



**LGV**  
**Provence-Alpes-Côte d'Azur**  
GRAND PROJET FERROVIAIRE  
SUD EUROPE MÉDITERRANÉE

## Comité de pilotage 12 juillet 2012

LGV PACA – Etudes Préalables à l'Enquête d'Utilité Publique - Phase 1

# Sommaire



1. Les enjeux de la mobilité
  - a) La congestion du réseau routier
  - b) Les éléments principaux de socio-économie
  - c) La prospective des déplacements
2. Proposition de calendrier pour le 2<sup>e</sup> semestre 2012
3. Nouveau nom du projet
4. Bilan de la concertation sur la liaison ferroviaire entre Nice et l'Italie

## Chapitre 1

# Les enjeux de la mobilité

## a) La congestion du réseau routier

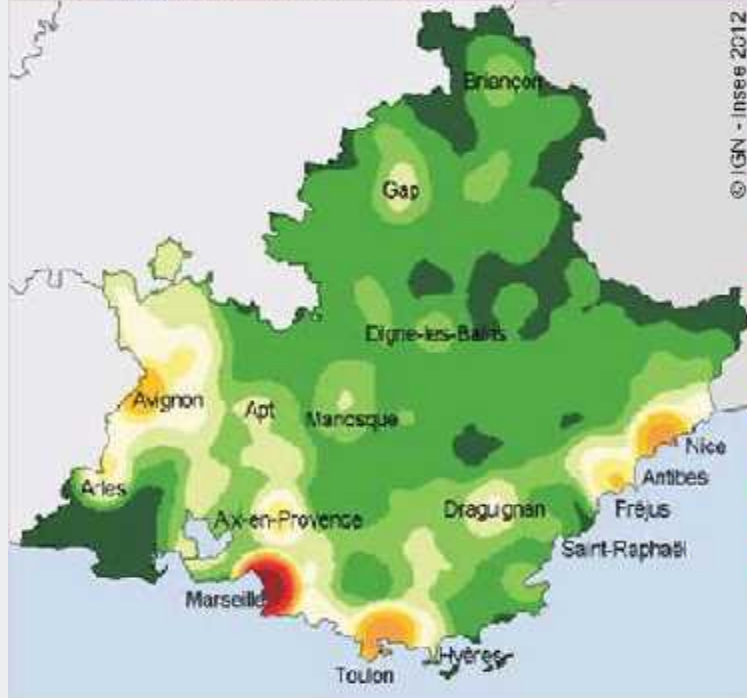
# DREAL PACA



# Des métropoles littorales attractives

## Les métropoles se sont dessinées peu à peu

Densité de population en 1876

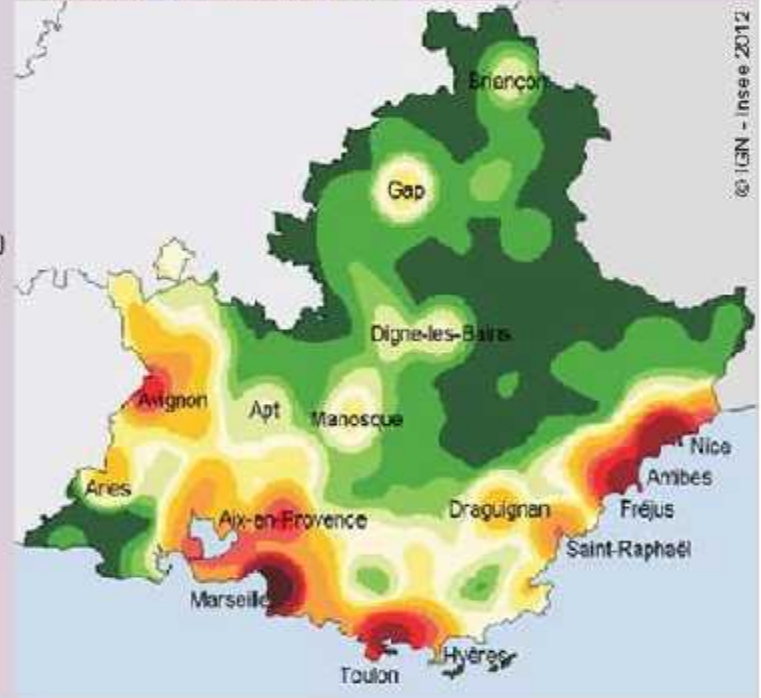


© IGN - Insee 2012

En habitants par km<sup>2</sup>

- supérieur à 3 000
- de 200 à moins de 3 000
- de 700 à moins de 1 200
- de 500 à moins de 700
- de 300 à moins de 500
- de 80 à moins de 300
- de 20 à moins de 180
- de 80 à moins de 120
- de 50 à moins de 80
- de 30 à moins de 50
- de 0 à moins de 30
- de 0 à moins de 10

