LIGNE NOUVELLE PROVENCE CÔTE D'AZUR

LANCEMENT DE LA CONCERTATION PUBLIQUE 2016

DOSSIER DE PRESSE

SNCF RÉSEAU

SOMMAIRE

1. DISPOSITIF D'INFORMATION ET DE PARTICIPATION DU PUBLIC

2. LA LIGNE NOUVELLE PROVENCE CÔTE D'AZUR : UNE RÉPONSE À LA HAUTEUR DES BESOINS FUTURS DE DÉPLACEMENTS

3. PRIORITÉ À LA DÉSATURATION DES NŒUDS FERROVIAIRES MARSEILLAIS ET AZURÉEN

ANNEXE 1. LES ENJEUX DE DÉPLACEMENTS EN PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR

ANNEXE 2. HISTORIQUE DU PROJET ET DATES-CLÉS

1. DISPOSITIF D'INFORMATION ET DE PARTICIPATION DU PUBLIC

Le Comité de pilotage du projet, réuni le 12 avril 2016, a adopté le dispositif de concertation portant sur les aménagements de la Priorité 1 du projet de ligne nouvelle. Cette concertation, ouverte à tous, se déroule du 21 avril au 30 décembre 2016. Elle consiste à informer le public et recueillir son avis sur les propositions de variantes de tracés et les positions des gares de la Priorité 1.

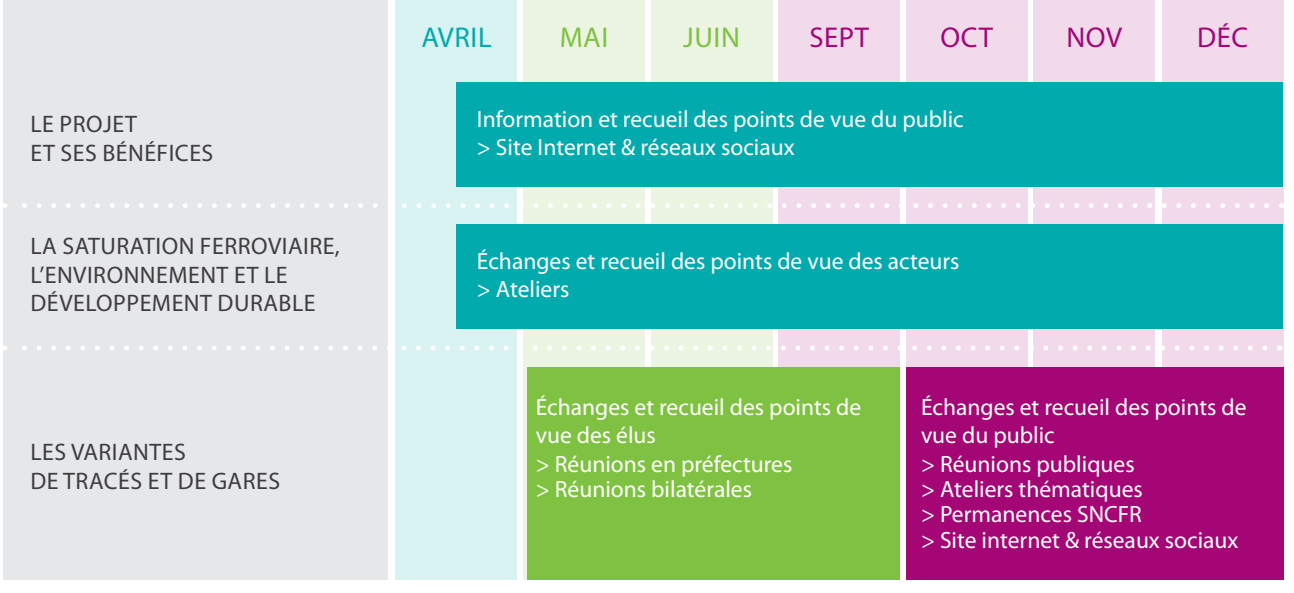
LA CONCERTATION S'ORGANISE EN 3 ÉTAPES :

Étape 1 (21 avril - 30 juin) :
> information et échanges sur le projet et ses bénéfices
> ateliers thématiques portant sur les enjeux de la « saturation ferroviaire » et de « prise en compte de l'environnement et du développement durable » menés avec les associations et les acteurs socio-économiques.

