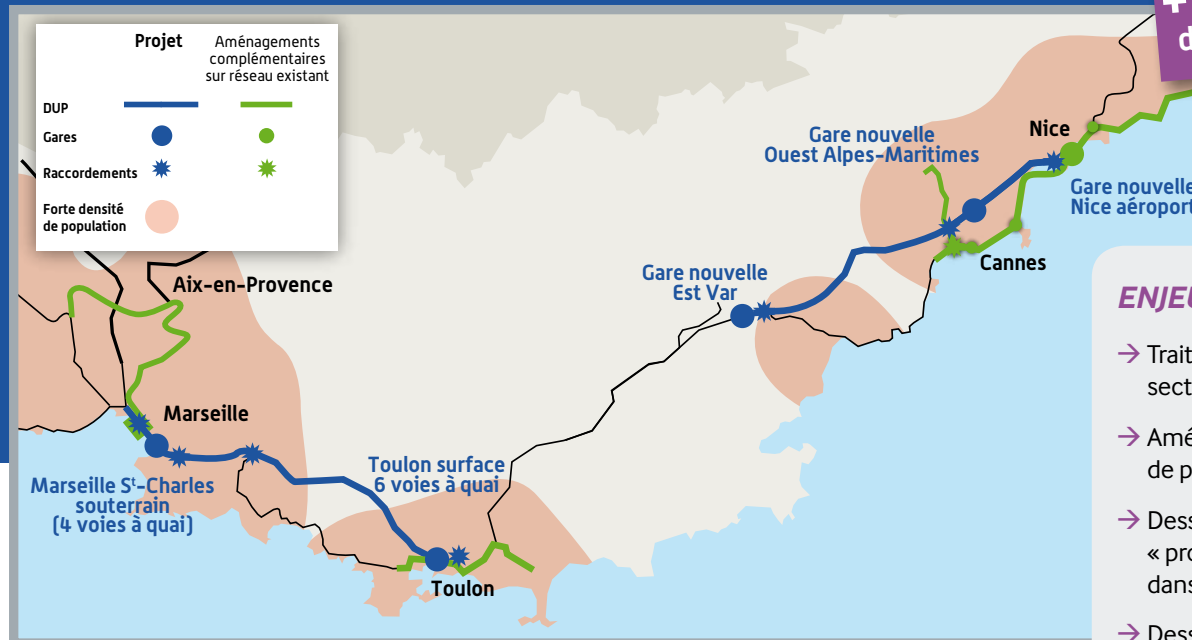
Dans les 10 prochaines années, un traitement prioritaire des nœuds ferroviaires des agglomérations marseillaises et azuréennes devra permettre d'accueillir **7 Millions de voyageurs supplémentaires chaque année**, essentiellement dans les TER. La section Toulon-Le Muy devra relever d'un Projet d'Intérêt Général pour préserver sa réalisation ultérieure par intégration dans les documents d'urbanisme.

DÉTAIL DU COÛT DES AMÉNAGEMENTS

Traversée de Marseille (incluant la gare souterraine)	2,5 Mds € ²⁰¹²
4 ^{ème} voie Huveaune	0,3 Mds € ²⁰¹²
Aubagne – Toulon (incluant la gare de Toulon)	4 Mds € ²⁰¹²
Gare Est Var	0,2 Mds € ²⁰¹²
Roquebrune – Cannes	1,9 Mds € ²⁰¹²
Cannes – Nice	3,7 Mds € ²⁰¹²

COÛT PHASAGE
**12,6 Md
€ 2012**

**+ 12 millions
de voyageurs/an***



ENJEUX :

- Traiter en priorité les secteurs les plus saturés
- Améliorer les temps de parcours
- Desserte TER de niveau « projet complet » dans les 3 métropoles
- Desserte TaGV améliorée

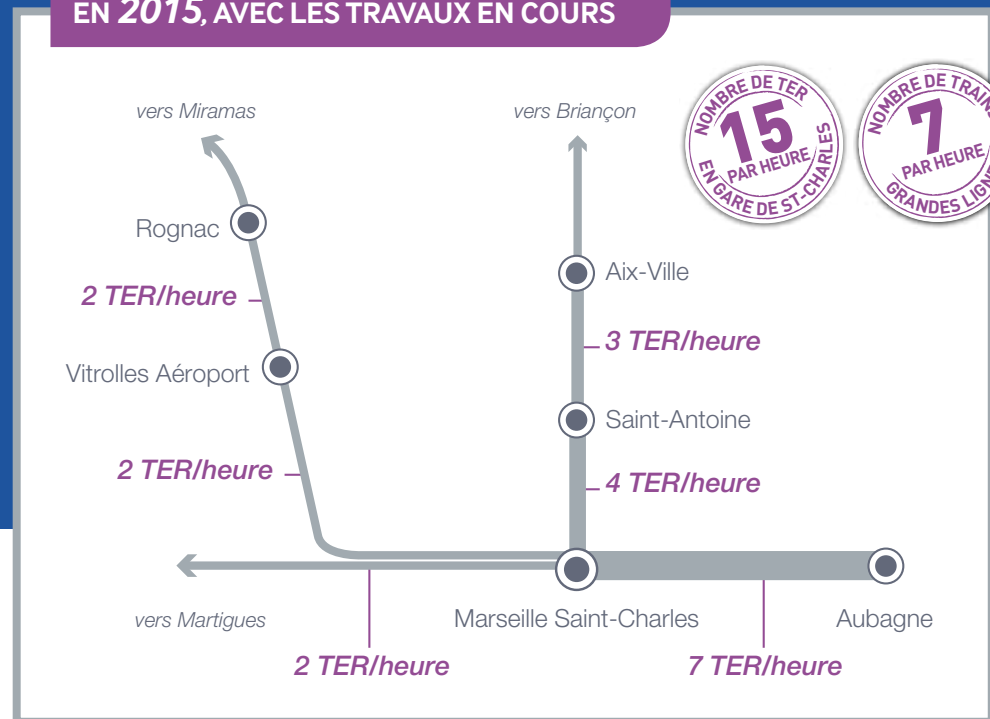
* Y compris les aménagements connexes sur le réseau existant (2,1 milliards €2012) nécessaires à l'efficacité du système ferroviaire

