

DOSSIER DE PRESSE

LIGNE NOUVELLE PROVENCE CÔTE D'AZUR :

LANCEMENT DE LA CONCERTATION PUBLIQUE 2016

12 AVRIL 2016

CONTACT PRESSE

Carole Teissedre

+33 (0) 7 86 11 89 54

carole.teissedre@reseau.sncf.f



SOMMAIRE

1.	NOUVELLE PHASE DE CONCERTATION	3
2.	LA LIGNE NOUVELLE PROVENCE CÔTE D'AZUR : UNE RÉPONSE À LA HAUTEUR DES BESOINS FUTURS DE DÉPLACEMENTS	5
3.	PRIORITÉ À LA DÉSATURATION DES NŒUDS FERROVIAIRES MARSEILLAIS ET AZURÉEN	8
4.	LES ENJEUX DE DÉPLACEMENTS EN PROVENCE-ALPES- CÔTE D'AZUR	9
5.	HISTORIQUE DU PROJET ET DATES CLÉS	12

1. NOUVELLE PHASE DE CONCERTATION

DISPOSITIF D'INFORMATION ET DE PARTICIPATION DU PUBLIC

Du 21 avril au 30 novembre 2016, le projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur entre dans une phase active de concertation.

L'objectif de cette 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, a validé le dispositif d'information et de participation en **3 étapes** :

+ 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 menés avec les associations et les acteurs socio-économiques
 - Atelier « Saturation ferroviaire »
 - Séance n°1 : 12 mai – 18h à Marseille
 - Séance n°2 : 6 juin – 18h à Nice
 - Séance n°3 : 4 juillet – 18h à Marseille
 - « Atelier Environnement et Développement Durable »
 - Séance n°1 : 23 mai – 18h à Nice
 - Séance n°2 : 23 juin – 18h à Marseille

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 prévoit de mobiliser les instances de concertation et de gouvernance du projet (collège des acteurs, comités territoriaux, ...) durant la concertation publique.



POUR S'INFORMER ET DONNER SON POINT DE VUE LE MAÎTRE D'OUVRAGE PRÉVOIT LES DISPOSITIONS SUIVANTES :

...DÈS À PRÉSENT

> www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr : le site rassemble toutes les informations sur le projet ainsi qu'un espace où poser des questions.

> **twitter** : @ProjetLNPCA
#LigneNouvelle

> **par courrier** : SNCF Réseau, Mission Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur - Les Docks - Atrium 10.4 - 10, Place de la Joliette - BP 85404 - 13567 Marseille Cedex 02

...À PARTIR DE SEPTEMBRE

> **réunions publiques*** :

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

+ 8 réunions publiques de synthèse seront organisées mi-novembre 2016,

+ des réunions publiques communales pourront être organisées à la demande des élus locaux,

> **ateliers thématiques*** mis en place sur demande auprès du maître d'ouvrage,

> **expositions*** en mairies,

> **rencontres individuelles avec le maître d'ouvrage*** lors de permanences en mairies.

Des registres seront mis à disposition, sur les lieux d'exposition, lors des réunions publiques et des ateliers thématiques pour recueillir les avis.

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

**Les lieux d'exposition, les horaires des permanences du maître d'ouvrage, les dates et lieux des réunions publiques et des ateliers thématiques seront communiqués ultérieurement sur www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr*

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 Provence-Alpes-Côte d'Azur s'élève à 2,6 milliards par an.

Les besoins de déplacement vont continuer à croître sur la bande littorale 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,
- + de la hausse du niveau de vie.

Il faudra absorber 30 millions de déplacements supplémentaires chaque année en Provence-Alpes-Côte d'Azur jusqu'en 2025.

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 EN PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR S'IMPOSE

Seule la création d'une 2^{ème} 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 à 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 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.