Densité de population en 2009



© IGN - Insee 2012

Source : Insee - Recensements de la population

**3/4 de la population régionale à moins de 20 km de la mer**  
**Une tendance historique qui se poursuit**

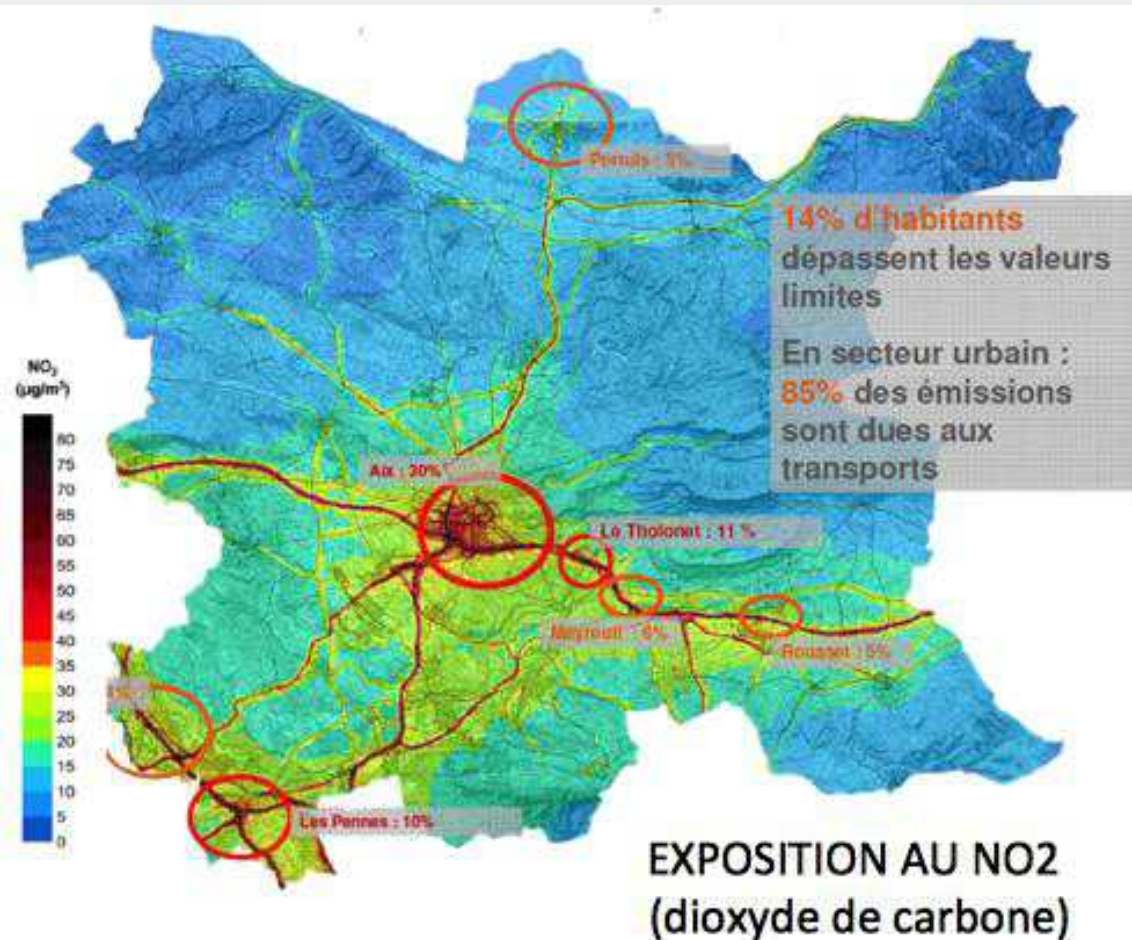
# La congestion du réseau routier



- Des conditions de circulations très mauvaises qui continuent à se dégrader
- Une saturation récurrente dans les métropoles
- Un trafic routier qui baisse partout en Europe et qui continue à croître de + 1% en PACA



# Des conséquences déjà alarmantes



Pollution de l'air et non respect des normes

- Risques sanitaires
- Contentieux européen

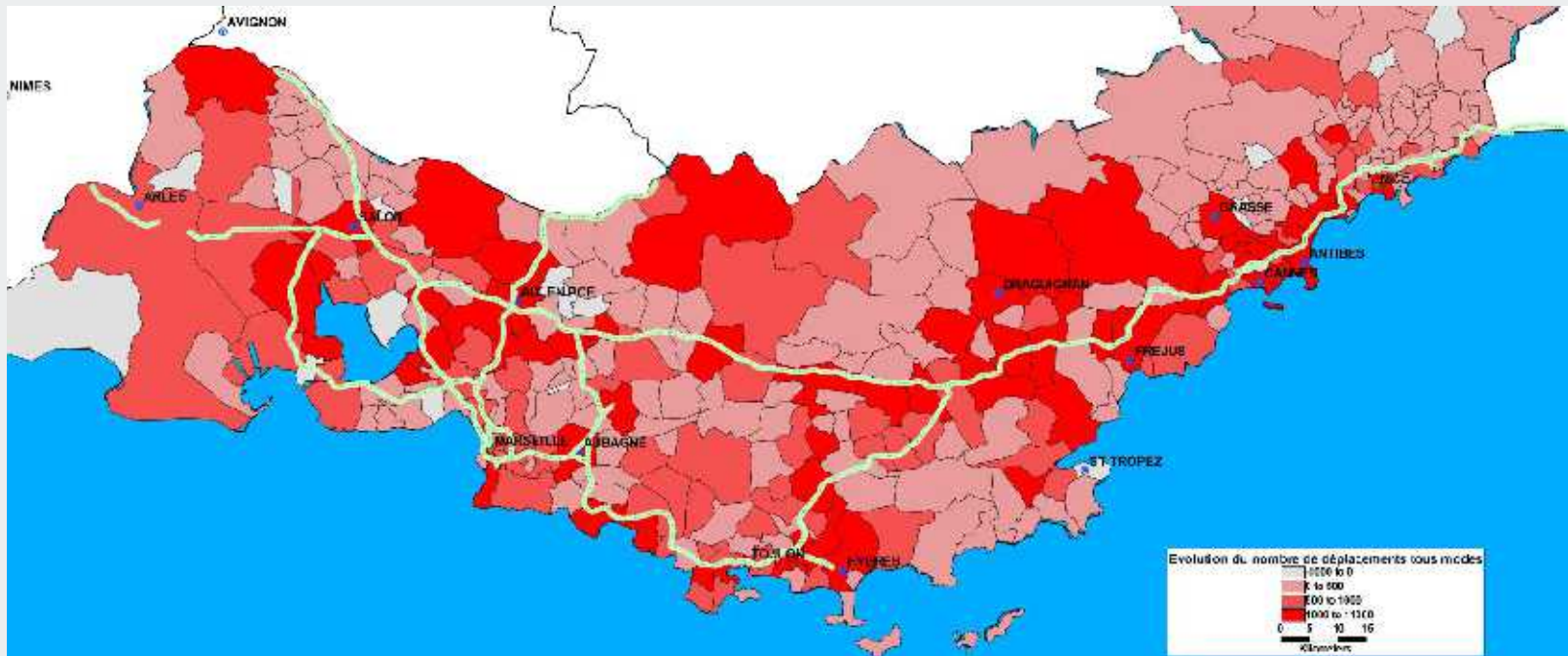
Forte insécurité routière

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

Perte de compétitivité socio-économique

- + 10 jours / habitant du Pays d'Aix perdus par an pour le trajet Aix ↔ Marseille

# 2023 : les déplacements augmentent



## Un effort de rattrapage en infrastructures de transport

- Routier : L2 – Tunnel Toulon – A57 - LEO – Arles – desserte GPM
- Ferroviaire : 100 km de lignes améliorées
- TCSP : 20 projets en cours pour 160 km de TCSP

## Qui ne suffira pas à résorber ou contenir la congestion

# Les conditions de circulation routière empirent malgré ce rattrapage

- Augmentation de l'amplitude horaire de la congestion
- Augmentation des émissions polluantes
- Baisse de l'attractivité et de la compétitivité économique des métropoles
- Fragilisation accrue des populations défavorisées

