

SKO—ÖSTERREICH—ČESKÁ REPUBLIKA—DEUTSCHLAND—LUXEMBOURG—FRANCE

ARRENTES—BOURGOGNE FRANCHE COMTÉ—BRETAGNE PAYS DE LA LOIRE—CENTRE LIMOUSIN—HAUTE ET BASSE NORMANDIE—ÎLE DE FRANCE—LANGUEDOC ROUSSILLON—MIDI PYRÉNÉES—NORD PAS DE CALAIS PICARDIE—PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR—RHÔNE ALPES AUVERGNE

MIDI PYRÉNÉES—NORD PAS DE CALAIS PICARDIE—PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR—RHÔNE ALPES AUVERGNE

LANGUEDOC ROUSSILLON—MIDI PYRÉNÉES—NORD PAS DE CALAIS PICARDIE—PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR—RHÔNE ALPES AUVERGNE

CÔTE D'AZUR—RHÔNE ALPES AUVERGNE—ÎLE DE FRANCE—LANGUEDOC ROUSSILLON—MIDI PYRÉNÉES—NORD PAS DE CALAIS PICARDIE—PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR—RHÔNE ALPES AUVERGNE

CE—LANGUEDOC ROUSSILLON—MIDI PYRÉNÉES—NORD PAS DE CALAIS PICARDIE—PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR—RHÔNE ALPES AUVERGNE

PROJET LGV PACA

Comité de Pilotage

du 11 juillet 2011

1 Comité de pilotage du 11 juillet 2011

I-LGVPACA.1-PRG-CPI.C04-DIP-MIS-00001
Version 01



LGV
PROVENCE-ALPES-
CÔTE D'AZUR

Ordre du jour :

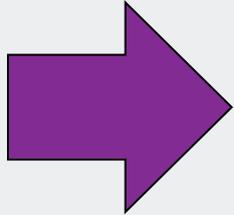
- Les grandes étapes du projet
- Rappel des fondamentaux
- La saisine CNDP de Nice – Italie
- Les scénarios du projet
- La concertation & la communication

Comité de Pilotage du 11 juillet 2011 :

- ✓ choisir les scénarios de projet qui seront proposés à la concertation.

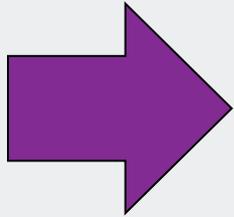
Chapitre 1

Les grandes Etapes



La décision des « Métropoles du Sud » du 29 juin 2009 :

- ✓ **Le secrétariat permanent : un large consensus pour un objectif de réseau ferroviaire performant**
- ✓ **4 années pour des études préalables à l'enquête d'utilité publique en 2 phases**
 - *décider le scénario de projet le plus pertinent en phase 1*
 - *préparer le dossier de mise à l'enquête en phase 2*

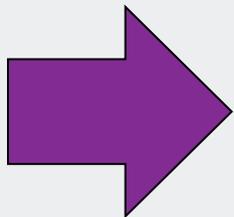


Un projet qui respecte le calendrier fixé :

- ✓ Un COPIL du 24 juin 2010 qui a validé la méthodologie des études en 2 phases
- ✓ Un COPIL du 17 janvier 2011 qui a approuvé les objectifs de desserte aux horizons 2023 et 2040 et la charte de la concertation

Les décisions en Comité de Pilotage

- ✓ Un COPIL du 12 mai qui a validé la méthode de sélection des scénarios de projet
- ✓ Un COPIL du 11 juillet 2011 pour sélectionner les scénarios à mettre à la concertation



Une concertation sur le 2^{ème} semestre de 2011

Chapitre 2

LGV PACA, Rappel des Fondamentaux

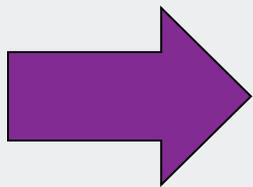
Plus qu'une LGV, alternative à la route et à l'aérien, il s'agit de **bâtir un système**, complétant et modernisant la voie ferrée historique du littoral, pour constituer au 21^{ème} siècle le **réseau ferroviaire maillé** dont la région a besoin pour à la fois :

- *développer des services TER en 2023, 2040 et au-delà ;*
- *et améliorer radicalement l'accessibilité du territoire, notamment les Alpes Maritimes, au réseau grande vitesse.*

La nécessité d'un système performant

Les objectifs de desserte définis pour le projet :

- Assurer la Grande Vitesse vers les Alpes-Maritimes
- Augmenter fortement les services ferroviaires du quotidien (TER)
- Assurer la robustesse du système



Nécessité d'un doublement complet de la ligne existante

Pourquoi le projet LGV ?