Étape 2 (mai - septembre) :
> échanges et recueil des points de vue des élus locaux sur les résultats des études de variantes de tracés et de positions des gares de la Priorité 1.

Étape 3 (3 octobre - 30 décembre) :
> échanges et recueil des points de vue du public sur les variantes de tracés et les positions des gares de la Priorité 1.

Les instances de concertation et de gouvernance du projet (collège des acteurs, comités territoriaux…) seront mobilisées durant la concertation publique.



COMMENT S'INFORMER ET PARTICIPER À LA CONCERTATION ?

Le site Internet www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr pour prendre connaissance du contenu du projet, télécharger le dossier support de la concertation, consulter les productions des ateliers thématiques saturation et développement durable, poser des questions au maître d'ouvrage, connaître les modalités de la concertation (date des réunions, des ateliers…) et donner son avis sur le projet.

Des réunions publiques de concertation ouvertes à tous

> Réunions d'ouverture pour prendre connaissance des variantes de tracés et de positions de gare de la Priorité 1 et recueillir des points de vue :

- le 4 octobre 2016 dans les Alpes-Maritimes
  18h30 - Boscolo Hôtel Plaza
  12 avenue de Verdun - Nice
- le 5 octobre 2016 dans les Bouches-du-Rhône
  18h30 - Château des Fleurs
  18 boulevard Michelet - Marseille
- le 12 octobre 2016 dans le Var
  18h30 - Espace Jean-Paul Maurric
  Chemin du Moulin Premier - La Crau

> Réunions publiques « Gares »

- le 24 octobre 2016 sur Nice Aéroport
  18h - Parc Phœnix
  405 Promenade des Anglais - Nice
- le 25 octobre 2016 sur Marseille Saint-Charles
  18h - Hôtel Mercure Centre
  1 rue Neuve Saint-Martin - Marseille
- le 26 octobre 2016 sur Ouest Alpes-Maritimes
  18h - Hôtel Novotel
  25 Avenue Beauséjour - Cannes

> Réunions de synthèse pour partager le produit de la concertation :

- le 19 décembre 2016 dans les Alpes-Maritimes
  18h30 - Boscolo Hôtel Plaza
  12 avenue de Verdun - Nice
- le 20 décembre 2016 dans les Bouches-du-Rhône
  18h30 - Parc Chanot
  Rond Point du Prado - Marseille
- le 21 décembre 2016 dans le Var
  18h30 - Espace Associatif et Culturel de
  La Capelle - Chemin du Partégal - La Farlède

Des réunions publiques locales pourront être organisées sur la période, à la demande des communes, des intercommunalités et des autres collectivités locales. Les dates et lieux de ces réunions seront mis en ligne sur le site internet, au fur et à mesure de leur programmation. Elles feront également l'objet d'une publicité spécifique préalable.

Des expositions* pour prendre connaissance du projet, du 3 octobre au 30 décembre, dans les mairies concernées par la Priorité 1 et chez les partenaires cofinanceurs du projet.

Des permanences* pour échanger avec le maître d'ouvrage, dans les mairies concernées par les aménagements de la Priorité 1.

* Les adresses des expositions et le planning des permanences sont disponibles sur le site internet du projet : www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr

Des ateliers géographiques à l'échelle des 2 nœuds ferroviaires pour échanger sur les enjeux environnementaux pris en compte par SNCF Réseau dans les différentes variantes étudiées.