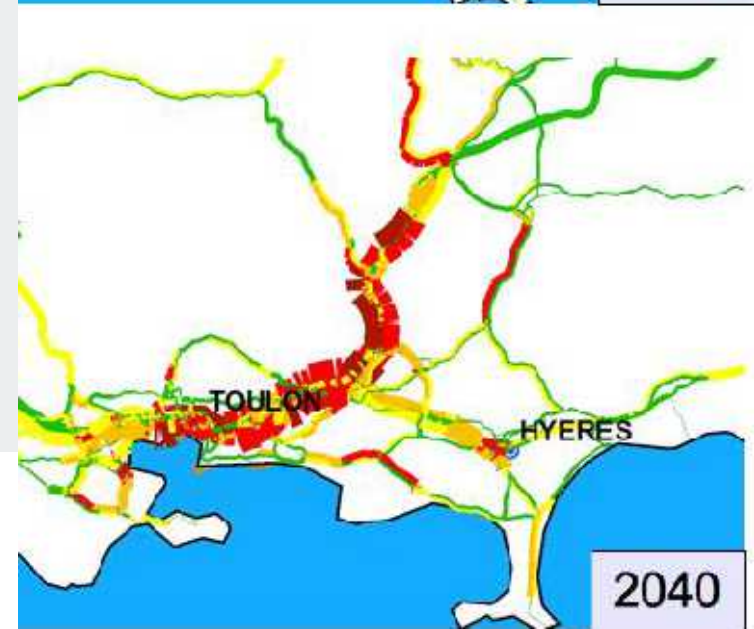
## Évolution 2009 - 2023

### Heures perdues

- ✓ Entrées Nice : + 85%
- ✓ Entrées Toulon : statu quo (Tunnel + A57)
- ✓ Entrées Marseille : + 65%

+ 10% de km parcourus

## Évolution 2009 - 2040





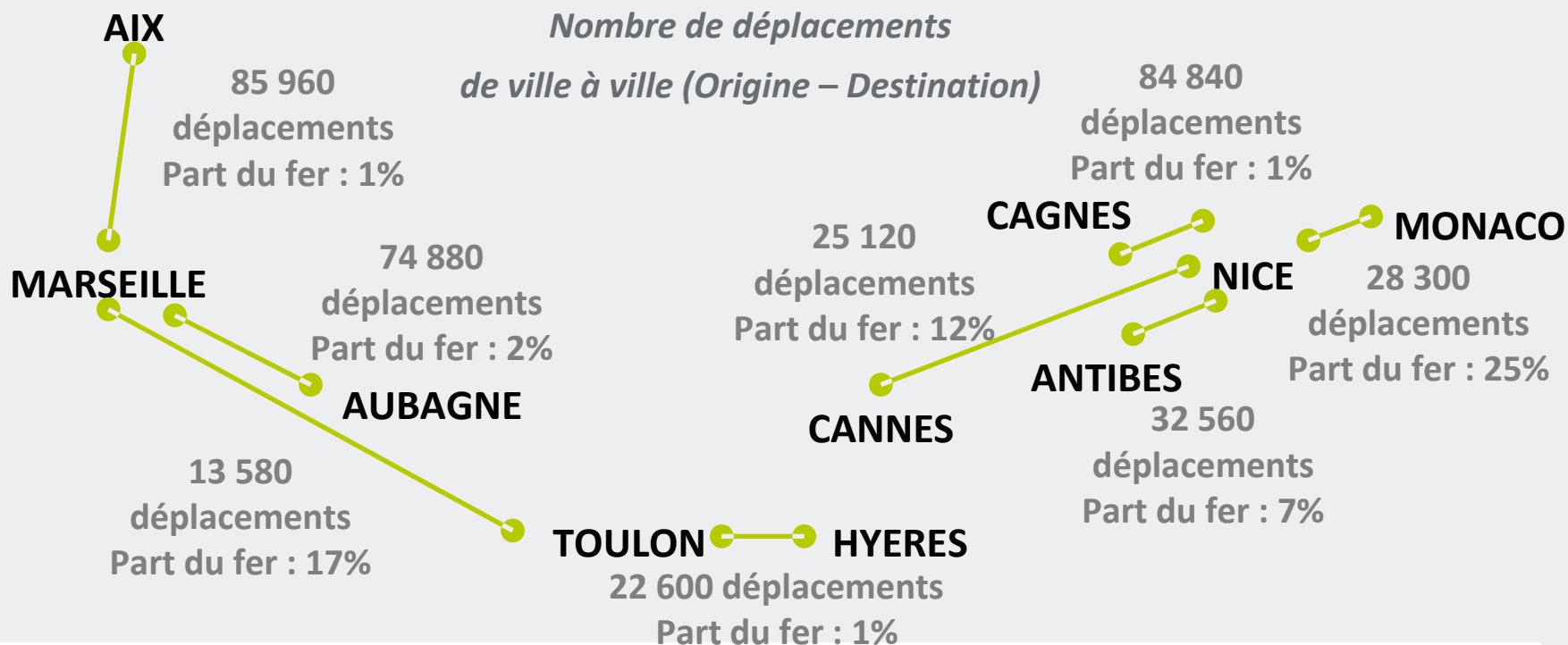
## En synthèse

- ✓ Le développement socio-économique de la région PACA dépend pour partie de la performance des réseaux de transport
- ✓ La congestion routière va s'amplifier malgré les efforts de rattrapage engagés « tous modes »
- ✓ Pour éviter la thrombose et favoriser des mobilités durables:
  - **Peu de gains sont à attendre d'un développement important du réseau routier**
  - **Le réseau ferré existant ne pourra absorber qu'une partie limitée de l'augmentation des déplacements**
  - **Seul un développement intégré des réseaux de transports urbains et interurbains pourra offrir des perspectives d'amélioration significatives**

# Les enjeux de la mobilité

## b) Les éléments de socio-économie

# Des déplacements importants dans la région



## AUJOURD'HUI

Les transports collectifs sont encore insuffisamment utilisés.

La part du fer reste faible autour des grandes agglomérations alors que les besoins de déplacements sont croissants.