3 / PLUS DE TRAINS DU QUOTIDIEN POUR L'AIRE MÉTROPOLITAINE AIX-MARSEILLE

Le projet a pour objectif de dynamiser l'ensemble du transport ferroviaire de l'aire métropolitaine Aix-Marseille, en améliorant **les connexions entre la gare de Marseille Saint-Charles et le territoire**. La traversée souterraine de Marseille permet d'accroître la desserte TER autour de Marseille en libérant de la capacité dans la gare de surface et de **créer des liaisons transversales**, par exemple d'Aubagne à Vitrolles-Aéroport. Grâce à la réouverture au service voyageur de la ligne Rognac – Aix et au doublement de la ligne

Aix – Marseille, il pourra y avoir **4 nouvelles haltes TER** dans l'étoile ferroviaire aixoise. La côte bleue et le nord de Marseille seront mieux desservis grâce à la création de **2 nouvelles gares TER** dans la proche banlieue Marseillaise. Les aménagements permettront d'augmenter la fréquence et les temps de parcours sur l'ensemble du réseau ferroviaire des Bouches-du-Rhône.

EN 2015, AVEC LES TRAVAUX EN COURS



AVEC LE PHASAGE CIBLE*



* Y compris aménagements connexes sur le réseau existant pour un montant de 600 M €²⁰¹²

Une gare actuelle **en impasse**
et **en limite de capacité**.

LE PÔLE D'ÉCHANGES MULTIMODAL DE MARSEILLE SAINT-CHARLES

Le complexe de Saint-Charles est à la fois le principal nœud d'échanges de la métropole Aix-Marseille-Provence et le plus critique, du fait de la congestion du plateau ferroviaire. La croissance forte connue depuis 2002 et l'arrivée de la LGV Méditerranée (12M de voyageurs en 2012 contre 7,7M en 2002) est entravée par cette congestion.

Les prévisions indiquent que dans les 10 prochaines années la gare Saint-Charles devra permettre d'accueillir plus de 20 millions de voyageurs par an dans un environnement urbain où le plateau ferroviaire constitue une coupure.

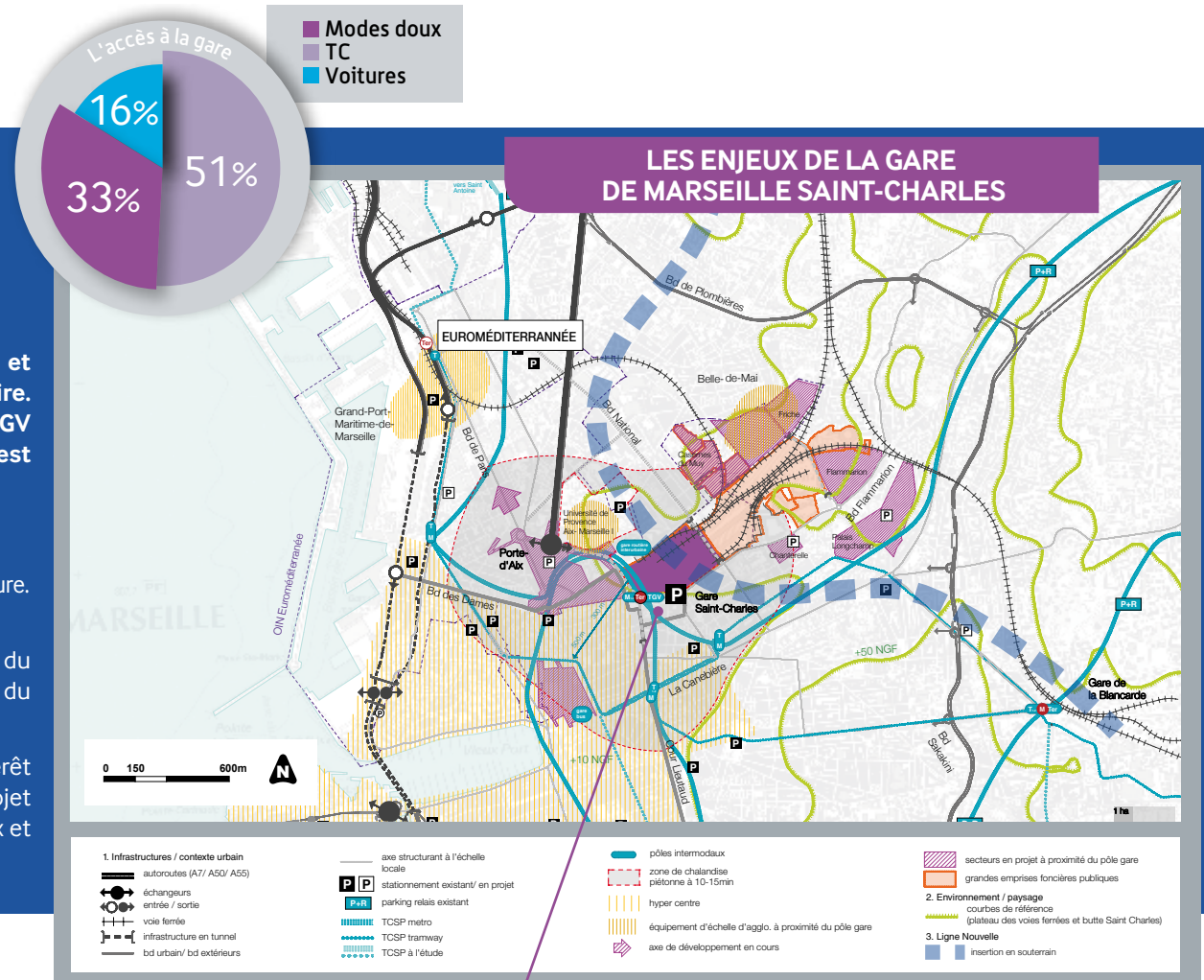
La gare nouvelle répondra au double enjeu suivant :