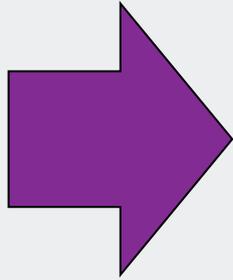
Et si on ne fait pas le projet

- ➔ On ne met pas en place les conditions de **mise à niveau du système ferroviaire** dont notre région a besoin pour son développement durable
- ➔ Il ne sera pas possible d'atteindre les **niveaux de desserte** attendus pour les services du quotidien
- ➔ La saturation des nœuds ferroviaires condamnera toute **augmentation significative de capacité** du réseau

Pourquoi le projet LGV ?

Et si on ne fait pas le projet

- ➔ **Le désenclavement des Alpes-Maritimes et la création de l'Arc méditerranéen ne seront pas réalisés**
- ➔ **Il ne sera pas possible de réaliser le réseau maillé indispensable à une bonne exploitation du réseau**
- ➔ **La ligne littorale historique continuera de concentrer tous les trafics et les difficultés d'intervention sur le réseau en cas de panne ou de maintenance**



Des coûts de projet dans l'enveloppe des estimations des études complémentaires et du secrétariat permanent, à 2040 :

En milliards € - CE 2008

- ***La ligne nouvelle : environ 10 milliards €***
- ***Les aménagements du réseau conventionnel à l'horizon 2040 : environ 5 milliards €***
- ***Le prolongement de Nice vers l'Italie : environ 5 milliards €***

Les estimations de coût

Aujourd'hui, des scénarios de projet avec une prise en compte des contraintes de coûts

En milliards € - CE 2008

A l'horizon 2023

de 12,6 à 14,5

A l'horizon 2040

de 15,9 à 17,8

Chapitre 3

LGV PACA,

Nice -Italie

Le dossier de saisine de la CNDP

Saisine de la CNDP : calendrier

La constitution du dossier pour une saisine de la CNDP en septembre

... et un retour de la CNDP début octobre

11 Juillet : Synopsis et planning du dossier de saisine de la CNDP

fin août : Finalisation du dossier de saisine

Début Septembre :
Remise du dossier de saisine
à la Commission Nationale du Débat Public

La question posée :

La décision de réaliser l'opération « Prolongement de la LGV PACA de Nice à l'Italie » avec un calendrier similaire à celui du projet LGV PACA Aix-Marseille – Toulon – Nice engendre-t-elle des risques administratifs et juridiques pour le projet LGV PACA ?

Compte tenu que cette décision implique :

- **Une saisine obligatoire de la CNDP sur l'opération de prolongement puisqu'elle n'a pas fait l'objet d'un débat public ;**
- **Que l'opération de prolongement Nice – Italie et l'opération projet LGV PACA Aix-Marseille – Toulon – Nice font partie du même programme « LGV PACA » ;**

Etude juridique en cours

Chapitre 4

LGV PACA, Les scénarios de Projet

La construction des scénarios

A partir :

❖ des 18 variantes de projet envisagées sur les 5 grands secteurs géographiques :

Marseille, Toulon, Est Var,

Ouest Alpes-Maritimes, Nice-Italie

❖ des objectifs de desserte 2023 et 2040

❖ de l'analyse multicritères des variantes :

Des choix par grands secteurs

Des objectifs globaux à respecter

- **Assurer une desserte grande vitesse et un temps de parcours sur le trajet Paris Nice en 4h00**
- **Constituer le réseau maillé**
- **Optimiser l'utilisation des lignes existantes**
- **Favoriser la desserte des centres**
- **Rechercher le meilleur projet pour l'environnement**
- **Limiter les coûts**