Sources : données SNCF et CR PACA



# Augmentation des déplacements ferroviaires

## AVEC LE PROJET :

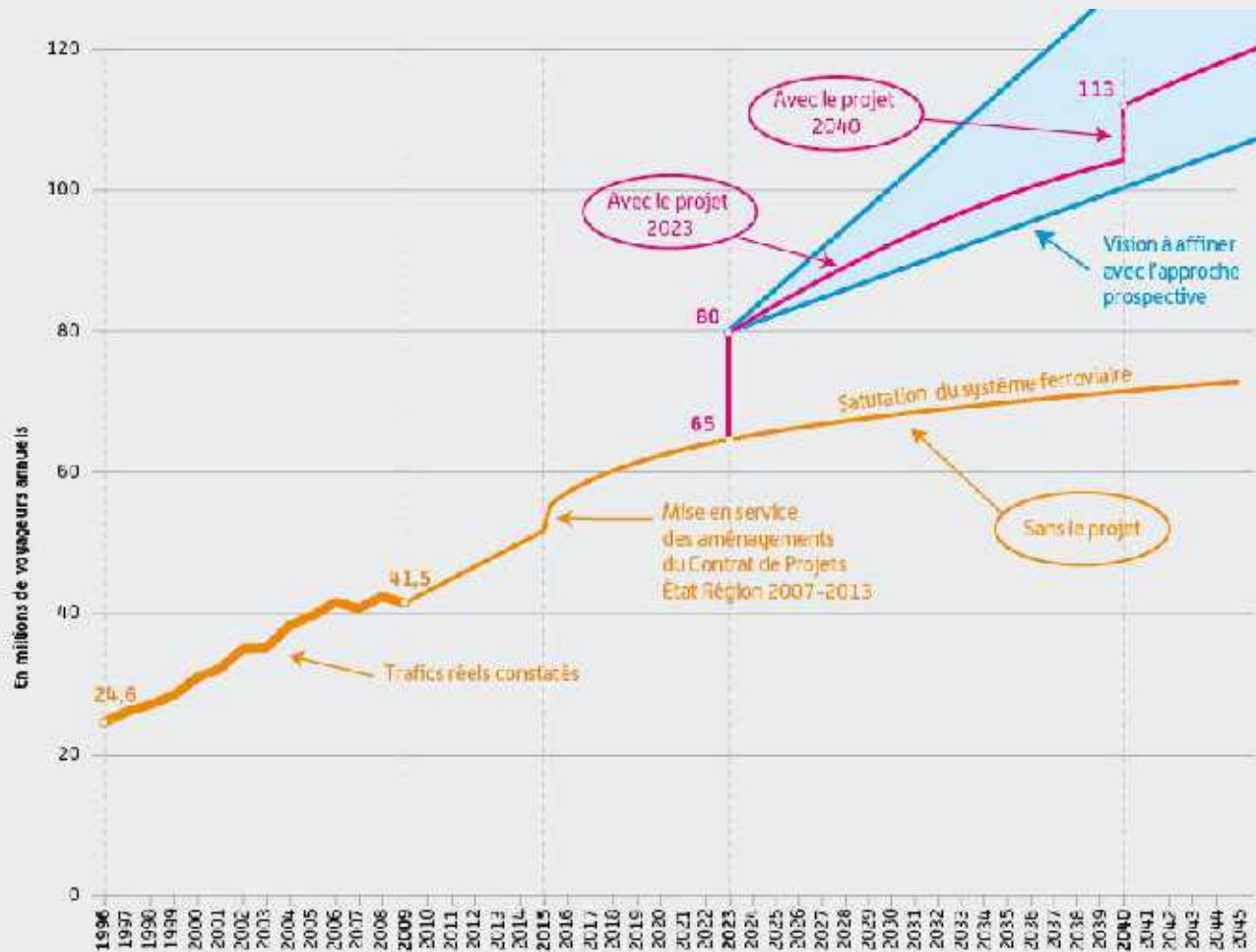
### Des déplacements courte distance en forte augmentation

- Amélioration de la desserte ferroviaire
  - Augmentation du prix du pétrole
  - Restriction des conditions de circulation et de stationnement en ville
- ➔ **La fréquentation des trains peut raisonnablement être multipliée par 3 à 5 entre Marseille et Aix, Marseille et Aubagne, Toulon et Hyères**

Sur la côte d'Azur, la fréquentation déjà élevée des trains pourrait être **multipliée par 2**

# Augmentation des déplacements en mode ferroviaire

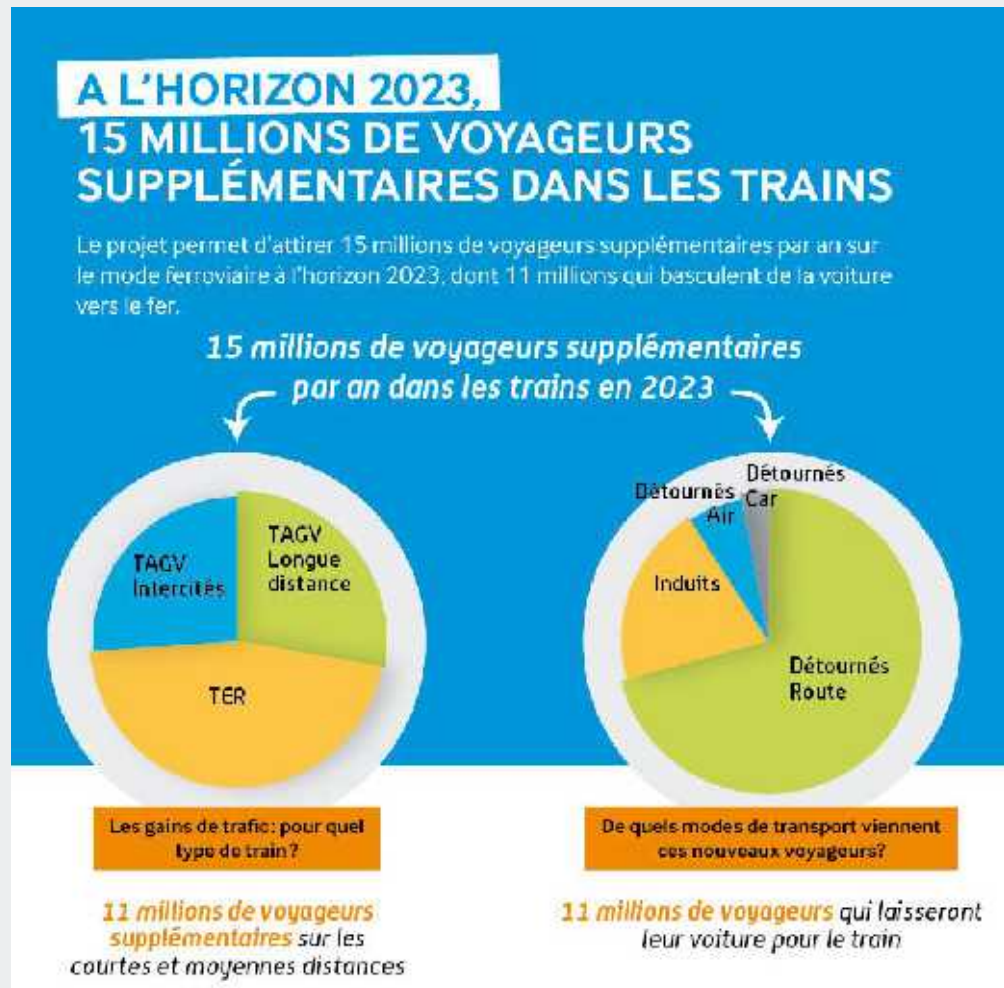
- 15 Millions de voyageurs par an supplémentaires en 2023
- Plus de 110 millions de voyageurs par an en 2040



Source: résultats du modèle de prévisions de trafic RFF

# Des gains de trafic importants

Des gains de trafic conséquents, au 2/3 au bénéfice des déplacements courte et moyenne distance





## Des gains de trafic importants

**+ 4,1 millions de voyageurs longue distance par an, dont :**

▪ **L'arc méditerranéen :**

+ 0,8 millions de voyageurs ferroviaires vers le Sud-Ouest (au-delà de Montpellier)