- décongestionner la gare actuelle et permettre le développement du réseau ferroviaire pour le conforter comme la colonne vertébrale du réseau de transport métropolitain et régional,
- amplifier la dynamique engagée dans la zone avec l'Opération d'intérêt National Euroméditerranée, le Pôle Média, etc. en favorisant un projet urbain global permettant le désenclavement de quartiers centraux et l'intermodalité.

FRÉQUENTATION DE LA GARE en millions de passagers/an

Actuelle*	Projet
10,3 M/an	20 M/an

* Source Aristote 2010



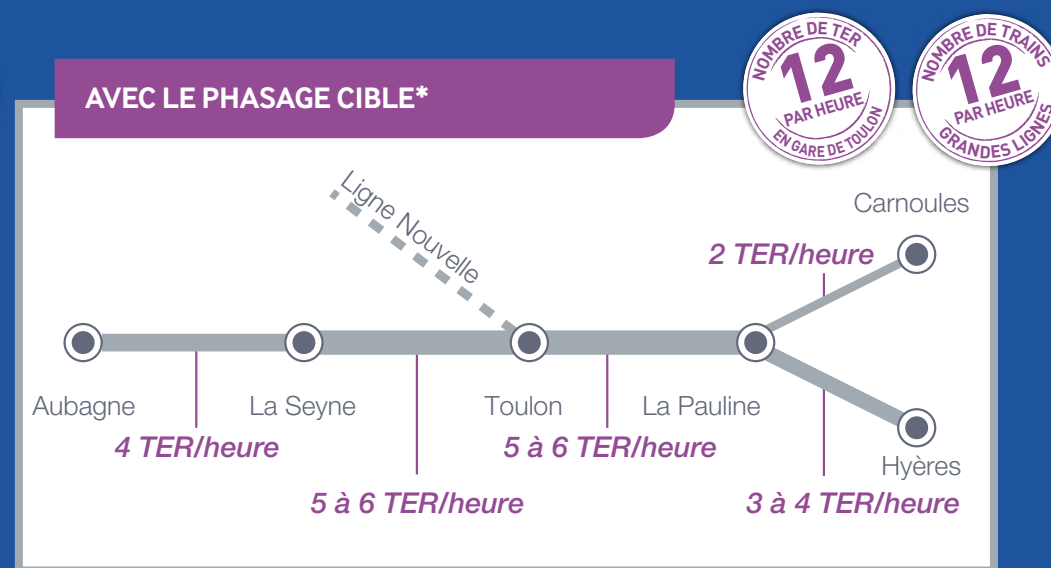
Des liaisons ferroviaires **diamétralisées** pour
des connexions au port et à l'aéroport.

4 / PLUS DE TRAINS DU QUOTIDIEN POUR L'AIRE MÉTROPOLITAINE TOULONNAISE

Le schéma de desserte, approuvé en janvier 2011 par le Comité de pilotage, prévoit de nombreux aménagements de la ligne classique dans le périmètre du « RER toulonnais ». Les études en cours évaluent la pertinence de **2 nouvelles haltes à l'Ouest** (Les Playes et L'Escaillon) et **une à l'Est** (Sainte-Musse) de l'aire toulonnaise.

La ligne La Pauline-Hyères sera modernisée.

La Ligne Nouvelle libérera de la capacité sur la ligne existante pour accroître l'offre TER.



* Y compris aménagements connexes sur le réseau existant pour un montant de 400 M €²⁰¹²