Marseille St-Charles

Un dispositif ferroviaire globalement plus performant qu'avec Marseille Blancarde

- ➔ **une meilleure connexion des services TER et grande vitesse**
- ➔ **une meilleure adéquation avec les programmes de développement du centre de Marseille**
- ➔ **une meilleure lisibilité des services pour les voyageurs**

Garder le champ des possibles ouvert

Des scénarios « ouverts » pour permettre une prise en compte des enjeux du système ferroviaire et des aménagements urbains dans le secteur de Toulon

- ➔ **Toulon Centre Souterrain**
- ➔ **Toulon Est avec une desserte de Toulon centre par le débranchement du secteur d'Aubagne**
- ➔ **Toulon Ouest, avec un tunnel filant**

Un panachage ligne nouvelle – ligne classique

Un secteur aux enjeux agricoles, viticoles et de biodiversité forts et un panachage des solutions d'aménagements du système ferroviaire pour permettre une approche « ouverte » à la concertation et optimiser :

- ➔ Les enjeux d'augmentation du trafic et de traversée des zones urbaines
- ➔ Les contraintes sur les zones viticoles
- ➔ Les temps de parcours performants avec une ligne nouvelle pour 1 scénario

Une gare nouvelle

dans le secteur des Arcs / Le Muy / Draguignan

Un positionnement de gare en lien avec les objectifs de développement du territoire et de l'accessibilité du moyen et du haut Var

- ➔ **Une connexion avec le réseau classique et un débranchement vers St Raphaël et Cannes**
- ➔ **Une interconnexion optimisée avec l'autoroute A8**
- ➔ **Une zone de chalandise indispensable aux enjeux financiers du projet**

Une convergence sur la nécessité d'une gare nouvelle en interconnexion avec la ligne Cannes - Grasse

- ➔ **Un scénario non retenu de Cannes Centre Souterrain complexe et lourd financièrement**
- ➔ **Un scénario avec débranchement de la ligne nouvelle vers Cannes**

Le secteur de Nice

Une ligne nouvelle arrivant au pôle d'échange de Nice Aéroport, avec deux possibilités de traversée de Nice

- ➔ **Une utilisation des deux voies existantes pouvant supporter une forte évolution des trafics**
- ➔ **Un tunnel filant avec une zone de connexion au réseau classique à Nice St Roch**

Convergence pour un panachage

Ligne nouvelle classique et Ligne nouvelle GV

Une pertinence de ligne grande vitesse à évaluer en regard du réseau Italien et en fonction des trafics Nice - Monaco et Monaco - Italie

- ➔ **Dans l'immédiat, des études d'amélioration du réseau classique dans le cadre du CPER**
- ➔ **Un doublement de la ligne classique (nouvelle infrastructure) pour répondre aux objectifs de desserte**

1^{er} scénario préférentiel – N° 2

- Marseille St Charles et Toulon centre souterrain,
- Panachage ligne nouvelle – ligne classique sur le secteur Est Var,
- Ligne nouvelle jusqu'à Nice et gare nouvelle Ouest Alpes-Maritimes
- Traversée de Nice en ligne classique et panachage ligne nouvelle – ligne classique de Nice à l'Italie



Un scénario de desserte du centre des métropoles

14,2 Mds€ en 2023 + 3,1 Mds€ pour 2040

Milliard € - CE 2008

2^{ème} scénario préférentiel – N° 4

- Marseille St Charles et Toulon Est,
- Ligne nouvelle sur le secteur Est Var,
- Ligne nouvelle jusqu'à Nice et gare nouvelle Ouest Alpes-Maritimes
- Tunnel filant sous Nice avec raccordement à ligne classique à Nice St-Roch et panachage ligne nouvelle – ligne classique de Nice à l'Italie



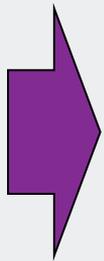
Une ligne nouvelle grande vitesse d'Aix en Provence à l'Italie

13,2 Mds€ en 2023 + 4,1 Mds€ pour 2040

Milliard € - CE 2008

3^{ème} scénario préférentiel – N° 6

- Marseille St Charles et Toulon Est,
- Panachage ligne nouvelle – ligne classique sur le secteur Est Var,
- Ligne nouvelle jusqu'à Nice et gare nouvelle Ouest Alpes-Maritimes
- Traversée de Nice en ligne classique et panachage ligne nouvelle – ligne classique de Nice à l'Italie