▪ **La capitale :**

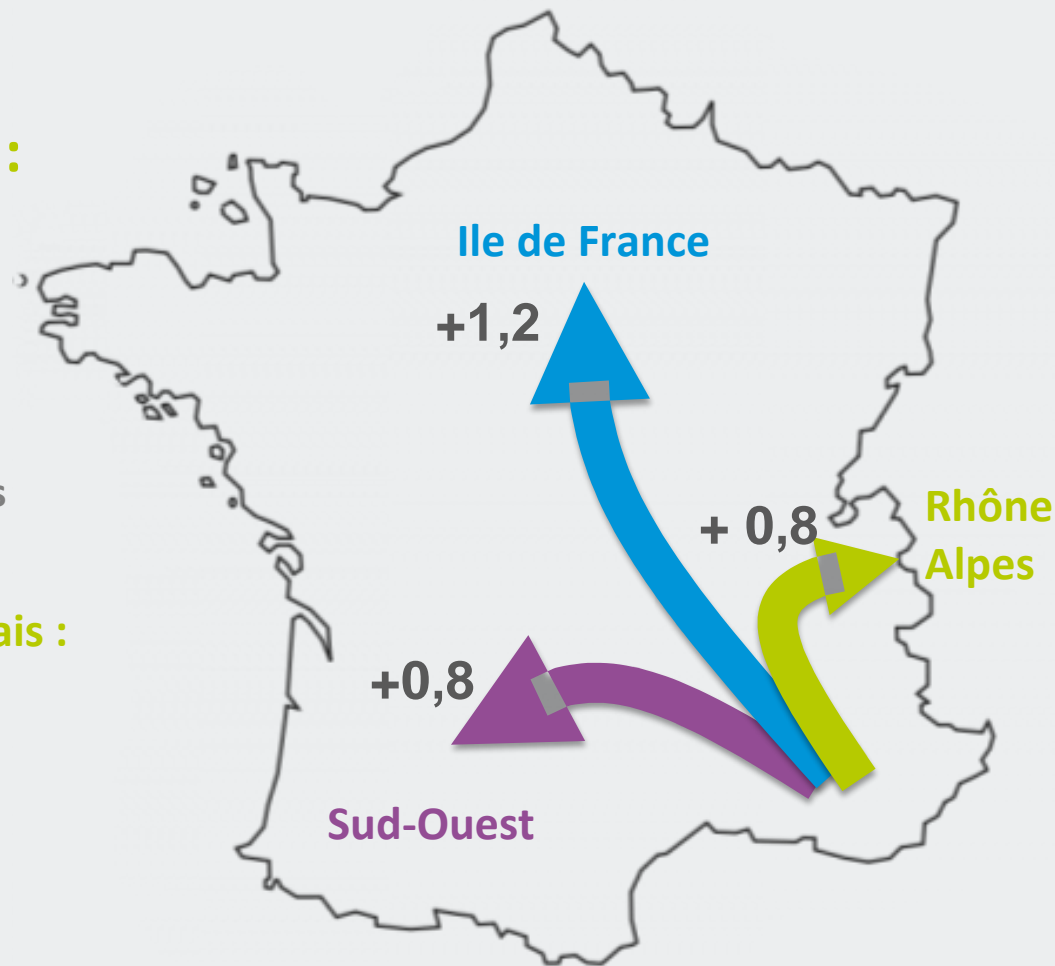
+ 1,2 millions de voyageurs ferroviaires vers l'Ile-de-France

▪ **Le deuxième pôle économique français :**

+ 0,8 million de voyageurs vers la Région Rhône-Alpes (au-delà de Valence)

▪ **Le reste de la France et l'étranger**

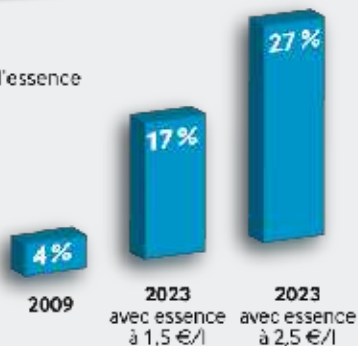
+ 1,3 million de voyageurs



# Une modification des comportements

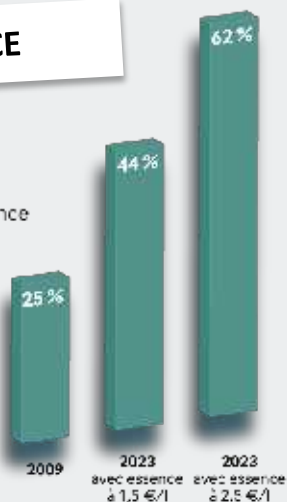
## BARCELONE-NICE

en €<sub>2009</sub> pour prix de l'essence



## LYON-NICE

en €<sub>2009</sub> pour prix de l'essence

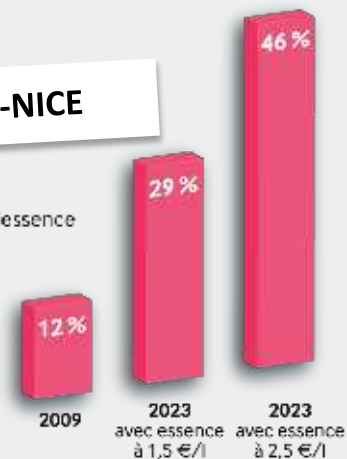


Du fait des gains de temps et de l'augmentation des dessertes, le train devient le mode le plus utilisé sur de nombreuses relations longue distance

Source :  
Résultats du modèle de prévisions de trafic RFF

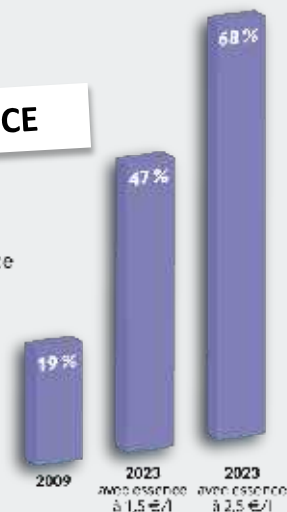
## TOULON-NICE

en €<sub>2009</sub> pour prix de l'essence



## MARSEILLE-NICE

en €<sub>2009</sub> pour prix de l'essence



# Un besoin de capacité vital pour le système ferroviaire

## Le système ferroviaire régional a avant tout besoin de plus de capacité



Augmenter la fréquence des dessertes TER



Améliorer la fiabilité des circulations



Développer l'offre TAGV, notamment sur l'arc  
Bordeaux / Barcelone - Nice et l'Italie



Réaliser les travaux nécessaires sur le réseau existant  
en conservant une offre ferroviaire de qualité