LE PÔLE D'ÉCHANGES MULTIMODAL DE TOULON

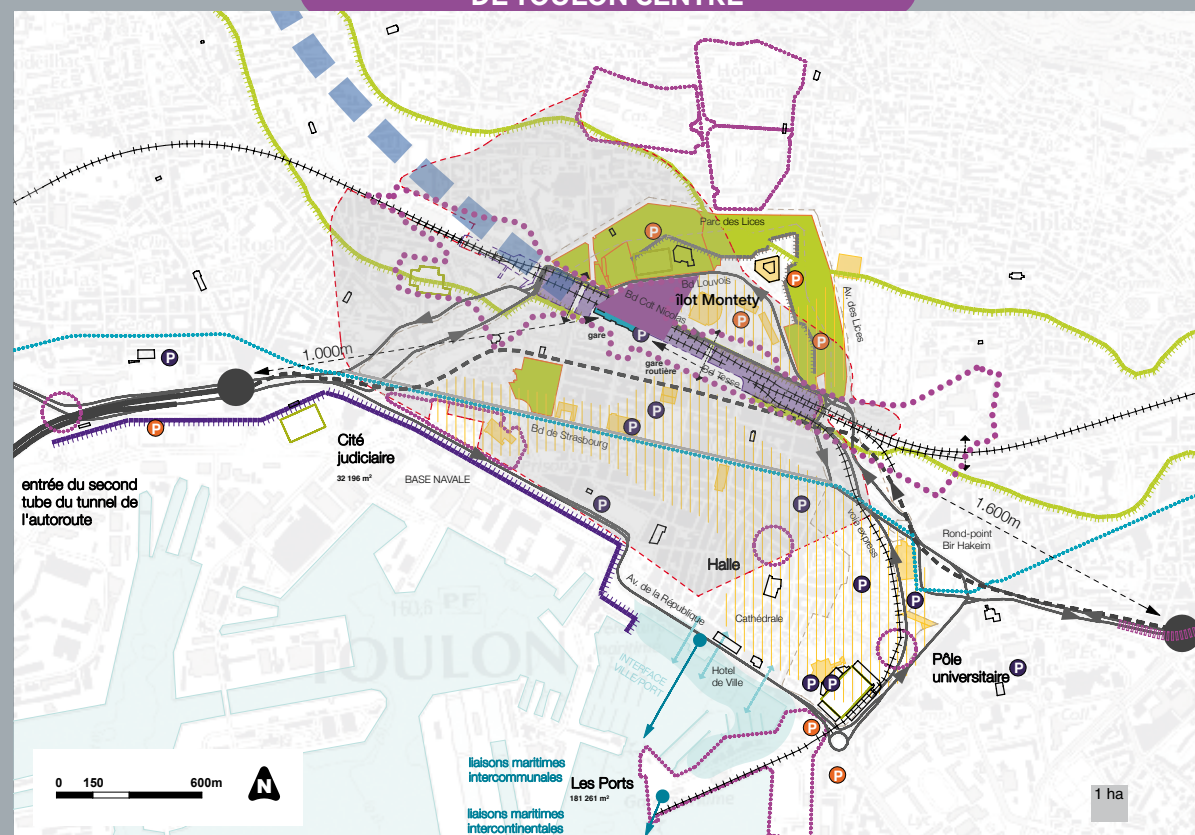
Le Comité de Pilotage de janvier 2013 a privilégié le renforcement de la gare existante au centre de Toulon en raison des atouts apportés par cette position au cœur de l'agglomération. Ce site est au cœur du projet de développement urbain de «l'axe des gares», colonne vertébrale de la redynamisation du centre de l'agglomération toulonnaise. Il s'inscrit en cohérence avec le projet urbain "Grande Rade" et le pôle de compétitivité "Mer".

FRÉQUENTATION DE LA GARE en millions de passagers/an

Actuelle*	Projet
3,4 M/an	7,4 M/an

* Source Aristote 2010

LES ENJEUX DE LA GARE DE TOULON CENTRE



1. Infrastructure/contexte urbain

- autoroutes (A50)
- - - voie rapide en souterrain (traversée)
- entrée / sortie d'autoroute
- ++++ voie ferrée
- voie structurante d'échelle d'agglomération
- voie structurante à l'échelle locale
- stationnement de surface
- stationnement souterrain
- TCSP en projet (ligne 1)
- liaisons maritimes
- zone de chalandise piétonne 10-15 min
- emprises difficiles à franchir (piéton)
- anciens remparts

- ← - - - franchissement piétons des voies ferrées existantes
- interface ville-port
- monuments
- dynamique de l'hyper centre
- principaux équipements à proximité du pôle gare

- secteurs en projet à proximité du pôle gare
- axe des gares
- espaces verts

2. Environnement/paysage

- courbes de référence (plateaux +30 m et +40 m NGF)

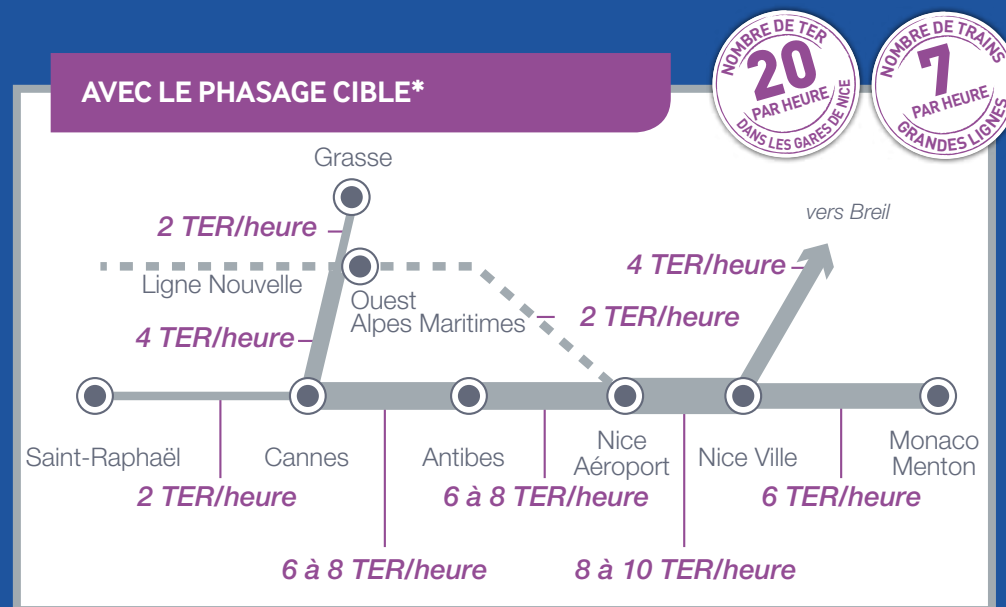
Ligne Nouvelle

- insertion en souterrain

5 / PLUS DE TRAINS DU QUOTIDIEN POUR L'AIRE MÉTROPOLITAINE NIÇOISE

Dès 2025, l'utilisation par les TER de la section de Ligne Nouvelle entre la vallée de la Siagne et Nice, avec un arrêt en gare Ouest Alpes Maritimes, permettra de desservir la zone de Sophia Antipolis et le moyen pays Grassois. La connexion avec la ligne Cannes-Grasse permettra de mettre en place **une boucle TER Nice – Antibes – Cannes – Ouest Alpes Maritimes – Nice** qui répondra à l'engorgement routier de l'ouest de la Côte d'Azur.

Sur l'axe littoral, le projet soulagera le trafic actuel. Il s'accompagnera **de nombreux aménagements capacitaires** au niveau des gares de Cannes, Antibes, Cagnes-sur-Mer, Nice-Ville et Menton. Le pôle multimodal de Nice-Aéroport accueillera les TGV et TER.