> Nœud ferroviaire azuréen

- Séance n°1 : 2 novembre à Nice à 18h
- Séance n°2 : 28 novembre à Nice à 18h

> Nœud ferroviaire marseillais

- Séance n°1 : 3 novembre à Marseille à 18h
- Séance n°2 : 29 novembre à Marseille à 18h

Pour participer à ces ateliers, ouverts à tous sur inscription, il convient de remplir, du 3 au 15 octobre 2016, le formulaire d'inscription sur le site : www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr

Des registres sur les lieux d'exposition, de réunions et d'ateliers pour donner son avis sur les contenus du projet soumis à la concertation.

Twitter @ProjetLNPCA pour suivre l'actualité de la concertation sur les aménagements de Priorité 1 du projet de ligne nouvelle.

2. LA LIGNE NOUVELLE PROVENCE CÔTE D'AZUR : UNE RÉPONSE À LA HAUTEUR DES BESOINS FUTURS DE DÉPLACEMENTS

En 2015, le nombre de déplacements en dans les Bouches-du-Rhône, le Var et les Alpes-Maritimes s'élève à 2,6 milliards par an.
Les besoins de mobilité vont continuer à croître sur la bande littorale entre Marseille et Nice où vit 80 % de la population régionale sous l'effet conjugué :

> de la croissance démographique : + 18 500 habitants par an

> du développement économique

> de l'allongement des distances domicile/travail

Il faudra absorber 30 millions de déplacements supplémentaires sur le littoral méditerranéen jusqu'en 2025 selon les études socio-économiques.

Cependant, les prévisions réalisées montrent qu'à l'horizon 2025 les conditions de circulation se dégraderont à nouveau, la demande de déplacement croissant plus rapidement que l'offre.

Ainsi en 2025, un actif entre Aix et Marseille perdra l'équivalent de 52 journées de travail dans les embouteillages par an (364 h/an), soit 12 de plus qu'en 2015.

Pour un actif entre Nice et Sophia Antipolis, ce seront près de 32 jours de travail qui seront perdus chaque année, soit 7 de plus qu'en 2015.

LA CRÉATION D'UNE NOUVELLE LIGNE FERROVIAIRE CONSTITUE UNE RÉPONSE ADAPTÉE AUX ENJEUX DE DÉPLACEMENTS

Seule la création d'une 2e ligne ferroviaire offrira une réponse à la hauteur de l'augmentation des besoins de déplacements. N'oublions pas que la ligne actuelle date de 1860. A l'époque la région comptait 3 fois moins d'habitants qu'aujourd'hui !

> Les capacités du réseau routier existant ont atteint leurs limites malgré les derniers investissements engagés ou prévus (A57 à 3 voies, …), et de nouvelles infrastructures routières ne sont plus vraiment à l'ordre du jour (le projet de doublement de l'A8 n'a pu être mené à son terme)

> Les travaux engagés et à venir sur la ligne ferroviaire existante (modernisation de l'infrastructure et du matériel roulant) permettront d'accompagner pour quelques années l'augmentation du trafic mais les capacités de cette ligne unique sont déjà atteintes en heure de pointe

> L'actuel système ferroviaire, reposant sur une ligne unique, est fragile car il ne dispose d'aucune solution de contournement. Le moindre incident – quelle qu'en soit l'origine – a des répercussions importantes (retards et annulations) sur une large partie du réseau ferré entre Marseille et Vintimille, et même au-delà (jusqu'à Lyon, voire Paris). Seul le doublement de la ligne littorale existante, constituant ainsi un réseau maillé, permettra d'apporter une réponse efficace et durable au fonctionnement du système ferroviaire

> Un doublement sur place de l'ensemble de la ligne existante sur tout le linéaire a été étudié par SNCF Réseau. L'évaluation de cette solution met notamment en évidence :