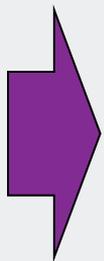
Le scénario le moins cher, équilibré entre ligne nouvelle et ligne classique

12,6 Mds€ en 2023 + 3,3 Mds€ pour 2040

Milliard € - CE 2008

4^{ème} scénario préférentiel – N° 9

- Marseille St Charles et Toulon Ouest avec tunnel filant,
- Panachage ligne nouvelle – ligne classique sur le secteur Est Var,
- Ligne nouvelle jusqu'à Nice et débranchement vers Cannes avec gare nouvelle Ouest Alpes-Maritimes
- Traversée de Nice en ligne classique et panachage ligne nouvelle – ligne classique de Nice à l'Italie



Un scénario à fort maillage entre ligne nouvelle et ligne classique

14,5 Mds€ en 2023 + 3,3 Mds€ pour 2040

Milliard € - CE 2008

L'étude du scénario « 0 »

Le scénario « 0 »

Quels seraient les aménagements à envisager sur le réseau classique avec la prise en compte des objectifs de desserte aux horizons 2023 et 2040, sans réalisation de la ligne à grande vitesse ?



Une étude spécifique en cours
Des premières constatations

L'étude du scénario « 0 »

Quel service possible avec le réseau actuel ?



**Une ligne saturée
à ses 2 extrémités**

Après 2015, plus aucun train supplémentaire ne pourra être ajouté aux heures de pointe

- Marseille – Toulon: pas plus de 7 trains / heure
- Cannes - Nice: pas plus de 6 trains / heure

L'étude du scénario « 0 »

Quel service possible en 2040 avec les seuls aménagements du réseau existant ?



La desserte TAGV ne peut se développer et empêche le développement du service TER

- ❑ Marseille – Toulon: plus aucun train supplémentaire
- ❑ Cannes - Nice: augmentation de 2 trains à l'heure de pointe seulement

L'étude du scénario « 0 »

Quels investissements pour atteindre la capacité voulue en 2040 sans LGV ?



?? Milliards d'euros d'investissement et toujours...

- ❑ Marseille – Nice en 2 heures 30
- ❑ Paris – Nice en 5 heures 30
- ❑ Aucun itinéraire de secours en cas de coupure, pas de robustesse

LGV PACA

La concertation et La communication

L'objectif de la concertation

ORGANISER des échanges constructifs
conduisant au choix du meilleur projet de LGV
(acceptable, réalisable et efficace),
en articulation avec le développement du réseau classique
dans ses dimensions locales, nationales et européennes, répondant
aux principes du développement durable.

Une concertation ouverte à la participation de tous les publics
concernés, à tous les échelons du projet

Une concertation en 2 temps :

→ **De septembre à début novembre : concertation sur les scénarios**

→ **De novembre à fin décembre : concertation sur les fuseaux**

La concertation sur les fuseaux

De novembre à fin décembre :

Concertation sur les fuseaux

Présentation des fuseaux à 1000m lors des **Comités Territoriaux** de début novembre



Nécessité de programmation des 3 COTER dans la même semaine pour permettre une information simultanée sur le territoire

