

LIGNE NOUVELLE PROVENCE CÔTE D'AZUR

QUELLES RÉPONSES APPORTER AUX PROBLÈMES DE DÉPLACEMENTS ?



En Provence-Alpes-Côte d'Azur, 8 habitants sur 10 vivent sur le littoral, principalement dans les agglomérations d'Aix-Marseille, Toulon, Nice et de la Côte d'Azur.

4 millions d'habitants vivent sur une bande littorale de 25 à 40 km qui accueille également plus de 37 millions de touristes chaque année.

Avec des infrastructures de transport qui atteignent leurs limites, il sera difficile de répondre aux besoins croissants de déplacements.

En quoi la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur peut-elle constituer une réponse efficace aux problèmes de déplacements ?

LES PROVENÇAUX, LES VAROIS ET LES AZURÉENS SOUFFRENT DE DIFFICULTÉS DE CIRCULATION QUOTIDIENNES

70 % des actifs pensent désormais que le développement des transports en commun constitue la seule réponse efficace aux problèmes de mobilité.

(source : enquête Ifop/SNCF Réseau)



ROUTE, RAIL, TRANSPORTS URBAINS : 3 CHIFFRES QUI INTERPELLENT

25 JOURNÉES DE TRAVAIL
PERDUES PAR AN

dans les embouteillages entre Nice et Sophia-Antipolis

(source : Département études socio-économiques SNCF Réseau)

En cause, la saturation progressive du réseau routier, liée à l'usage prédominant de la voiture pour les 2 millions de déplacements quotidiens dans les Alpes-Maritimes.

Sur l'A8, au niveau de Saint-Laurent-du-Var et en entrée Ouest de Nice, 140 000 véhicules sont comptabilisés chaque jour.

3 400 NOUVEAUX HABITANTS
CHAQUE ANNÉE

dans les Alpes-Maritimes (source : INSEE)

Sous l'effet conjugué de la croissance démographique et de l'allongement des distances domicile-travail, la saturation des réseaux de transport va s'aggraver.

2,5 KM POUR
10 000 HABITANTS

en Provence-Alpes-Côte d'Azur : le plus petit linéaire de voie ferrée par habitant des régions françaises

La ligne littorale unique entre Marseille et Vintimille concentre l'ensemble des trafics régionaux, longue distance et fret. Construite en 1860, quand la région ne comptait que 1,6 millions d'habitants (trois fois moins qu'aujourd'hui), elle est la ligne ferroviaire la plus chargée de France (hors Île-de-France) avec 280 trains chaque jour.

La région Provence-Alpes-Côte d'Azur figure au dernier rang des régions françaises en termes d'efficacité du système ferroviaire.



ENQUÊTE IFOP-SNCF RÉSEAU SUR LES CONDITIONS DE DÉPLACEMENTS



LA CONGESTION DANS LES TRANSPORTS DU QUOTIDIEN REND LA VIE DIFFICILE

69%

voient ces difficultés accroître **le stress et la fatigue** dans leur vie personnelle.

65% des actifs rencontrent des difficultés de circulation et de mobilité.

41% connaissent une **baisse de leur efficacité** au travail à cause du stress et de la fatigue.

42% considèrent que les difficultés de circulation **dégradent la qualité de leur cadre de vie.**



UN TEMPS DE TRAJET DOMICILE-TRAVAIL CONSIDÉRABLEMENT ALLONGÉ PAR LA CONGESTION

52 MN

de trajet/jour en moyenne pour 34 km (moyenne française : 35 km et 43 mn de trajet/jour)



LES TEMPS DE DÉPLACEMENTS SUSCITENT LE MÉCONTENTEMENT

50%

des actifs sont exaspérés par les problèmes de circulation.

1 HEURE PAR JOUR en moyenne passée dans les transports.



LA MAJORITÉ REDOUTE UNE DÉGRADATION POUR L'AVENIR

59%

des actifs estiment que les conditions de circulation se sont **détériorées** ces dernières années.

66% estiment que cela est dû à la **densification du trafic routier.**

93% pensent que l'augmentation du nombre de véhicules va générer une dégradation de la situation.