- des impacts considérables sur le tissu urbain sur une grande partie du linéaire du littoral
- des impacts importants sur l'environnement naturel, la ligne existante longeant la côte entre Marseille et Vintimille
- des travaux de doublement à réaliser à proximité des voies actuelles impliquant de fortes perturbations sur le trafic ferroviaire TER, inter-cités, TGV et fret, sans possibilité d'alternative. Pour mémoire, le doublement d'1/3 du linéaire de la ligne Aix-Gardanne-Marseille a conduit à des perturbations du trafic sur plusieurs années et même à l'obligation d'une fermeture de la ligne pendant plusieurs mois. Cela n'est pas envisageable sur la ligne littorale existante compte tenu de l'impact social et économique pour la région mais également pour le trafic ferroviaire international entre la France et l'Italie
- des coûts supérieurs à la réalisation d'une ligne nouvelle

La ligne nouvelle doit impérativement être réalisée en cohérence avec les différents projets d'infrastructures et de services de transports collectifs prévus au sein des territoires de Provence-Alpes-Côte d'Azur.

LES FONCTIONS DE LA LIGNE NOUVELLE

> Répondre aux besoins de déplacements du quotidien

> Rapprocher les agglomérations d'Aix-Marseille, de Toulon, de Nice et de la Côte d'Azur pour consolider l'essor économique régional et mettre en synergie ses pôles économiques

> Construire l'arc ferroviaire méditerranéen

> Connecter la région Provence-Alpes-Côte d'Azur aux autres régions françaises et européennes

LA LIGNE NOUVELLE PROVENCE CÔTE D'AZUR C'EST :

> + 50 % de voyageurs ferroviaires avec notamment :
+ 66 % de voyageurs TER
+ 37 % de voyageurs longue distance

> 25 000 voitures/jour en moins sur les routes par rapport à 2015

> moins de trains bloqués en cas d'incidents : meilleure gestion du trafic avec 2 lignes interconnectées

> moins de pollution et de nuisances sonores

POUR LA MÉTROPOLE AIX-MARSEILLE :

> plus de trains du quotidien
- 2 fois plus de TER sur la métropole Aix Marseille Provence : plus fréquents, plus fiables, plus rapides
- des liaisons directes nouvelles entre Vitrolles, Miramas et Aubagne, Toulon
- jusqu'à 8 TER/h entre Aix et Marseille, 8 TER/h entre Marseille et Aubagne, 4 TER/h entre Miramas et Marseille

> plus de fréquentation des gares
- 2 fois plus de voyageurs annuels qu'en 2015

> des gains de temps pour les voyageurs
- 20 minutes entre Marseille et Toulon
- 1 heure entre Marseille et Nice

POUR NICE ET LA CÔTE D'AZUR :

> plus de trains du quotidien
- 10 TER/h entre Cannes et Nice
- 8 TER/h entre Antibes et Nice
- 2 TER/h entre Sophia Antipolis et Nice (création de la gare Ouest Alpes-Maritimes)

> une forte augmentation de la fréquentation des gares

> des gains de temps pour les voyageurs (Priorité 1 + Priorité 2)
- 1h entre Nice et Paris
- 1h40 entre Nice et Montpellier (avec le Contournement Ferroviaire de Nîmes et de Montpellier, actuellement en cours de travaux, mise en service avant 2019)

3. PRIORITÉ À LA DÉSATURATION DES NŒUDS FERROVIAIRES MARSEILLAIS ET AZURÉEN

En juillet 2013, actant de la nécessité de cette nouvelle infrastructure, le gouvernement a décidé que la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur serait réalisée en plusieurs phases.

Pour répondre au plus tôt aux besoins d'amélioration des déplacements du quotidien, la priorité a été donnée à la désaturation des nœuds ferroviaires marseillais et azuréen et à l'amélioration des circulations dans l'aire toulonnaise.

L'objectif poursuivi par SNCF Réseau, maître d'ouvrage du projet, est d'obtenir la déclaration d'utilité publique fin 2019 afin de pouvoir engager les premiers travaux dès 2022.