* Y compris aménagements connexes sur le réseau existant pour un montant de 950 M €²⁰¹² (dont 290 M €²⁰¹² pour la gare de Nice-Aéroport et 210 M €²⁰¹² pour la 4^e voie en gare de Cannes).

LE PÔLE D'ÉCHANGES MULTIMODAL DE NICE-AÉROPORT

Le Comité de Pilotage de décembre 2011 a acté le principe d'un positionnement de gare nouvelle sur le site de Nice-Aéroport dont la réalisation est d'autant plus attendue qu'elle **s'inscrit dans un double projet de Pôle d'Échanges Multimodal et d'aménagement urbain d'envergure, retenus comme opération pilote "Ecocité - Ville de demain"**.

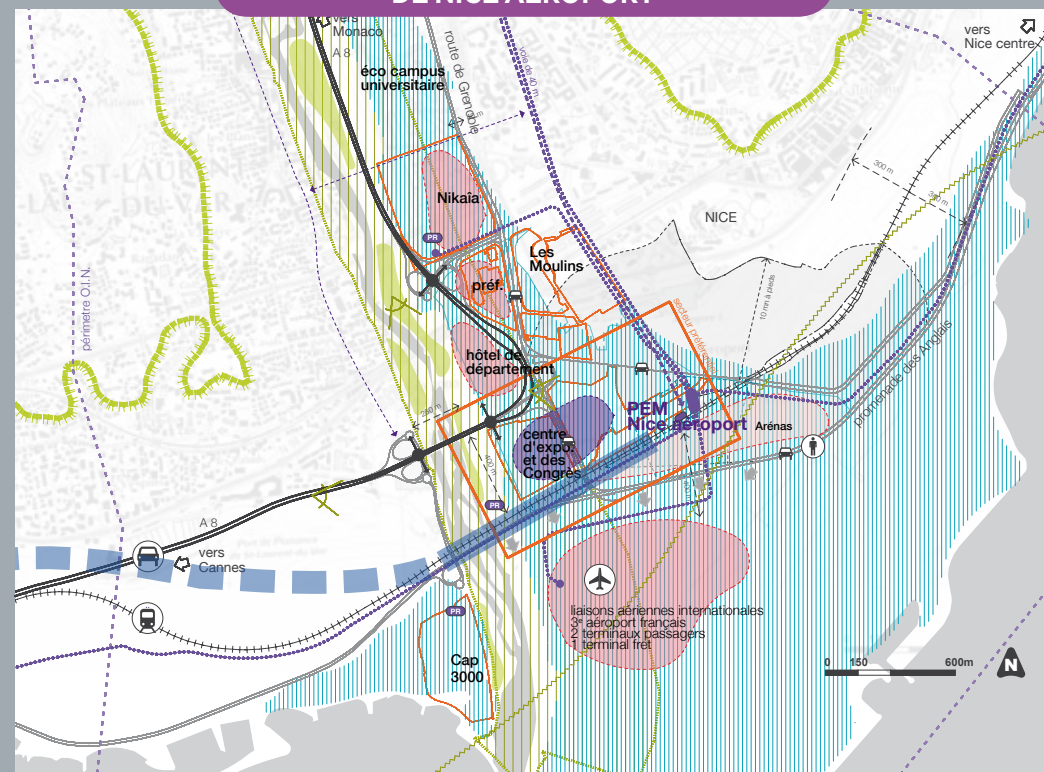
En effet, le PEM de Nice-Aéroport a vocation à être le principal nœud de transport en commun de l'agglomération, promoteur de la dynamique économique et urbaine induite par l'Opération d'Intérêt National EcoVallée dans la Plaine du Var, avec des équipements métropolitains de rayonnement national (Palais 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'accroître le rapprochement des bassins de vie.

FRÉQUENTATION DES GARES en millions de passagers/an

Actuelle*	Projet
8,5 M/an (Nice ville et Nice St-Augustin)	16,4 M/an (Nice ville et Nice Aéroport)

* Source Aristote 2010

LES ENJEUX DE LA GARE DE NICE AÉROPORT



POTENTIELS

1. Infrastructure/contexte urbain

- autoroute (A8)
- échangeurs
- voie ferrée
- axe structurant à l'échelle d'agglomération
- axe structurant d'échelle d'agglomération en projet
- axe structurant en projet
- TCSP en projet
- Parking Relai en projet
- PEM Nice aéroport en projet
- connexion avec l'aéroport à conforter
- modes actifs à valoriser
- équipements métropolitains en projet
- équipements métropolitains en projet
- quartier de bureaux
- grandes parcelles

2. Environnement/paysage

- cônes visuels à valoriser : entrée de ville (signal?)
- ZICO/NIEFF terre IL/ZPS
- protections non réglementaires
- berges à valoriser
- massifs structurants

CONTRAINTES

1. Infrastructures/contexte urbain

- barrière des infrastructures
- gabarit des axes structurant difficile à appréhender à l'échelle du piéton
- accès routiers prédominants
- isochrone théorique actuellement contraint par de grandes emprises
- équipements métropolitains avant tout pensés en desserte voiture

2. Environnement/paysage

- zone bleue PPRI (avril 2011)
- zone grand aéros PPRI (avril 2011)
- limite zone 3 gène (aéroport)

Ligne Nouvelle

- insertion en souterrain

6 / UN PROJET QUI RAPPROCHE LES TERRITOIRES

UN TRAFIC FERROVIAIRE AU SERVICE DE L'ESSOR ÉCONOMIQUE DE LA RÉGION ET DE LA SYNERGIE ENTRE SES PÔLES

La ligne existante ne pourra pas répondre à la demande de transport ferroviaire estimée à 80M de passagers en 2023 et 110 M en 2040. La réalisation d'une ligne nouvelle permet de libérer de la capacité sur la ligne historique ainsi qu'un triplement à terme des services du quotidien, des fréquences accrues et une plus grande fiabilité du réseau, notamment sur les sections les plus fréquentées : Marseille-Toulon et Cannes-Nice-Monaco.

