

Chapitre 1 Le contexte de la ligne nouvelle

Aujourd'hui, il faut plus de trois heures en train aux habitants des Alpes-Maritimes pour sortir de la région PACA, vers le Languedoc ou vers Rhône-Alpes. Trois heures, c'est également le temps qu'il faut pour relier en train les 800 kilomètres qui séparent Marseille et Paris, soit une distance trois fois supérieure. Cette réalité témoigne à la fois de l'enclavement ferroviaire de la Côte d'Azur et de l'inadaptation actuelle du rail le long de la Méditerranée pour ce type de déplacements.



Avec 4,5 millions d'habitants, la région Provence-Alpes-Côte d'Azur bénéficie de nombreux atouts ; son dynamisme économique et la douceur de son climat la rendent très attractive.

Son développement reste cependant fragile tant ses contraintes sont fortes en matière d'environnement et de pression foncière. Une congestion routière croissante, notamment autour des grandes agglomérations, rend difficile

les déplacements quotidiens. Le trafic de transit, en matière de marchandises, ne cesse de croître avec l'accélération des échanges entre l'Espagne et l'Italie.

Le projet de la LGV PACA, soutenu par l'Etat comme par les grandes collectivités partenaires de la région, vise à faciliter la résolution de ces difficultés et à intégrer l'ensemble de cette région dans les circuits de développement européens. Maillon central d'un « Arc méditerranéen » en pleine

croissance de Barcelone à Gênes, cette ligne renforcerait la dimension méditerranéenne de l'Europe.

N'est-il pas en effet surprenant que Marseille soit aujourd'hui plus proche en temps de Bruxelles (5h21) que de Gênes (5h44), pourtant trois fois plus proche en distance ?

Cette première partie dresse un panorama des transports dans la région Provence – Alpes – Côte d'Azur et esquisse les enjeux de la réalisation d'une ligne à grande vitesse.



1.1 Les TGV et les Corail d'aujourd'hui :

des temps de parcours trop longs, vers l'Est de la région et vers l'Italie

Réseau TGV en 2003

Le réseau ferré français couvre 33 000 km dont 1 500 km de lignes à grande vitesse, mises progressivement en service à partir de 1981. Ces 1 500 km constituent le plus grand réseau à grande vitesse en Europe. Les TGV roulent à 300 km/h sur les lignes à grande vitesse. Ils peuvent également circuler sur le reste du réseau, du moment qu'il est électrifié. Sur le réseau « classique », les TGV roulent à la même vitesse que les trains Corail et TER. Cette vitesse est variable : de 90 km/h à la traversée de l'Esterel à 220 km/h en plaine d'Alsace. La vitesse dépend aussi des caractéristiques de la ligne. Schématiquement, plus les courbes sont serrées, plus la vitesse autorisée est réduite : des courbes de 350 mètres de rayon imposent une vitesse de 90 km/h, alors que des courbes de 4 600 mètres de rayon autorisent une vitesse de 300 km/h.

Chaque jour en France, 665 TGV circulent offrant 1 200 liaisons et desservant 181 gares. On perçoit donc tout l'intérêt de cette possibilité offerte aux TGV de circuler à la fois sur les lignes à grande vitesse et sur les lignes classiques. Cela permet aux métropoles qui ne bénéficient pas d'une LGV d'être connectées au mieux à la grande vitesse : Bordeaux n'est ainsi qu'à trois heures de Paris alors que la LGV Atlantique, ouverte en 1990, n'est construite qu'entre Paris et Tours.

L'offre TGV rencontre un incontestable succès populaire et commercial : plus d'un milliard de passagers ont déjà profité de ce service depuis ses débuts, et le nombre de réservations ne cesse de croître année après année (73 millions en 2002).

Avec la mise en service de la LGV Est européenne entre Paris et Strasbourg, en 2007, la constitution d'un réseau à grande vitesse européen, déjà esquissé par l'Eurostar (Paris-Londres) et le Thalys (Paris-Bruxelles-Amsterdam), va se trouver confirmée. Sept pays européens développent ainsi un réseau à grande vitesse : la France, l'Allemagne, l'Italie, le Royaume-Uni, la Belgique, les Pays-Bas et l'Espagne.