LA DÉSATURATION DU NŒUD FERROVIAIRE MARSEILLAIS

Le nœud ferroviaire marseillais est l'un des trois grands secteurs ferroviaires dont les contraintes pèsent sur la gestion des circulations sur tout le réseau métropolitain, régional et national.
Pour résorber ce nœud, le projet prévoit de créer une nouvelle infrastructure traversant l'aire marseillaise, depuis le Nord de la ville jusqu'à la Vallée de l'Huveaune à l'Est.

Le projet prévoit notamment les réalisations suivantes :

> 2 nouvelles voies sur 24 km, dont environ 11 km en tunnel

> une gare nouvelle souterraine au niveau de Marseille Saint-Charles

LA DÉSATURATION DU NŒUD FERROVIAIRE AZURÉEN

Le nœud ferroviaire azuréen est un secteur qui subit de fortes contraintes pénalisant les services ferroviaires du quotidien. Pour résorber ce nœud, le projet prévoit de créer une nouvelle infrastructure qui constituera une boucle ferroviaire de la ligne Cannes - Grasse jusqu'à Nice.

Le projet prévoit notamment les réalisations suivantes :

> 2 nouvelles voies sur 24 km, dont environ 19 km en tunnel

> 2 gares nouvelles : Nice Aéroport et Ouest Alpes-Maritimes

L'AMÉLIORATION DES CIRCULATIONS FERROVIAIRES DANS L'AIRE TOULONNAISE

Le projet prévoit de créer sur les communes de la Garde et de la Crau à proximité de l'A57 :

> une 4e voie à quai en gare de la Pauline

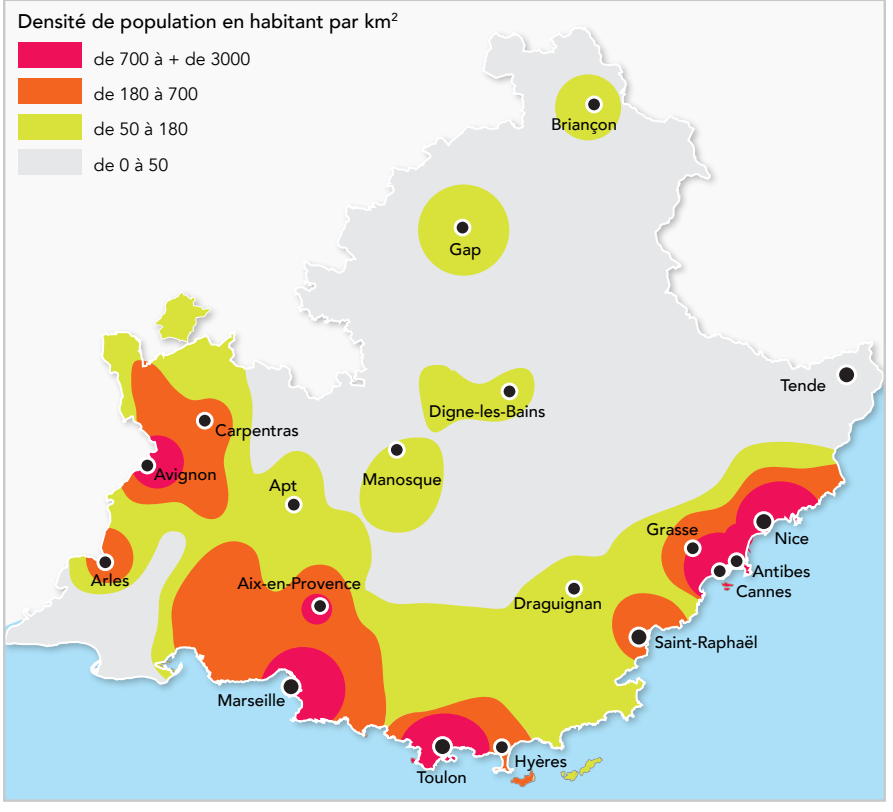
> un croisement de 2 lignes ferroviaires à la Crau

ANNEXE 1. LES ENJEUX DE DÉPLACEMENTS EN PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR

LA CROISSANCE DE POPULATION LA PLUS DYNAMIQUE DE FRANCE

Les départements littoraux des Bouches-du-Rhône, du Var et des Alpes-Maritimes ont connu une croissance démographique très forte ces 50 dernières années : ils ont gagné 1,6 million d'habitants.