UNE CROISSANCE DES BESOINS DE DÉPLACEMENTS À L'HORIZON 2025 PLUS RAPIDE QUE L'OFFRE

(source : Département études socio-économiques SNCF Réseau)

+15 % : estimation de l'augmentation des besoins de déplacements.

+100 % : estimation de l'augmentation de la demande de transports ferroviaires.

Des investissements importants sont programmés par les collectivités en matière de transports (route, rail, tramways, autobus, ...). Il faudra moins de 10 ans pour que les bénéfices apportés soient consommés et que les conditions de circulation se dégradent à nouveau.

32 journées de travail perdues dans les embouteillages en 2025 entre Nice et Sophia Antipolis, 7 jours de plus qu'aujourd'hui.

LIGNE NOUVELLE PROVENCE CÔTE D'AZUR POURQUOI UNE 2^e LIGNE FERROVIAIRE ?



La région Provence-Alpes-Côte d'Azur, qui compte 3 des 10 premières agglomérations françaises, ne peut se permettre de rester enclavée dans un espace européen de plus en plus interconnecté.

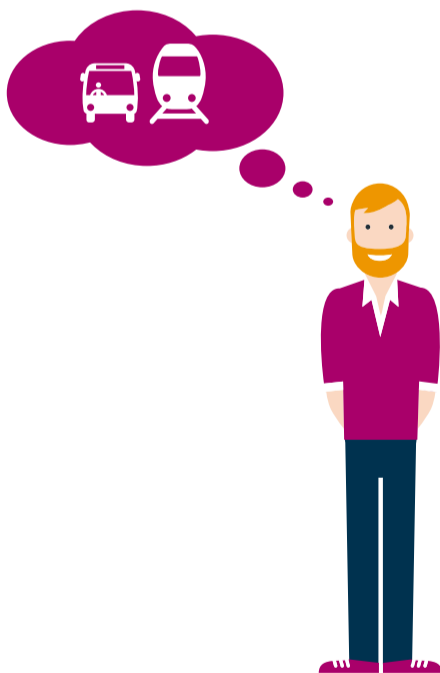
Le potentiel de développement de l'arc méditerranéen, dont la région Provence-Alpes-Côte d'Azur peut être un pivot central, dépend largement des conditions de déplacements.

L'axe Marseille-Nice est le seul vers lequel convergent 7 des 9 lignes nationales de trains à grande vitesse.

Seul le doublement de la ligne littorale existante, constituant ainsi un réseau maillé et performant, **permettra d'apporter une réponse efficace et durable** au fonctionnement du système ferroviaire.

La réalisation d'une ligne nouvelle permettra de **libérer de la capacité** sur la ligne historique, de **doubler à terme les services du quotidien** et **d'apporter une plus grande fiabilité** du réseau ferroviaire sur les sections les plus fréquentées.

QUELS OBJECTIFS DE DESSERTE POUR LA LIGNE NOUVELLE ?



Réaliser une infrastructure ferroviaire permettant d'offrir les capacités de desserte TER (fixées par la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur) et les services longue distance (Intercités, TGV) suivants :

- **8 trains** par heure pour les gares péri-urbaines les plus importantes (Marseille Saint-Charles, Nice Aéroport, ...)
- **4 trains** par heure pour les gares périphériques des grandes agglomérations
- **2 trains** par heure pour les secteurs les moins densément peuplés
- **5 TGV** par heure entre Marseille et Nice

QUELLES FONCTIONS POUR 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 les pôles économiques
- **Construire** l'arc ferroviaire méditerranéen
- **Connecter** la région Provence-Alpes-Côte d'Azur aux autres régions françaises et européennes

POURQUOI NE PAS DOUBLER LA LIGNE EXISTANTE SUR TOUTE SA LONGUEUR ?