Entre Toulon et Hyères et entre Marseille et Aix, la fréquentation des trains pourra être multipliée dans un rapport de 3 à 5.

Le projet permet de résoudre la saturation manifeste des nœuds ferroviaires et de créer de nouveaux pôles d'échanges intermodaux adaptés à un développement plus harmonieux du territoire à Marseille, Toulon et Nice mais aussi dans l'Est du Var et l'Ouest des Alpes-Maritimes.

La ligne nouvelle est un facteur de compétitivité et de cohésion pour la région Provence-Alpes Côte d'Azur : elle ramène la distance-temps par le fer entre les centres de Marseille et Nice de 2h40 actuellement à moins de 1h30. En assurant une meilleure accessibilité régionale et interrégionale aux villes du sud, le projet consolidera l'essor économique régional, mettra en

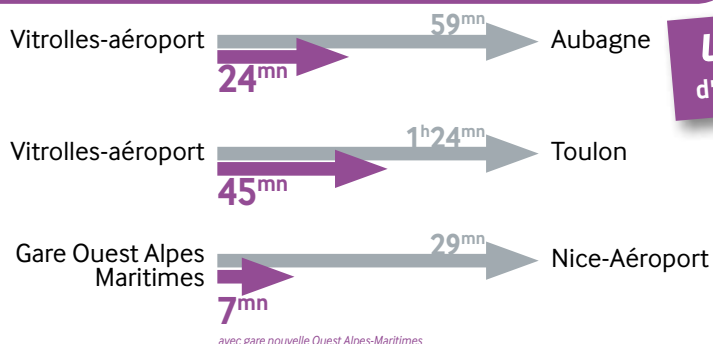
synergies les pôles économiques et évitera une mise à l'écart des dynamiques européennes.

La ligne nouvelle Provence Côte d'Azur constituera l'armature de l'organisation régionale :

- gares métropolitaines de Marseille Saint-Charles, de Toulon et de Nice Aéroport,
- gare d'Avignon TGV reliée au bassin de vie grâce à la "virgule" ferroviaire en projet,
- gare d'Aix en Provence TGV avec le projet de quartier de la gare, d'éco quartier de la Duranne et le pôle de compétitivité Risques
- future gare Est-Var irriguant le golfe de St-Tropez, la région de Fréjus et la Dracénie
- future gare Ouest Alpes Maritimes à proximité de Sophia Antipolis.

DE MEILLEURS TEMPS SUR LES PARCOURS QUOTIDIENS EN TRANSPORTS COLLECTIFS

temps de parcours avec arrêts et contraintes d'exploitation normalement prévues pour chaque mission



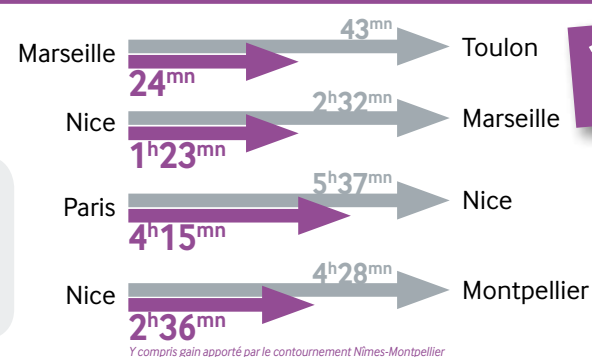
4 millions
d'heures gagnées/an

FIABILISATION DES TEMPS DE PARCOURS :

→ 40% des liaisons Marseille-Nice souffrent de retards aujourd'hui. Le gain essentiel sera obtenu par une très forte augmentation de la capacité de récupération après un incident.

DE MEILLEURS TEMPS SUR LES PARCOURS INTER-CITÉS

temps de parcours avec arrêts et contraintes d'exploitation normalement prévues pour chaque mission



16 millions
d'heures gagnées/an

Fréquence doublée des TER de **4 à 8 trains par heure**
sur les axes doublés par la Ligne Nouvelle.

UN PROJET AU SERVICE D'UNE MOBILITÉ PLUS RESPECTUEUSE DE L'ÉNERGIE ET DE L'ENVIRONNEMENT

Les 3/4 des nouveaux trafics ferroviaires accueillis grâce au projet sont détournés de la route.