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

- > + 50% de voyageurs ferroviaires par rapport à 2015 avec notamment :
 - o + 66 % de voyageurs TER
 - o + 37 % de voyageurs longue distance
- > - 25 000 voitures/jour 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

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 nouvelles avec Vitrolles, Miramas, Aubagne et Toulon
 - + 2 TER/h de plus entre Aix et Marseille
 - + ...
- > plus de capacité pour Marseille St-Charles
 - + 2 fois plus voyageurs annuels qu'en 2015 (environ 10 millions en 2015)
- > des gains de temps
 - + 21 minutes entre Marseille et Toulon
 - + 49 minutes entre Marseille et Nice

POUR NICE ET LA COTE D'AZUR :

- > plus de trains du quotidien
 - + 7 TER/h entre Cannes et Nice (boucle ferroviaire)
 - + 4 TER/h entre Antibes et Nice
 - + 4 TER/h entre Sophia Antipolis et Nice (création de la gare Ouest Alpes-Maritimes)
 - ...
- > plus de capacité pour les gares
 - Antibes : + 40 %
 - Nice St-Augustin : + 183 %
 - Nice ville : + 30 %
- > 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 Montpellier en cours de travaux actuellement → 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 4^e voie à quai en gare de la Pauline
- > un croisement de 2 lignes ferroviaires à la Crau

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

LA CROISSANCE DE POPULATION LA PLUS DYNAMIQUE DE FRANCE

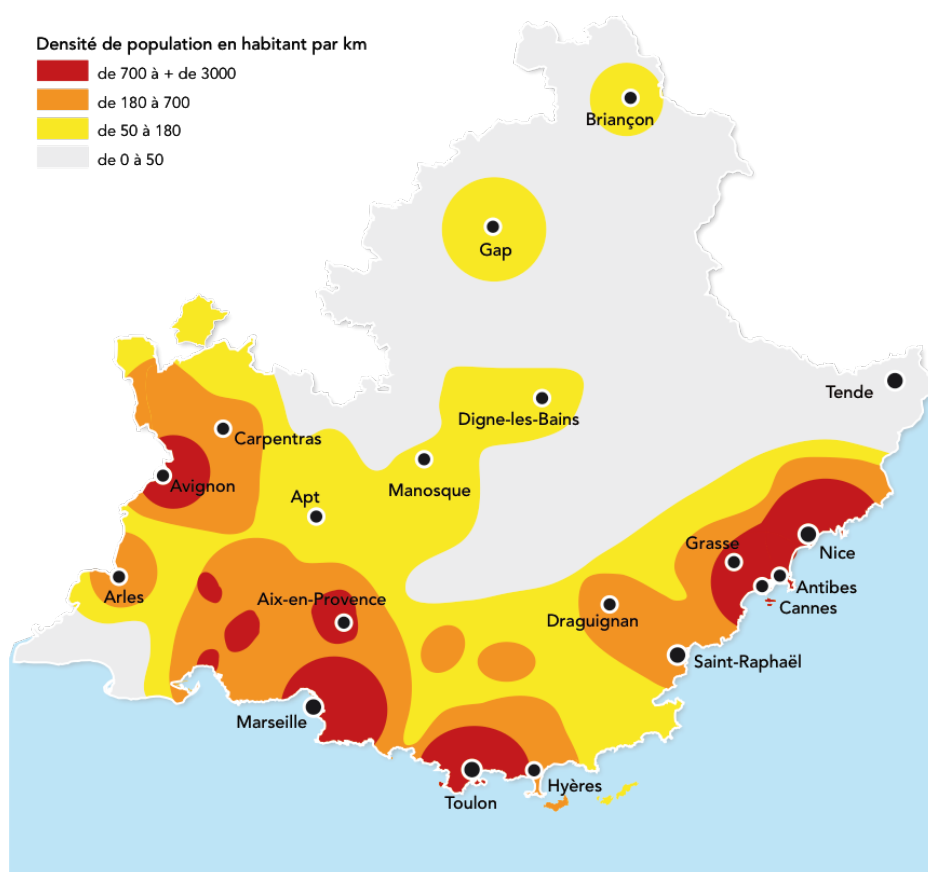
En un demi-siècle, le littoral provençal et azuréen a vu sa population augmenter de 75 % soit 1,6 million d'habitants supplémentaires (+ 38 % en France).