Un doublement de la ligne existante sur tout le linéaire a été étudié, mais écarté lors des décisions ministérielles et cela pour 4 raisons principales :

- les impacts sur le tissu urbain et l'environnement de la région, la ligne traversant des territoires densément peuplés ou à forts enjeux environnementaux (périphérie des Calanques, Esterel...)
- la durée des travaux imposée par la proximité de trains en service : plus de 20 ans en continu !
- les perturbations engendrées sur les services ferroviaires par les travaux (ralentissements...) pendant plusieurs dizaines d'années
- les coûts très élevés pour un service qui resterait de qualité médiocre : sans gain de temps significatif

UNE CONCERTATION CONTINUE ET UN PROJET QUI A ÉVOLUÉ

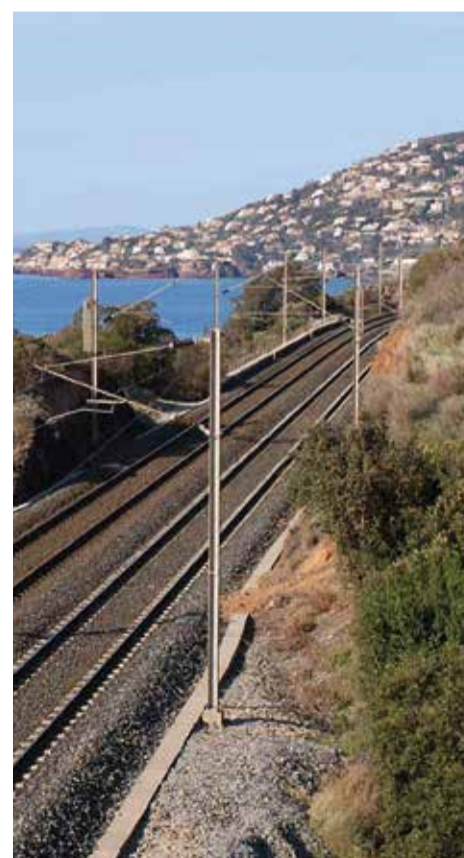
- **2011** : concertation publique sur les fonctionnalités et les fuseaux de passage du projet
- **2012** : prise en considération des enseignements de la concertation publique pour faire évoluer le projet vers une ligne nouvelle
- **27 juin 2013** : la commission Mobilité 21 a constaté l'évolution du 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 la Priorité 1
- **printemps 2014** : information et consultation des élus, puis du public, sur la ZPP de la 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 la 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

POURQUOI UNE 2^e LIGNE EST INDISPENSABLE

Malgré tous les efforts engagés, la ligne actuelle **ne peut pas répondre durablement aux besoins de transport régionaux**. Si les travaux en chantier et à venir sur la ligne existante permettent d'accompagner encore quelque temps l'augmentation du trafic, et de répondre partiellement aux problèmes de régularité rencontrés aujourd'hui, **les capacités de cette ligne unique**, qui date de 1860, sont d'ores et **déjà atteintes** en heure de pointe.

En effet, la ligne concentre tous les types de circulations (TER, TGV, Intercités, fret). Leur articulation est rendue toujours plus délicate par la densification du trafic : des TGV sont ralentis par d'autres trains en retard sur leur programme, des TER doivent s'arrêter en gare pour se laisser dépasser par un TGV, etc.

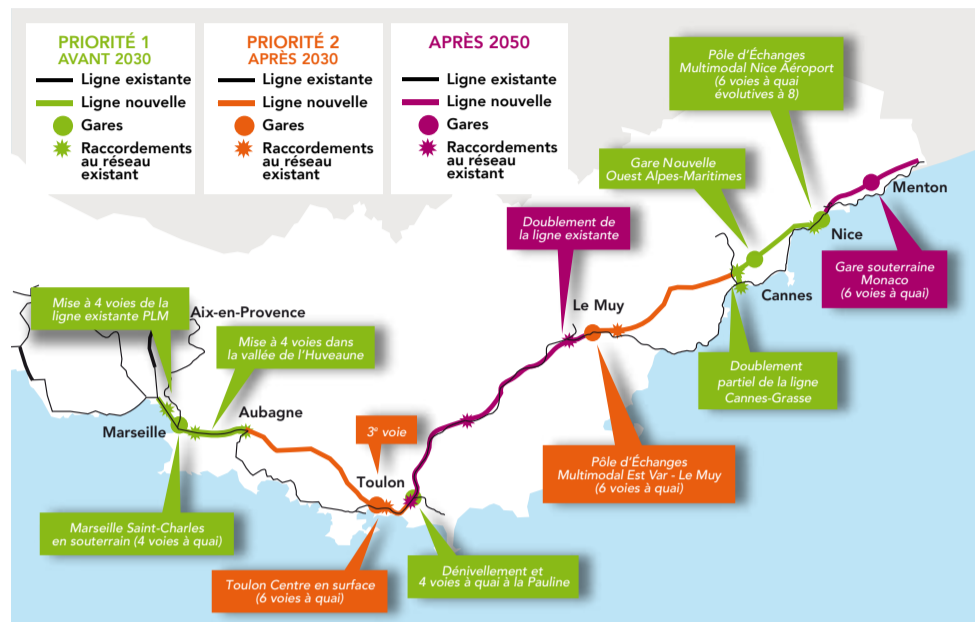
Par ailleurs, la ligne actuelle n'offre aucune solution de contournement aux trains en cas d'incident : le moindre problème a des répercussions importantes (retards et annulations) qui se prolongent dans la journée, se répercutent sur toute la région et même au niveau national.