**Seule la création d'une nouvelle infrastructure permet de répondre à ce besoin**



# Une nouvelle infrastructure indispensable

Les gains de temps et de fréquence permis par l'infrastructure nouvelle permettront :



d'atteindre **plus de 50% de part modale du ferroviaire** sur Marseille – Nice

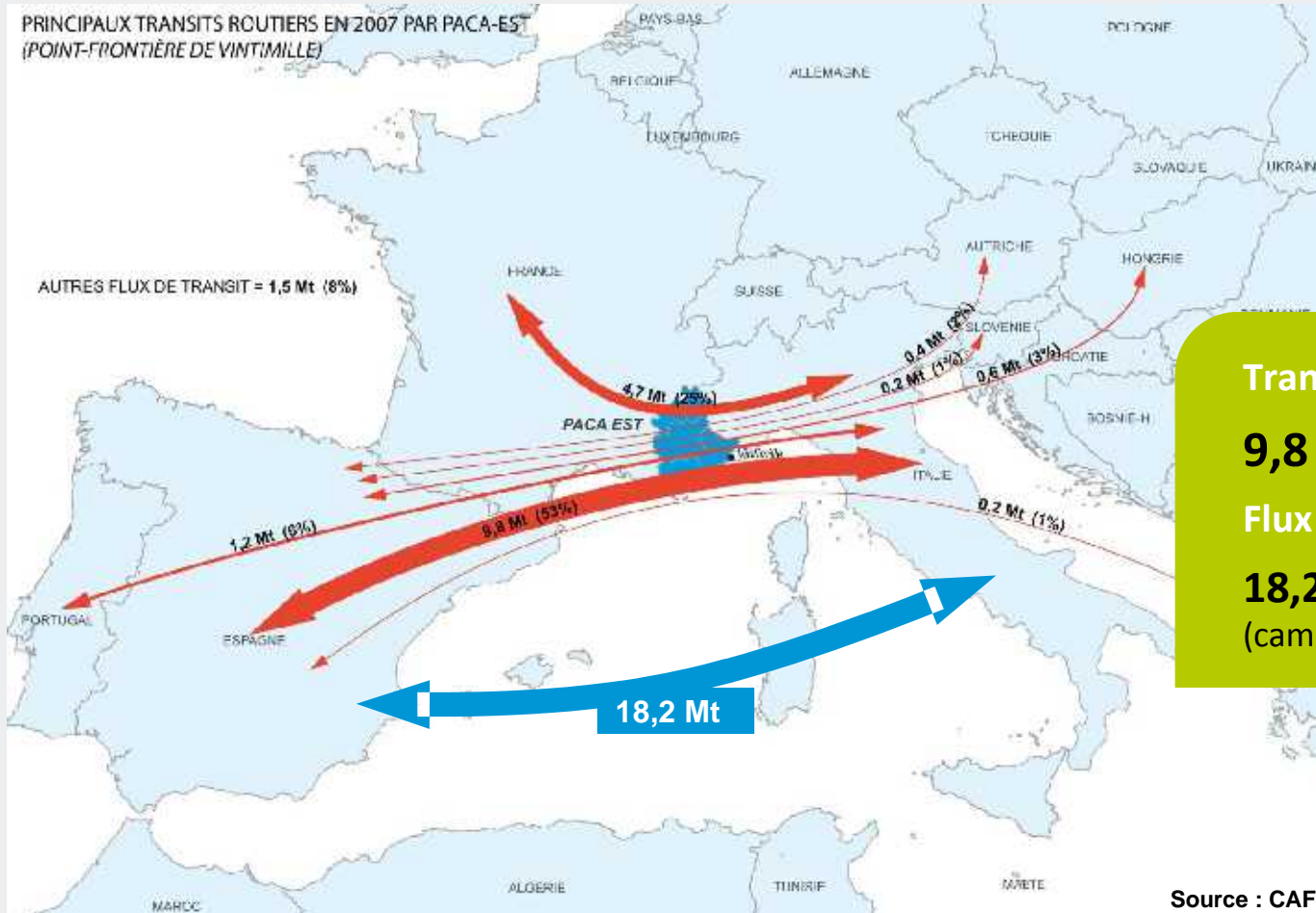


de créer un **arc méditerranéen ferroviaire performant**



de **transférer 11 millions de voyageurs** de la route vers le fer

# Les enjeux du Fret



Transits routiers Espagne-Italie

**9,8 Mt (53%)**

Flux maritimes Espagne-Italie

**18,2 Mt** dont 4,6 Mt en ro-ro  
(camions sur bateaux)

# Le corridor Fret Européen

Circulations régulières (2 sens) sur un jour moyen en 2011

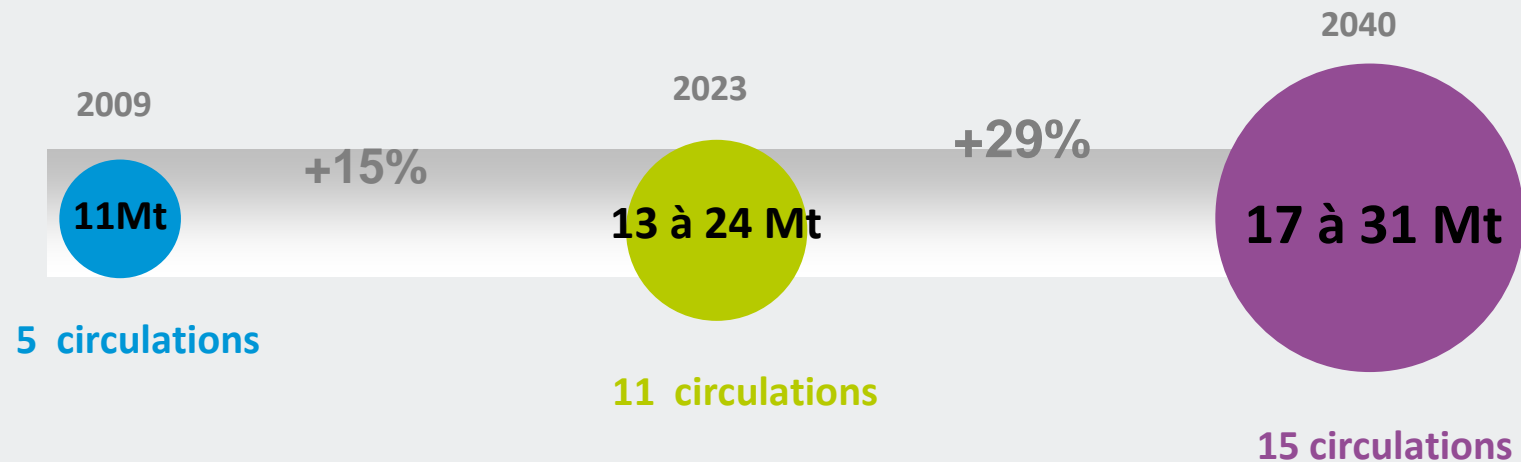
Le corridor Européen et le passage Lyon – Turin est privilégié par l'Etat Français et l'Europe pour développer le trafic fret international