La croissance démographique a atteint +61 % dans l'aire urbaine d'Aix-Marseille, +58 % dans celle de Toulon, +46 % dans celle de Nice.

La région Provence-Alpes-Côte d'Azur compte désormais 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).



Avec 37 millions de touristes chaque année, la région PACA 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 va continuer d'augmenter au rythme de 18 500 habitants chaque année à l'horizon 2025.

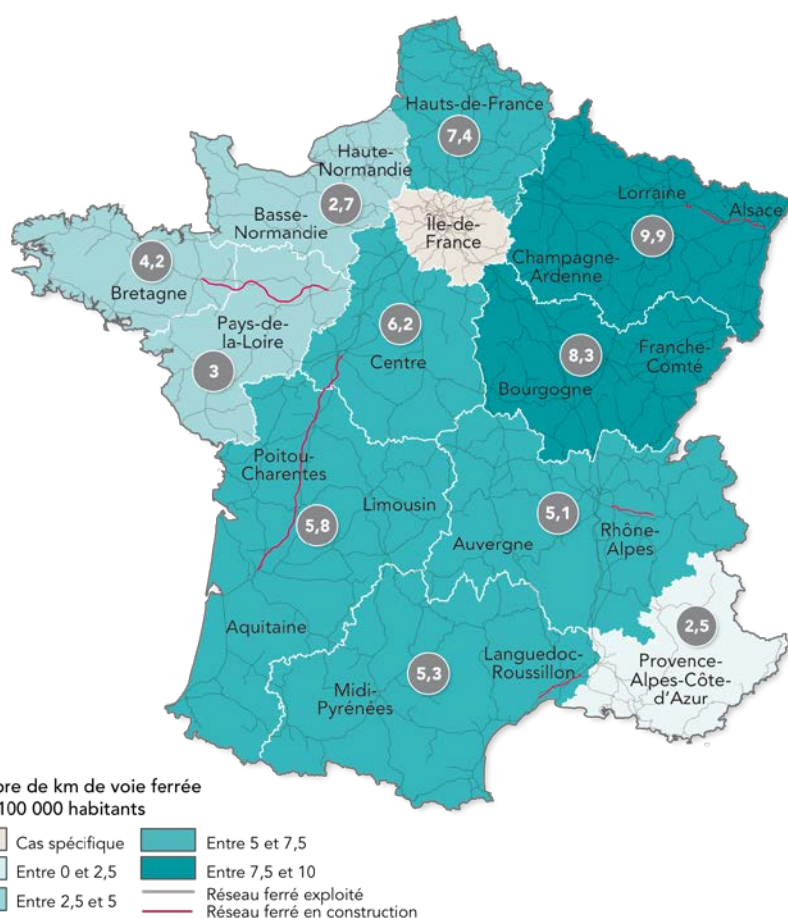
DÉPLACEMENTS : LE BESOIN DE MOBILITÉ SE HEURTE A LA SATURATION DES RÉSEAUX

7 millions de déplacements sont effectués quotidiennement dans notre région. 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 provençal et azuréen, 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 PACA dispose du plus petit linéaire de voie ferrée par habitant de France (2,5 km pour 10 000 habitants).

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 de Provence et de Côte d'Azur 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 CONSIDÉRABLES CONSENTIS PAR LES COLLECTIVITÉS MAIS DES BESOINS DE DÉPLACEMENTS QUI AUGMENTENT PLUS VITE QUE L'OFFRE

Conscientes des enjeux liés à la croissance de la congestion (temps perdu, 1,5 fois plus d'accidents sur le réseau routier de Provence Côte d'Azur 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 (1,8 sur la route, 1,4 sur le fer et 1,8 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 3^{ème} 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 de Provence et de Côte d'Azur ont besoin de mobilité de qualité. Les habitants de 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 azuréen 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.***

5. 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 (2,5Md€) et azuréen, de Nice à la ligne Cannes - Grasse (4,2 Mds€) 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