Aujourd'hui, la région Provence-Alpes-Côte d'Azur compte 3 des 10 plus grandes agglomérations françaises. 80 % de la population de Provence-Alpes-Côte d'Azur (4 millions d'habitants) se concentre aujourd'hui sur une bande littorale de 25 à 40 km de large. 90 % vivent dans les aires urbaines d'Aix-Marseille, de Toulon, de Nice et de la Côte d'Azur
(pour 50 % en moyenne française).



Densité de population en PACA en 2009

Avec 37 millions de touristes chaque année, la région Provence-Alpes-Côte d'Azur est, après l'Île-de-France, la première région touristique française. Les flux de visiteurs représentent l'équivalent de 400 000 habitants permanents supplémentaires, soit près de la moitié de la population de Marseille.

La population du littoral méditerranéen va continuer d'augmenter au rythme de 18 500 habitants chaque année à l'horizon 2025 selon l'INSEE.

DÉPLACEMENTS : LE BESOIN DE MOBILITÉ SE HEURTE À LA SATURATION DES RÉSEAUX

7 millions de déplacements sont effectués quotidiennement dans les Bouches-du-Rhône, le Var et les Alpes-Maritimes. Les grands pôles urbains concentrent les deux tiers de ces trajets.

La voiture est actuellement le mode le plus utilisé des habitants (6 déplacements sur 10) et des touristes (7 déplacements sur 10).

Sur le littoral méditerranéen, l'usage des autoroutes pour les déplacements quotidiens, a conduit à une saturation progressive des réseaux et à la congestion des grandes agglomérations.

L'augmentation attendue des besoins de déplacements à l'horizon 2025 est de + 15 %.

La région Provence-Alpes-Côte d'Azur dispose du plus petit linéaire de voie ferrée par habitant de France (2,5 km pour 10 000 habitants).

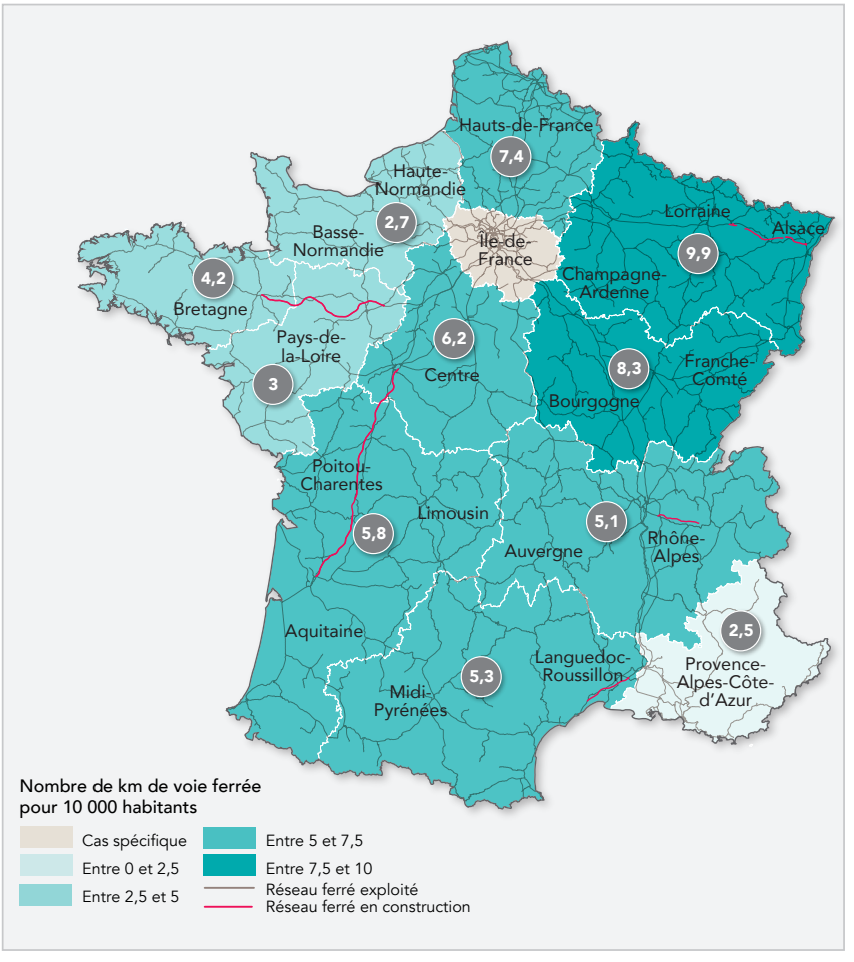
Chaque année, dans les départements littoraux, un actif perd un temps considérable dans les embouteillages.