➔ **L'enclavement ferroviaire de la Côte d'Azur**

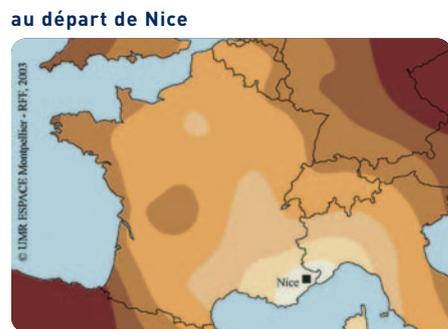
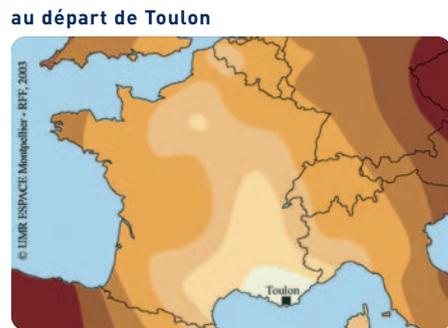
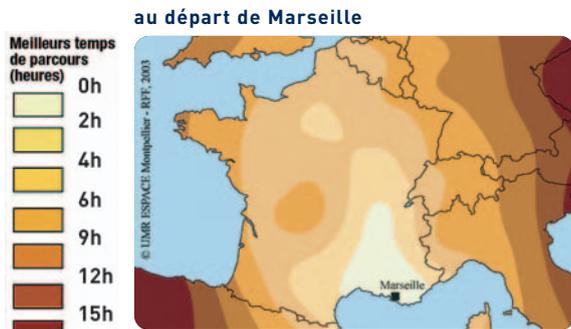
Il ne faut plus se fier aux représentations qu'offrent les cartes traditionnelles. Surtout depuis la mise en service, en juin 2001, du TGV Méditerranée. Entre Marseille et Nice, le temps de trajet des TGV est d'environ 2h30, soit une moyenne de 90 km/h. Entre Avignon et Paris, il ne faut pas plus de temps pour parcourir une distance quatre fois supérieure. La grande vitesse ferroviaire s'arrête à Marseille laissant à l'écart la majeure partie de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, troisième de France par son Produit Intérieur Brut.

Nice, la sixième agglomération de France avec près d'un million d'habitants, souffre plus que jamais de son isolement ferroviaire. Si l'on excepte Paris, aucune capitale européenne ne peut être reliée par le train depuis la Côte d'Azur en moins de huit heures. Comparée à l'ensemble des capitales de régions et des agglomérations françaises de plus de 500 000 habitants, Nice arrive en dernière position avec seulement 9% de la population nationale accessible en moins de quatre heures (37% pour Marseille et Montpellier). Seules les métropoles italiennes peuvent encore sembler proches : il faut cependant compter trois heures pour rejoindre Gênes, près de quatre heures pour accéder à Turin et cinq heures pour atteindre Milan. La Côte d'Azur est ainsi coupée des grands axes ferroviaires européens et du potentiel de développement qu'ils offrent.

Source : SNCF



Meilleurs temps de parcours ferroviaire en 2003 :



Si les temps de parcours Nord-Sud sont satisfaisants au départ de Marseille, Toulon et surtout Nice restent enclavées.

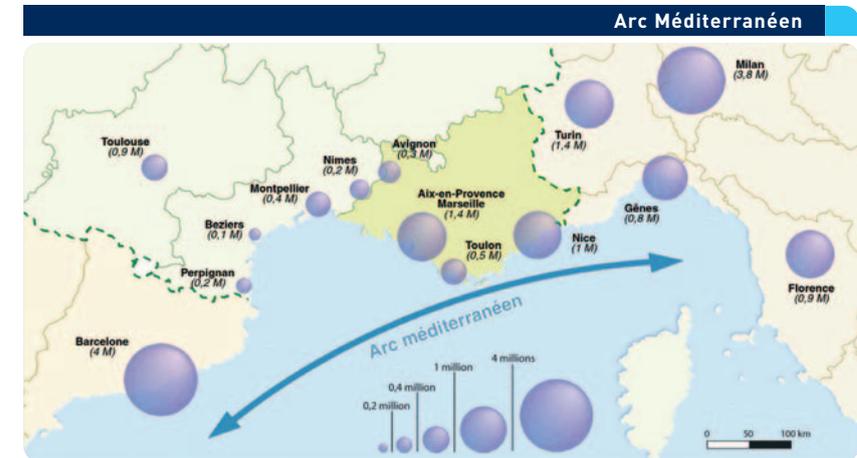
Source : RFF - UMR Espace Montpellier.