Les circulations fret sont importantes entre Avignon et Marseille mais faibles entre Marseille et Vintimille

# Développement du fret

Un projet de système ferroviaire avec des aménagements spécifiques sur le réseau classique pour permettre le développement du fret

## TRAFIC FRET AUX HORIZONS DU PROJET



Nombre de circulations deux sens confondus

# Les enjeux de la mobilité

## c) La prospective des déplacements



# Une étude de prospective des déplacements

Un dispositif de travail et des réunions à programmer dans le cadre des réunions du Comité Technique :

- **Diagnostic de la mobilité sur les territoires**
- **Perspectives de la mobilité et des déplacements à l'échelle régionale, à l'horizon 2040 : tendances et ruptures**

# Les objectifs de la démarche

- **Avoir une vision des déplacements à l'horizon 2040**
- **Montrer les conséquences d'une absence d'investissement dans le ferroviaire**
- **Avoir une perception des effets à long terme des aménagements sur les territoires**
- **Identifier les opportunités de développement autour du projet**

# Proposition de calendrier pour le 2<sup>e</sup> semestre 2012

# Calendrier du 2<sup>nd</sup> semestre 2012

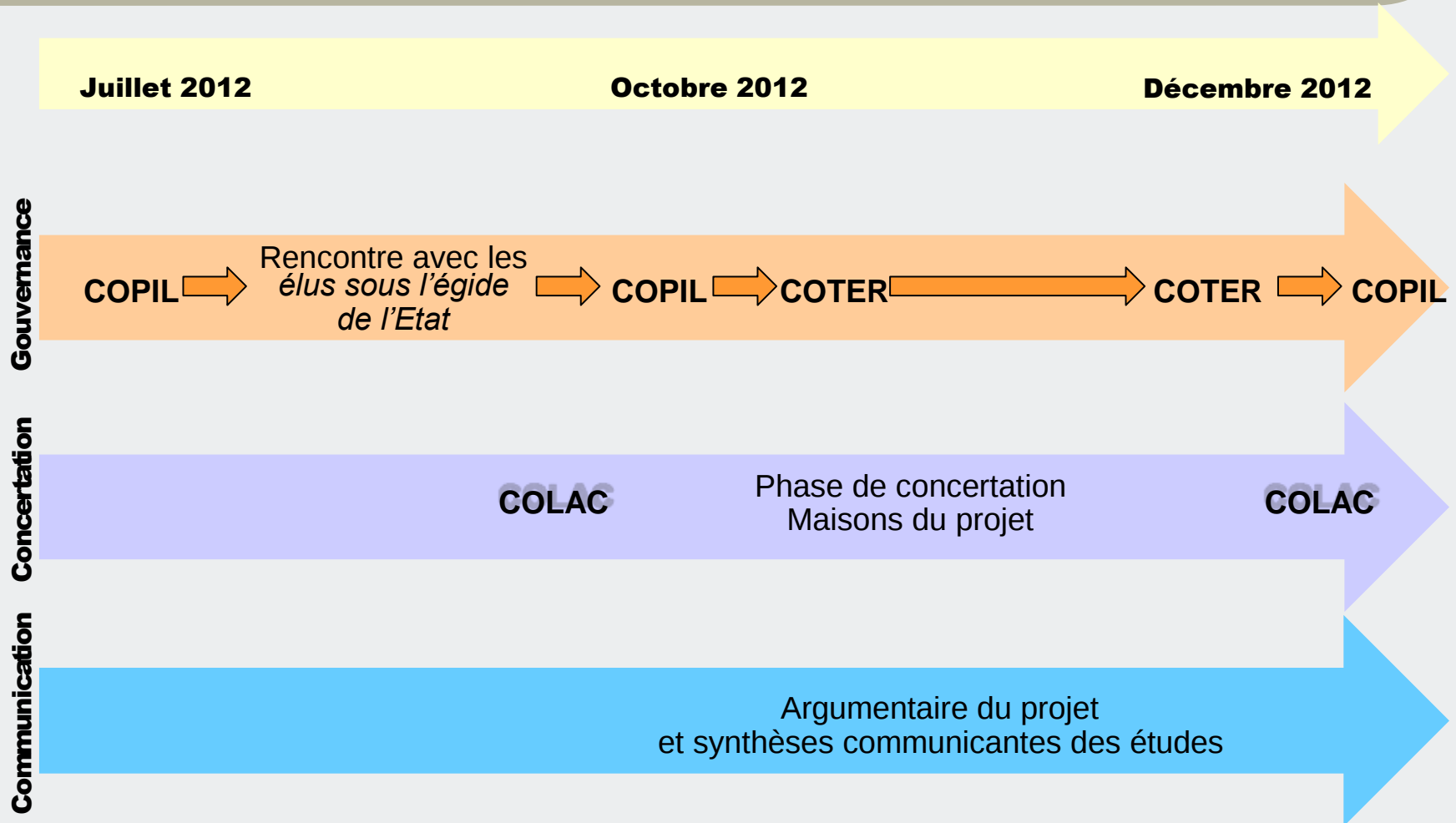
## Un programme en deux temps

- ✓ **Une période consacrée à la rencontre des élus sous l'égide de l'Etat**
- ✓ **Une période de présentation des études d'approfondissement et de la zone de passage préférentielle**

## 3 comités de pilotage

- ✓ **Juillet 2012: phase de rencontre avec les élus**
- ✓ **Octobre 2012 : phase de présentation des études au territoire**
- ✓ **Décembre 2012 : le Comité de Pilotage propose à l'approbation ministérielle le lancement de la phase de préparation du dossier d'enquête publique**

# Proposition de calendrier pour le 2<sup>nd</sup> semestre 2012





# Propositions de nouveaux noms de projet

## UNE DEMANDE DU COMITE DE PILOTAGE QUI CONFIRME UNE NÉCESSITÉ

**« Le nom du projet (LGV PACA) ne correspond pas à  
réalité de son objet.**

**Il doit évoluer pour mieux rendre compte de la finalité  
recherchée. »**

CR du Copil du 22/12/11

# Le changement de nom

## Un travail dans le cadre des Comités Techniques

- Des propositions à partager et à discuter avec les collectivités cofinanceurs
- Un changement de nom qui pourrait intervenir idéalement au prochain Comité de pilotage

Une proposition :