Les 4 grands axes de la concertation

PREPARER la concertation avec les élus du territoire

⇒ **Rencontres durant l'été**

ANNONCER la concertation locale

⇒ **Réunions de lancement en septembre**

CONCERTER dans tous les secteurs du projet

⇒ **Comités territoriaux (COTER)**

⇒ **Groupes de travail géographiques et thématiques**

⇒ **Réunions publiques**

EVALUER la concertation

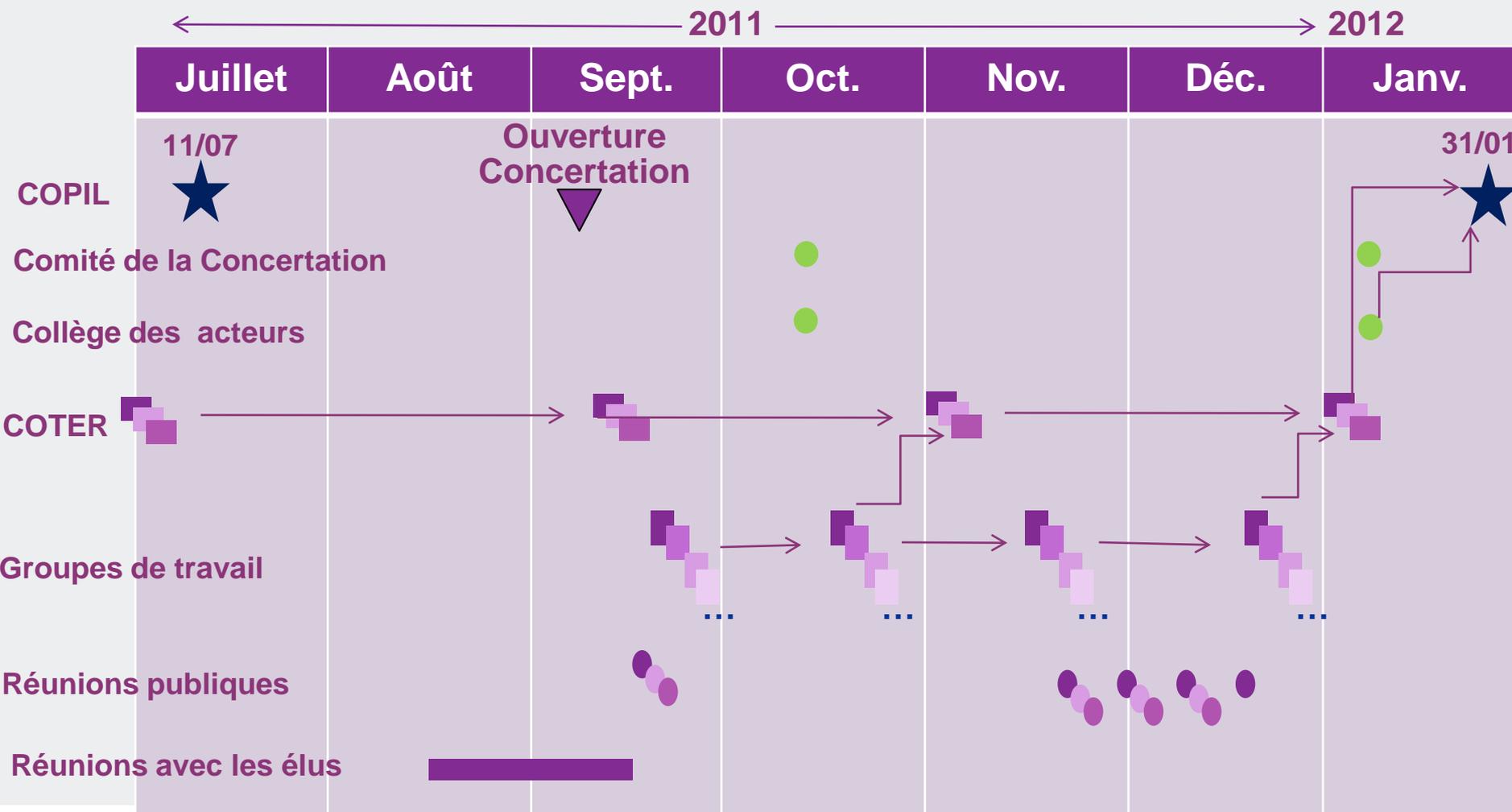
⇒ **Collège des Acteurs (COLAC)**

⇒ **Comité de la concertation**

Planning du projet

juillet 2011	Choix par le COPIL des scénarios qui seront présentés à la Concertation
septembre 2011 décembre 2012	Concertation et études approfondies des scénarios et des fuseaux associés <i>études environnementales et techniques, de capacité et d'exploitation, études de trafics et socio-économiques et études territoriales</i>
janvier 2012	Le COPIL retient le scénario de projet et le fuseau de passage à 1000 m à présenter à l'approbation ministérielle
février 2012 à mai 2012	Finalisation du dossier d'approbation ministérielle et préparation des études de la phase 2
mi 2012	COPIL de lancement de la phase 2 des études sur le scénario approuvé