Pour le demi million d'habitants de l'agglomération toulonnaise, la situation s'est améliorée depuis la mise en exploitation de la LGV Méditerranée. Si Paris est encore à 3h50, il ne faut plus que 2h30 pour rejoindre Lyon. Mais les relations avec Marseille et Nice restent difficiles pour la capitale varoise du fait des caractéristiques et des contraintes d'utilisation du réseau actuel.

→ **Des liaisons ferroviaires décourageantes sur l'Arc méditerranéen**

Le développement de l'Europe se construit, plus que jamais, autour de grands ensembles régionaux. La façade méditerranéenne, avec ses 10 millions d'habitants de Barcelone à Gênes, compte parmi ces ensembles à fort potentiel. Elle souffre, cependant, d'infrastructures ferroviaires inadaptées à ses ambitions, alors que l'ensemble des échanges, sur cet axe, progresse très fortement.

Vouloir « construire l'espace d'échanges méditerranéen », comme le précisent les conclusions du Comité interministériel d'aménagement du territoire (CIADT) du 18 décembre 2003, exige un réseau ferroviaire nettement plus performant que l'existant. Il faut en effet près de 6 heures de train aujourd'hui pour relier Marseille à Gênes, et 16 heures pour parcourir les 900 km qui séparent Barcelone de Gênes. Il est également plus rapide, au départ de Marseille, de se rendre, grâce au réseau de lignes



à grande vitesse, à Londres (7h15) qu'à Milan (7h45), à Bruxelles (5h 20) qu'à Barcelone (6h45)...

La LGV PACA constitue le chaînon manquant de cet Arc méditerranéen nécessaire à l'émergence d'une Europe rééquilibrée au Sud, pour laquelle des financements communautaires devraient être mobilisés.

L'Arc méditerranéen : un bassin de populations au fort potentiel de déplacements. Source : RFF

En savoir plus

Etude n° 20



1.2 Des TER encore trop peu utilisés

pour les déplacements de la vie quotidienne

→ Moins de 3% des déplacements quotidiens sont effectués en train

La région Provence – Alpes – Côte d'Azur se caractérise par une forte concentration de sa population sur la frange littorale, et tout particulièrement dans les agglomérations marseillaise, toulonnaise et azuréenne. 4 millions d'habitants, soit 85% de la population de la région, vivent aujourd'hui en zone urbaine sur seulement 30% du territoire régional. Les trois agglomérations de la région concentrent à elles seules 2,7 millions d'habitants.

On compte en moyenne dans la région 1,7 millions de déplacements motorisés quotidiens d'une commune à une autre. Parmi ces déplacements, seuls 50 000 (3% du total) s'effectuent en train, dont les 3/4 sur la ligne classique Marseille-Vintimille.

→ L'importance de la ligne Marseille - Vintimille

La domination de la voiture n'est cependant pas une fatalité. La ligne actuelle qui relie Marseille à Vintimille est bien placée pour satisfaire les déplacements de la vie quotidienne. Elle dessert les zones urbanisées les plus denses, là où traditionnellement l'offre ferroviaire est la plus pertinente.

C'est aussi sur cette ligne que le train est le plus utilisé. La part globale du train dans les déplacements masque cependant des situations bien différentes. Si 1 personne sur 100 utilise le train entre Marseille et Aix ou entre Toulon et Hyères, 1 personne sur 10 prend le train entre Nice et Cagnes, entre Marseille et Toulon ou entre Antibes et Nice. Une proportion qui atteint même 1 sur 2 entre Nice et Monaco !