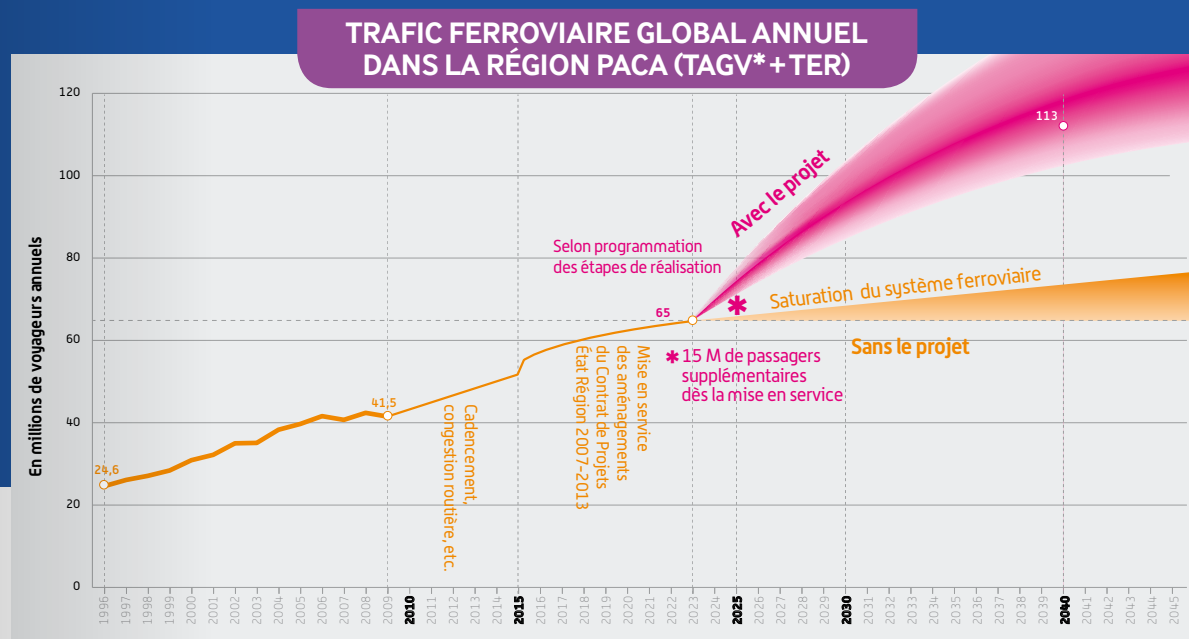
Les études montrent que le triplement des trafics ferroviaires régionaux attendus permet de stabiliser le trafic routier au niveau actuel dans de nombreux secteurs.

En l'absence du projet, la durée de la période de saturation routière dans les trois grandes agglomérations triplerait, de même que le nombre d'usagers concernés. **Entre Cannes et Nice, par exemple, 2 millions d'heures de bouchons seront économisés chaque année.**

La région Provence-Alpes-Côte d'Azur est **l'une des plus inégalitaires en France** avec une densité très importante de population paupérisée dans certains secteurs, ceux-ci pouvant jouxter des secteurs particulièrement prospères.

Pour cette population, la mobilité est un facteur déterminant de l'accès à l'emploi et de la sortie de la précarité. Les équilibres sociaux sont fragiles et l'amélioration massive des transports du quotidien en PACA est indispensable dans un contexte de forte contrainte énergétique.

L'augmentation du nombre de dessertes et la création de Pôles d'Echanges Multimodaux donneront naissance à un réseau de transports en commun performant qui facilitera l'accès de certaines populations aux bassins d'emploi et de services.



* Train apte à la grande vitesse

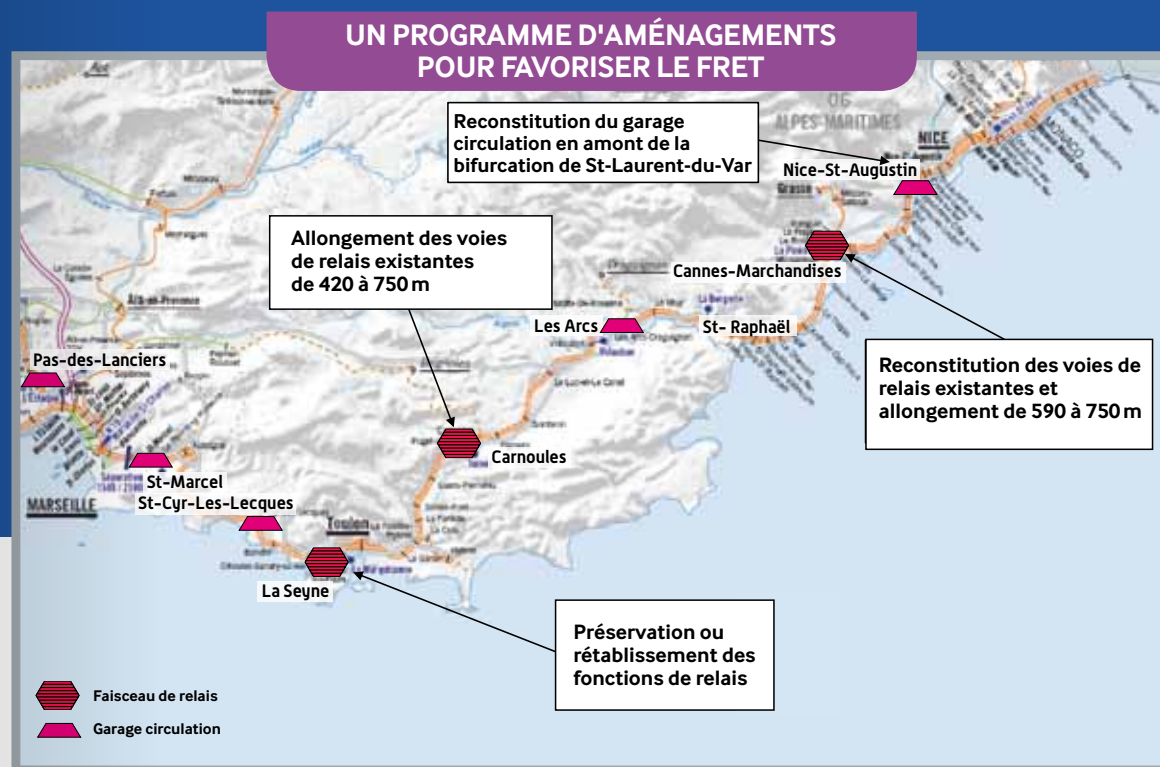


7 / UN PROGRAMME D'AMÉNAGEMENTS POUR LE FRET

Les enjeux du fret ferroviaire ont été considérés dans le cadre de la politique des corridors européens (notamment le corridor n°6 Almeria - Budapest via la Vallée du Rhône) et la connexion du port de Marseille à ce corridor. Sans prétendre à quelque concurrence que ce soit avec le projet Lyon-Turin, **les capacités fret dégagées sur la ligne classique par la ligne nouvelle permettront, d'une part, un report modal partiel depuis l'autoroute et d'autre part, de satisfaire les**

besoins à venir en matière de logistique urbaine de l'aire des trois métropoles.