LIGNE NOUVELLE UN PROJET RÉALISÉ PAR ÉTAPES

En juillet 2013, le gouvernement a acté une réalisation du projet 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 (Priorité 1).



En cohérence avec les différents projets d'infrastructures et de transports collectifs portés par les collectivités territoriales (métropoles, conseils départementaux, Région) et par l'État, le projet comprend des tronçons doublant la ligne actuelle lorsque cela est possible, et des tronçons de ligne nouvelle lorsque l'aménagement sur place n'est pas pertinent. L'objectif est de permettre des échanges entre ligne nouvelle et ligne existante, en assurant tous les services attendus.

La réalisation du programme des aménagements de Priorités 1 et 2 permettra d'accroître la capacité du réseau : le nombre de voyageurs transportés va considérablement augmenter et la ponctualité des trains sera sensiblement améliorée.

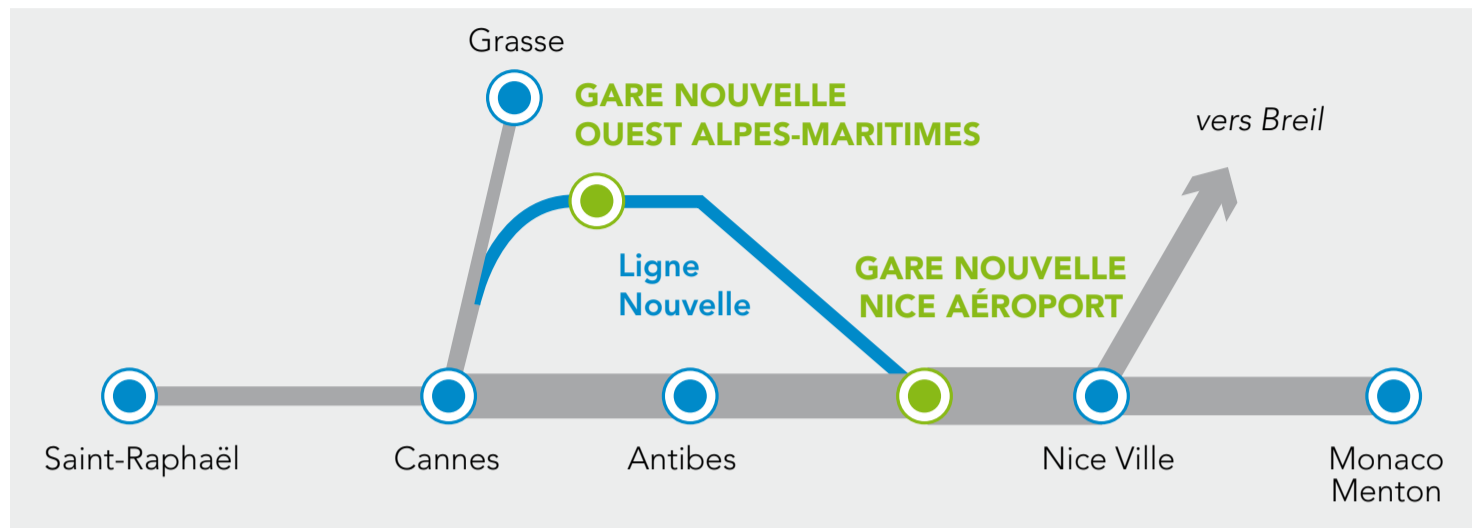
LES AMÉNAGEMENTS DE LA PRIORITÉ 1 FONT L'OBJET DE LA CONCERTATION DE 2016 ET SERONT ENSUITE SOUMIS À L'ENQUÊTE PUBLIQUE