Ces contrastes s'expliquent, pour une part, par les conditions de circulation et de stationnement, différentes d'une agglomération à l'autre. La fréquence

des trains joue aussi un rôle : ce sont les 75 dessertes quotidiennes entre Nice et Cannes qui permettent d'atteindre une part de marché de 10%. Ces fréquences ne peuvent malheureusement pas être offertes sur tout le réseau du fait de son encombrement. (voir p.46 les contraintes de capacité de la ligne).

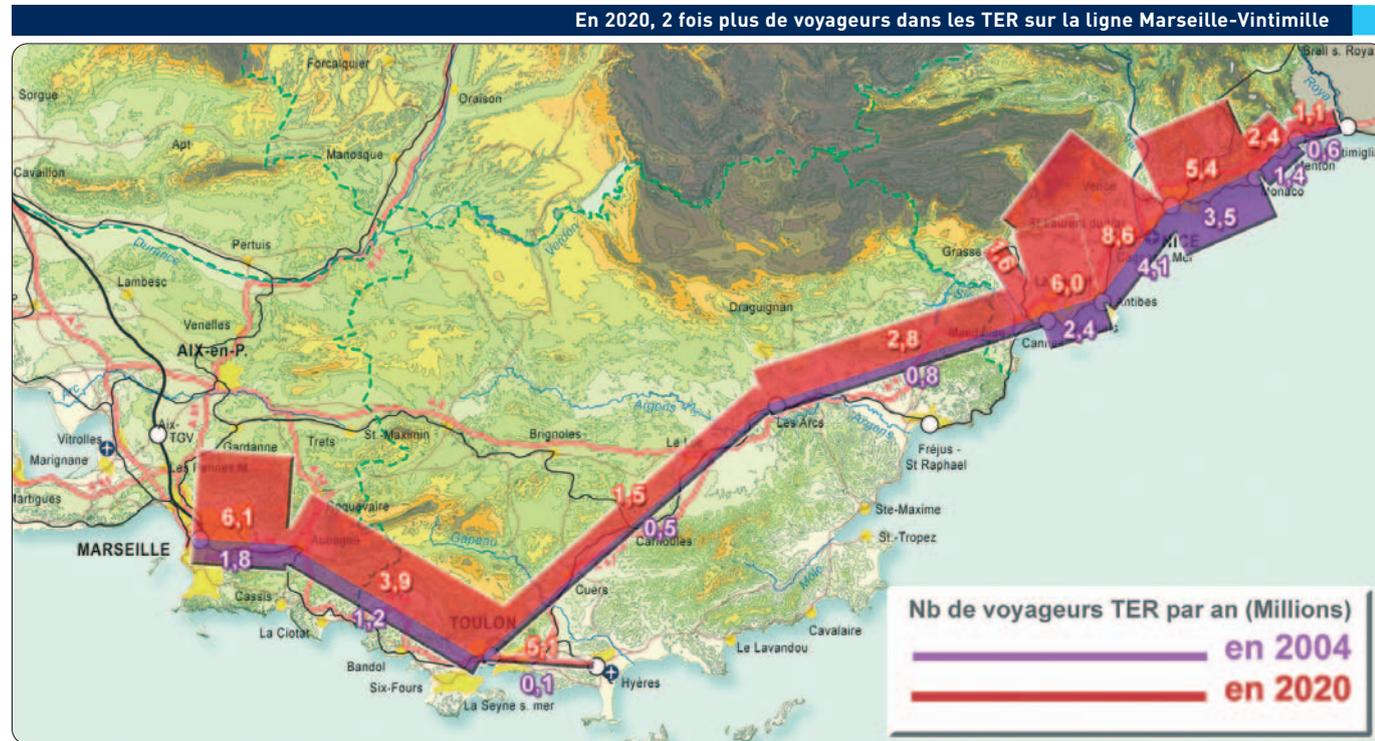
De ces chiffres, on peut conclure à l'existence de réelles opportunités de développement pour le TER autour de toutes les grandes agglomérations de la région. Face à la congestion progressive des villes et des axes routiers, le transport ferroviaire dispose en effet d'atouts : ses temps de parcours sont attractifs et fiables, il est également sûr et économique. À condition néanmoins de faciliter le passage d'un mode de transport à un autre et de proposer des offres tarifaires combinées.