ENTRE AIX ET MARSEILLE	▷	40 JOURNÉES DE TRAVAIL PERDUES* (SOIT 314 HEURES)
ENTRE TOULON ET FRÉJUS	▷	15 JOURNÉES DE TRAVAIL PERDUES (SOIT 123 HEURES)
ENTRE NICE ET SOPHIA	▷	25 JOURNÉES DE TRAVAIL PERDUES (SOIT 176 HEURES)

* 1 journée de travail = 7 heures

La ligne unique entre Marseille et Vintimille, colonne vertébrale de la desserte régionale, est la plus chargée de France (hors Ile-de-France) avec 280 trains chaque jour en 2016.

Elle date de 1860, quand la région comptait 1,6 millions d'habitants, soit trois fois moins qu'aujourd'hui.



Conséquences

> la ligne littorale existante est totalement saturée et ne peut accueillir plus de trains

> les trains du quotidien sont bondés : la fréquentation des gares est en forte croissance, traduisant un besoin de déplacement fort et en croissance

> la régularité des trains en Provence-Alpes-Côte d'Azur est la plus faible de France

UNE DÉGRADATION DE LA QUALITÉ DE VIE LIÉE AUX MAUVAISES CONDITIONS DE CIRCULATION

Selon une enquête IFOP/SNCF Réseau réalisée en janvier 2016, 2/3 des actifs du littoral méditerranéen disent rencontrer des difficultés de circulation et de déplacement. 70 % voient ces difficultés accroître le stress et la fatigue dans leur vie personnelle, ce qui occasionne une baisse d'efficacité au travail pour 41 % d'entre eux.

Pour 20 à 40 % des actifs, cela occasionne des retards fréquents dans la vie quotidienne, des horaires en décalage avec les rythmes familiaux, des frais supplémentaires, des problèmes de gestion d'emploi du temps et de garde d'enfants.

Près de 5 actifs sur 10 considèrent que les difficultés de circulation dégradent la qualité de leur cadre de vie.

DES EFFORTS DE RATTRAPAGE SOUTENUS QUI PORTENT LEURS FRUITS À COURT TERME

Conscientes des enjeux liés à la croissance de la congestion (temps perdu, 1,5 fois plus d'accidents sur le réseau routier de la région qu'en France, 600 000 personnes exposées à des dépassements de seuils de pollution, perte de qualité de vie), les collectivités publiques ont consenti des efforts considérables pour rattraper le retard en infrastructures de déplacements :

> plus de 5 milliards d'euros ont été investis entre 2000 et 2015 (2,2 sur la route, 1,4 sur le rail et 1,9 sur les transports en commun urbains en site propre)

> plus de 7 milliards sont projetés à l'horizon 2030 dans les plans de déplacements urbains des AOT* (2,7 sur la route, 1,1 sur le rail et 2,2 sur les transports en commun urbains en site propre)

Avec ces investissements, la région Provence-Alpes-Côte d'Azur se situe au 3e rang français pour les investissements en matière de transport rapportés au PIB régional (2,1%) sur la période 2000 à 2015.