LES BÉNÉFICES DE LA PRIORITÉ 1

- **Fiabiliser la circulation** des trains : beaucoup moins de retards et d'annulations
- **Augmenter l'offre** de trains du quotidien
- **Offrir des gains de temps** pour l'Ouest des Alpes-Maritimes
- **Faire gagner 10 minutes** pour la traversée directe de Marseille
- **+ 50 %** de voyageurs ferroviaires par rapport à 2015 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
- **Moins de pollution** et de nuisances sonores

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 :

- 1 ligne nouvelle à 2 voies, dont environ 19 km en tunnel
- 2 gares nouvelles : Nice Aéroport et Ouest Alpes-Maritimes

Coût estimé à 4,2 milliards d'euros

LES BÉNÉFICES DU PROJET POUR NICE ET LA CÔTE D'AZUR

→ plus de trains du quotidien

- + 7 TER/h entre Cannes et Nice (boucle ferroviaire)
- + 4 TER/h entre Antibes et Nice
- + 2 TER/h entre Sophia Antipolis et Nice (création de la gare Ouest Alpes-Maritimes)

→ 1 TER toutes les 7 minutes sur la ligne littorale

→ augmentation de la fréquentation des gares ;

doublément pour Antibes, Nice, ...

→ des gains de temps pour les voyageurs (Priorité 1 + Priorité 2)

- 1h02 entre Nice et Paris
- 1h29 entre Nice et Montpellier (avec le Contournement Ferroviaire de Nîmes et de Montpellier, actuellement en cours de travaux, mis en service avant 2019)



UNE NOUVELLE PHASE DE CONCERTATION

Pendant 7 mois, les Provençaux, les Varois et les Azuréens sont invités à s'informer et à participer à la concertation.

JUSQU'AU 30 NOVEMBRE 2016 PARTICIPEZ ET DONNEZ VOTRE AVIS SUR LES VARIANTES DE TRACÉS ET LES POSITIONS DES GARES

L'objectif de cette phase active de concertation est d'informer le public et de recueillir son avis sur les variantes de tracés et les positions des gares de la Priorité 1, qui seront présentées à l'enquête d'utilité publique. Le comité de pilotage du projet, réuni le 12 avril 2016, a validé le dispositif d'information et de participation en 3 étapes.

POUR S'INFORMER ET DONNER SON POINT DE VUE

www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr

retrouvez toutes les infos sur le projet et posez vos questions en ligne

Twitter :

@ProjetLNPCA - #LigneNouvelle

par courrier :

SNCF Réseau, Mission Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur
Les Docks Atrium 10.5
10, Place de la Joliette - BP 85404
13567 Marseille Cedex 02

À PARTIR DE SEPTEMBRE

→ 8 réunions publiques d'ouverture organisées courant septembre 2016 (3 dans les Bouches-du-Rhône, 1 à Toulon, 4 dans les Alpes-Maritimes)

→ 8 réunions publiques de synthèse organisées mi-novembre 2016

→ des expositions et permanences en mairies

→ des registres mis à disposition, sur les lieux d'exposition, lors des réunions publiques, pour recueillir les avis

À l'issue de la concertation, SNCF Réseau établira un bilan qui sera rendu public.

ÉTAPE 1 (21 avril - 30 juin)

- information et échanges sur le projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur et ses bénéfices pour les mobilités du quotidien dans les territoires
- 2 ateliers thématiques « Saturation ferroviaire » et « Environnement et Développement durable » menés avec les associations et les acteurs socio-économiques dont les productions et points de vue exprimés seront consultables sur le site Internet

ÉTAPE 2 (mai - juin)

- échanges et recueil des points de vue des élus locaux sur les variantes de tracés et les positions des gares de la Priorité 1

ÉTAPE 3 (1^{er} septembre - 30 novembre)

- échanges et recueil des points de vue du public sur les variantes de tracés et les positions des gares de la Priorité 1

Le maître d'ouvrage SNCF Réseau prévoit de mobiliser les instances de concertation et de gouvernance du projet (collège des acteurs, comités territoriaux...) durant la concertation publique.