Le calendrier de la concertation



42 Comité de pilotage du 11 juillet 2011

I-LGVPACA.1-PRG-CPI.C04-DIP-MIS-00001
Version 01

Les rencontres locales avec les élus du territoire

Du 15/08 au 15/09 : Préparer la concertation

Public	Les maires concernés par la zone d'étude préférentielle
Organisation	Regroupement des communes par communautés de communes et/ou zones géographiques : - 8 réunions prévues dans le 13 -12 réunions prévues dans le 83 -11 réunions prévues dans le 06
Déroulement	Enjeux du réseau, du projet Scénarios envisagés Période de concertation à venir et modalités sur la commune Identification des acteurs « clés » et des préoccupations sur le territoire Avis du maire, réponse aux questions

Les réunions publiques

Du 19 au 23 septembre : annoncer la concertation

Du 21 nov. au 16 décembre : favoriser l'appropriation du projet

Public	Le grand public
Organisation	3 réunions de lancement à Marseille, Toulon et Nice réunions 13 : Marseille, Vallée de l'Huveaune, Pays d'Aubagne réunions 83 : Toulon, Sillon Permien, Est Var réunions 06 : Ouest AM, arrivée Nice, Nice, Menton
Déroulement réunions de lancement	Rappel de l'historique Présentation du programme, du calendrier, des scénarios Présentation du dispositif de concertation et des modalités de participation du public Echanges
Déroulement réunions publiques	Présentation du programme, des scénarios et des fuseaux Premiers résultats de la concertation : le fuseau privilégié Echanges

Les comités territoriaux

De juillet à janvier : des scénarios aux fuseaux

Composition	Présidence par le Préfet de département MOA - RFF Co-financeurs Collectivités non cofinanceurs Associations Représentants du monde économique
Organisation	3 COTER à venir par département : <ul style="list-style-type: none">- Septembre : Présentation, discussion sur les scénarios- Novembre : Présentation , discussion sur les fuseaux- Décembre : Synthèse

Les groupes de travail géographiques

De fin septembre à mi-décembre : des scénarios aux fuseaux

Participants	Tout acteur désireux de s'exprimer sur les enjeux territoriaux traités dans le groupe
Organisation	Périmètre des GT défini lors des 1ers COTER : <ul style="list-style-type: none">- GT 13 : Marseille, Vallée de l'Huveaune, Pays d'Aubagne- GT 83 : Toulon, Sillon Permien, Est Var- GT 06 : Ouest AM, Sophia Antipolis, Nice, Paillons Riviera Chaque GT se réunit au moins 2 fois entre chaque COTER
Déroulement	Règles du jeu, objectifs et place du GT dans la concertation Présentation des scénarios + méthodologie Présentation des fuseaux + méthodologie Echanges et contributions à remonter au COTER

Les groupes de travail thématiques

De fin septembre à mi-décembre : mutualiser les connaissances pour approfondir les études

Organisation	Constitution de GT thématiques en fonction des demandes exprimées A ce jour : 1 GT viticulture dans le 83
Déroulement	Règles du jeu, objectifs et place du GT dans la concertation Présentation et analyse des données d'études Débat et échanges Synthèse et prochaines échéances

Le Collège des acteurs

D'octobre à janvier : veiller au bon déroulement et évaluer la concertation

Participants	Les représentants des acteurs non cofinanceurs qui s'organisent pour respecter un nombre maximum (de 30 à 40 personnes) et une répartition équilibrée par territoire et par catégorie d'acteurs. Le garant peut être un recours en cas de difficulté
Organisation	1 COLAC durant la période de concertation (octobre) 1 COLAC à l'issue de la période pour évaluation

3 grands objectifs :

- **Installer l'identité globale du projet et passer de la LGV au système ferroviaire global et performant**
- **Annoncer et faire vivre le processus de concertation**
- **Valoriser les échanges issus de la concertation**

A partir de septembre :

- **Une campagne de communication « projet global »**
- **Une campagne de communication « dispositif de concertation »**
- **La promotion d'un nouveau site internet participatif**

MERCI DE VOTRE ATTENTION