D'ici 2025, les départements littoraux de la région vont connaître une augmentation de 300 millions de déplacements supplémentaires tous modes confondus, passant de 2,6 à 2,9 milliards de voyageurs annuels.

En moins de 10 ans, les capacités des infrastructures de déplacements en cours de réalisation ou programmées seront atteintes.

Malgré le développement des nouvelles mobilités (véhicules électriques, covoiturage, autocars…), la congestion va s'aggraver et ses impacts sur la qualité de vie vont se renforcer : qualité de l'air, nuisances sonores, insécurité routière,…

Les territoires des Bouches-du-Rhône, du Var et des Alpes-Maritimes ont besoin de mobilité de qualité. Ses habitants attendent prioritairement des solutions privilégiant les transports en commun.

Questionnés par l'institut de sondage IFOP début 2016 sur les solutions attendues pour améliorer leurs conditions de déplacement, 71 % des habitants du littoral estiment que le développement des transports en commun est une réponse efficace aux problèmes de mobilité.
Et 41 % considèrent que les transports en commun sont la solution la plus efficace.

*Autorité Organisatrice de Transports

ANNEXE 2. HISTORIQUE DU PROJET ET DATES CLÉS

La décision gouvernementale du 9 juillet 2013 prévoit la réalisation du projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur selon 3 Priorités :

> la Priorité 1 concerne le traitement des nœuds ferroviaires marseillais et azuréen (avant 2030)

> la Priorité 2 concerne la réalisation d'une nouvelle infrastructure entre Aubagne - Toulon et Est Var - Siagne (entre 2030 et 2050)

> la réalisation des sections Toulon - Est Var et Nice - Italie (après 2050)

QUELQUES DATES-CLÉS

> 27 juin 2013 : la commission Mobilité 21 a constaté l'évolution du projet de LGV vers une ligne nouvelle, réalisable par étapes

> 21 octobre 2013 : décision ministérielle demandant la réalisation prioritaire du traitement des nœuds ferroviaires marseillais (2,5 milliards d'euros) et azuréen, de Nice à la ligne Cannes - Grasse (4,2 milliards d'euros) une proposition de mesures conservatoires afin de préserver la possibilité de réaliser, au-delà de 2030, la section entre Aubagne et Toulon, et la section entre la ligne Cannes - Grasse et le secteur du Muy

> automne 2013 : information et consultation des élus, puis du public, sur la Zone de Passage Préférentielle (ZPP) de Priorité 1

> printemps 2014 : information et consultation des élus, puis du public, sur la ZPP de Priorité 2

> 7 mai 2014 : décision ministérielle de validation de la ZPP de la Priorité 1 pour le traitement des nœuds ferroviaires marseillais et azuréen

> 7 juillet 2014 : le Comité de pilotage prend acte de la fin de la première phase des études et lance la phase 2 des études préalables à l'enquête d'utilité publique et valide la ZPP à proposer au Ministre sur les sections de Priorité 2

> 13 avril 2015 : décision ministérielle de validation de la Zone de Passage Préférentielle de la Priorité 2

> 2 septembre 2015 : décision de la Commission Nationale du Débat Public de ne pas organiser un nouveau débat public mais de poursuivre le processus de concertation sous l'égide d'un garant de la concertation : Philippe Quevremont

> 12 avril 2016 : le Comité de pilotage lance la concertation sur les variantes de tracés et les gares de la Priorité 1

> 17 juillet 2016 : le Comité de pilotage acte des modalités d'informations et de participation du public sur les variantes de tracés et de gares de la Priorité 1

> 20 septembre 2016 : le Comité de pilotage acte des variantes de tracés et de gares de la Priorité 1 qui seront soumises à la concertation

Contact presse
Carole TEISSEDRE
+33 (0) 7 86 11 89 54
carole.teissedre@reseau.sncf.fr

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