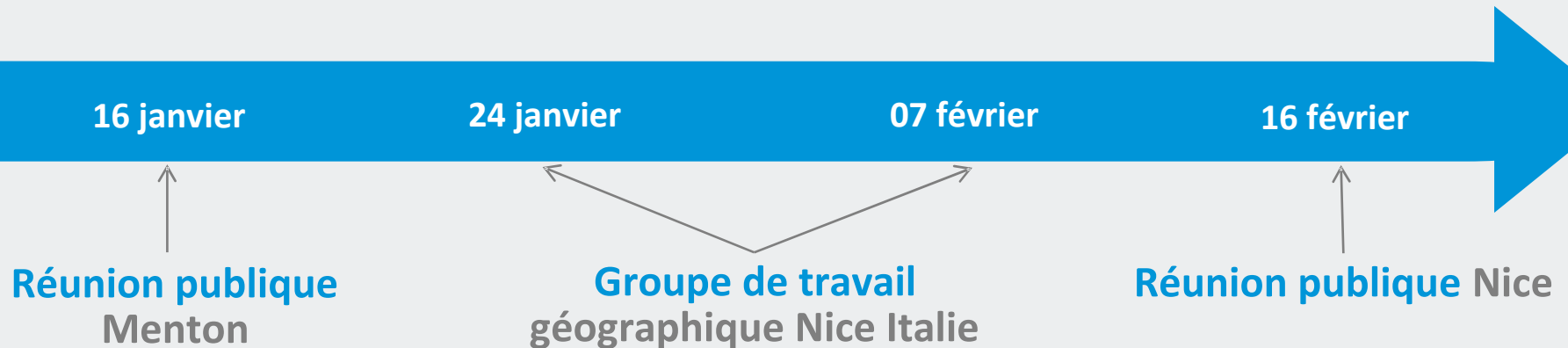


Ligne nouvelle  
**Provence Alpes Côte d'Azur**  
GRAND PROJET FERROVIAIRE  
SUD EUROPE MÉDITERRANÉE

# Bilan de la concertation sur la liaison ferroviaire entre Nice et l'Italie

# Le cadre de la concertation

**Du 16 janvier au 16 février,**  
informer sur le projet envisagé sur la section Nice – Italie  
et recueillir l’avis des acteurs, des habitants et des  
usagers

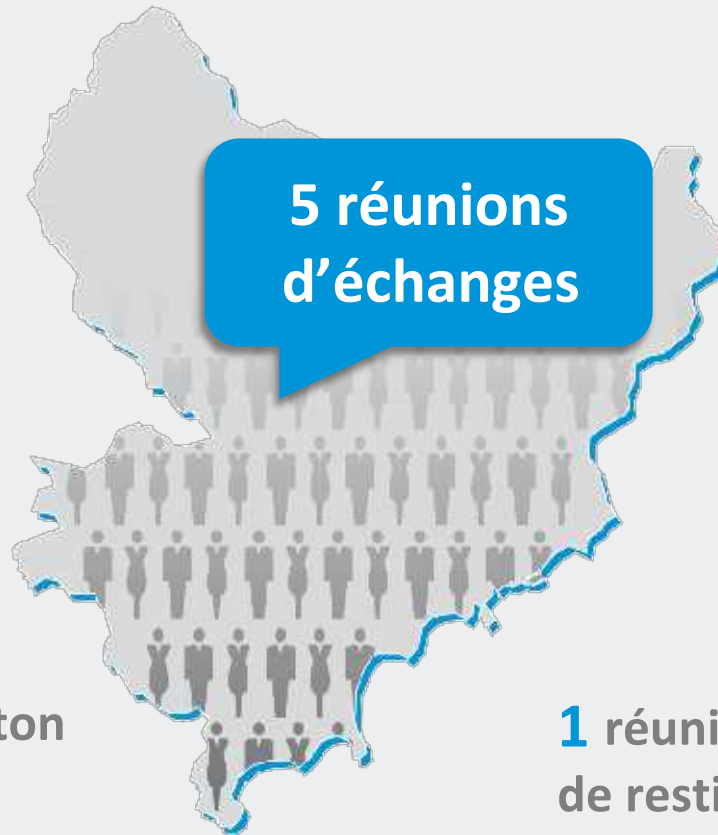




# La concertation en quelques chiffres

**1** rencontre  
avec les  
partenaires  
italiens, à Gênes

**1** réunion publique  
de lancement à Menton  
**75 participants**



**2** réunions du groupe  
de travail  
géographique  
**50 participants**

Interventions de la  
DREAL,  
de la Région PACA et de  
RFI

**1** réunion publique  
de restitution à Nice  
**125 participants**

# Les actions d'information réalisées

## Des documents pour présenter le détail du projet

- Dossier de concertation
- Synthèse
- Version italienne du dossier
- 3 expositions
- Invitations envoyées en France et en Italie



## Une rubrique spécifique sur le site internet projet

[www.lgvpaca.fr](http://www.lgvpaca.fr)

## Un plan média pour annoncer la concertation

- 3 annonces-presse en France et en Italie
- 300 affiches 40x60 adressées aux partenaires et 18 communes du secteur



# La réunion de clôture de la concertation

NICE LE 16 FEVRIER 2012

## UN SOUTIEN RÉAFFIRMÉ DE LA PART DES GRANDS ÉLUS DU DÉPARTEMENT ET DE LA VILLE DE GÊNES AU SYSTÈME FERROVIAIRE PORTÉ PAR LE PROJET DE LGV PACA

Interventions du **Président de la Métropole Nice - Côte d'Azur**,  
du **Président du Conseil général des Alpes-Maritimes**  
et de la **mairie de Gênes** pour réaffirmer



leur attachement au projet LGV PACA dans son intégralité



et leur volonté d'une dynamique des études du projet  
dans le respect du calendrier et la réalisation du tronçon les  
Arcs / Le Muy – Nice au plus tôt

# Les principaux enseignements de la concertation

## UN LARGE CONSENSUS AUTOUR DE 5 GRANDS THÈMES



- Le projet entre Nice, Monaco et l'Italie est jugé nécessaire et important et, dans une logique **d'arc méditerranéen**, doit être réalisé en étroite coordination avec les travaux ferroviaires italiens de la région Ligure



- Si l'enjeu majeur est la liaison Nice-Gênes-Milan, le **maillage du réseau** avec des liaisons Nord-Sud améliorées est nécessaire



- L'urgence porte sur les travaux de **modernisation de la ligne Mandelieu-Vintimille**



- La **mixité** fret / voyageurs de la ligne nouvelle entre Nice et l'Italie est demandée



- Un système ferroviaire performant pour les voyageurs et les marchandises est indispensable pour permettre un véritable **report modal de la route vers le fer**

## DES PROPOSITIONS DE PHASAGES POUR ACCÉLÉLER LA RÉALISATION DU PROJET ET RÉDUIRE LES COÛTS

- **Etudier un démarrage des travaux par le département des Alpes-Maritimes**
- **Etudier 2 types de phasage :**
  - La réalisation de la section Nice – Monaco puis Monaco – Italie
  - La réalisation d'une première phase des travaux avec une seule voie supplémentaire



**MERCI  
DE VOTRE  
ATTENTION**