La libération de la ligne existante permet de passer de **4 ou 5 circulations quotidiennes de fret sur l'axe Marseille-Nice à une vingtaine** avec des modalités d'exploitation mieux adaptées aux besoins des chargeurs.



CHIFFRES CLÉS

- Au poste frontière de Vintimille, les poids-lourds représentent plus de **20%** du trafic. Ce point concentre la moitié du transport routier France-Italie.
- Mais dans les tronçons les plus encombrés de l'autoroute (Cannes-Nice), la part des poids-lourds ne dépasse pas **7%**, dont moins de **4%** sont des poids-lourds en transit, susceptibles de basculer sur le fer.
- L'essentiel du trafic poids-lourds correspond à du trafic local (**56 Mt/an** interne PACA contre **7 Mt/an** entrant/sortant de l'est de la région et **18 Mt/an** de trafic en transit) pour lequel le fer n'est pas un mode compétitif.
- Sur les quelques **20 Mt/an** en transit franchissant la frontière à Vintimille, **10 Mt/an** sont en transit entre l'Espagne et l'Italie : sur cet axe, le fret maritime assure déjà les **2/3 des échanges** (environ **20 Mt/an**).
- La réorganisation des circulations permise par la ligne nouvelle permet de passer de **4/5 circulations fret** par jour à l'est de Marseille à plus de **20**, avec des créneaux horaires mieux adaptés aux besoins des chargeurs.

8 / CONSTRUIRE L'ARC MÉDITERRANÉEN POUR RAYONNER DANS LE SUD DE L'EUROPE

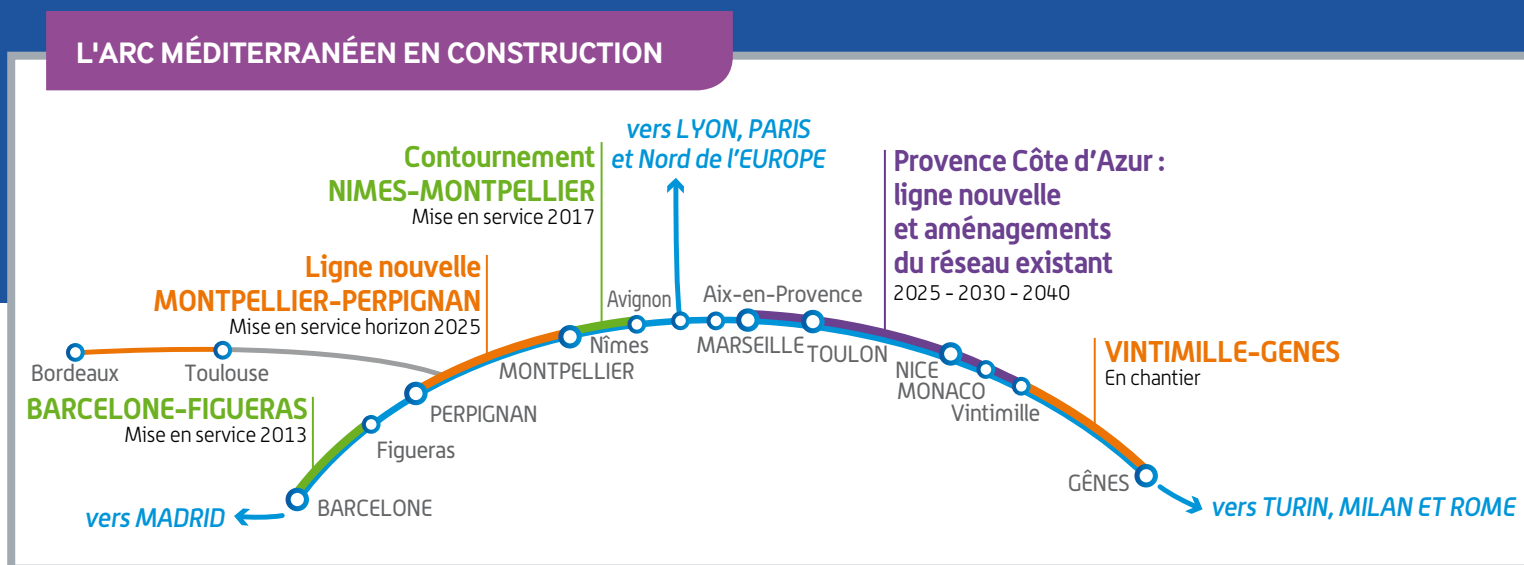
La région Provence Alpes Côte d'Azur ne peut se permettre de rester enclavée dans un espace européen de plus en plus interconnecté.

La présence de trois des 10 premières agglomérations françaises dans la région est un atout unique en France sur lequel il convient de capitaliser à l'heure où les autres régions européennes jouent dans le concert international en appuyant leur développement sur des métropoles multimillionnaires.

Rapprocher Nice, Toulon et Marseille d'Avignon, Lyon, Grenoble, Nîmes, Montpellier, Toulouse et Barcelone, mais aussi de Gênes, Turin ou Milan est un moyen de **consolider l'espace économique régional et du grand sud de la France, rapprocher ses pôles économiques et susciter des synergies grâce à des liaisons rapides et fiables, en évitant une mise à l'écart des dynamiques européennes.**

Le potentiel de développement de l'arc méditerranéen, peuplé de près de 30 millions d'habitants, et dont la région Provence-Alpes-Côte d'Azur pourrait être un pivot central dépend largement des conditions de déplacements, actuellement très médiocres au vu des standards actuels (13 heures pour aller en train de Barcelone à Gênes).

La Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur est le chaînon manquant de cet arc méditerranéen.



NOTES



Pour en savoir plus

www.lgvpaca.fr

Mission LGV PACA

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