La LGV PACA permettrait de développer ces trafics TER en libérant la voie Marseille-Vintimille de la plupart des circulations de trains Corail et de TGV.



Parts de marché du train	
Déplacements de la vie quotidienne	Part modale actuelle
Marseille → Aubagne	3%
Marseille → Toulon	8%
Nice → Monaco	45%
Antibes → Nice	7%
Cannes → Nice	9%

Source : RFF



13 millions de voyageurs en 2004, 29 millions en 2020 – Source : RFF

En savoir plus
Etudes n° 2, 3 et 4



1.3 Un transport de marchandises

dominé par la route et le maritime

→ Panorama du transport de marchandises à l'échelle de la région

Aujourd'hui, d'importants volumes de marchandises circulent dans la région :

- 100 millions de tonnes d'échanges internes à la région à courte distance ;
- 57 millions de tonnes d'échanges entre la région et les autres régions de France et d'Europe ;
- 24 millions de tonnes d'échanges de transit entre la péninsule ibérique ou le Sud-Ouest et l'Italie, voire plus à l'Est, pour moitié par voie terrestre et pour moitié par voie maritime.

Les échanges internes à la région sont quasiment tous assurés en camions sur de courtes distances (98% de part de marché pour la route).

Plus les distances s'allongent, plus le rail concurrence efficacement la route. Aussi est-il mieux positionné sur les échanges entre PACA et les autres régions (20% de part de marché vers l'Italie, 25% vers le Nord, où les volumes sont particulièrement importants, et 16% vers l'Ouest).

Les échanges de transit concernent le transport de marchandises entre, d'un côté, la péninsule ibérique et un large Sud-Ouest français (du Languedoc jusqu'à l'Aquitaine) et, de l'autre côté, l'Italie et les pays plus à l'Est. Au plan routier, l'itinéraire naturel est l'autoroute A8. Pour le ferroviaire, deux itinéraires existent, l'un par Vintimille et l'autre par Modane dans les Alpes du Nord. L'organisation actuelle des trafics conduit la SNCF à concentrer ses trafics à Modane. Le dernier mode, le transport maritime, concerne tout particulièrement les échanges entre l'Espagne et l'Italie. Il détient déjà près de la moitié des parts de marché sur cet axe.

→ Des flux ferroviaires principalement orientés Nord - Sud

Tant en région PACA, qu'en Ligurie, les flux ferroviaires de marchandises sont principalement orientés selon des axes Nord-Sud (Marseille – Lyon, Gênes – Novare). Le trafic Nord-Sud qui passe à Miramas est ainsi près de 10 fois supérieur à celui de la ligne Marseille – Vintimille.

À l'Est de Marseille, le trafic est aujourd'hui d'environ 1,3 million de tonnes par an (soit entre 15 et 20 trains par jour en semaine). La moitié de ces trains s'arrêtent en PACA et l'autre moitié franchissent la frontière à Vintimille. Un quart des tonnages s'arrêtent en PACA et 75% franchissent la frontière à Vintimille. Il faut enfin préciser que les trafics sont déséquilibrés : 85 % des tonnages sont exportés, de PACA vers l'Italie, et 15 % seulement circulent dans l'autre sens.

Il s'agit, pour l'essentiel, de produits de grande consommation pour les tonnages qui s'arrêtent entre Marseille et Menton et, pour ceux qui franchissent la frontière, des trains entiers de produits chimiques et sidérurgiques, d'automobiles, issus de la zone Fos/Martigues/Miramas et à destination de l'Italie du Nord.

À la frontière (Vintimille), le trafic ferroviaire est de 0,9 million de tonnes, soit dix fois moins qu'à Modane. Ce trafic est deux fois plus faible qu'il y a vingt ans alors que, globalement, le volume de ces échanges n'a cessé d'augmenter.



La faiblesse des flux ferroviaires sur la ligne Marseille-Vintimille a plusieurs raisons :

- Globalement, une faible part de marché du fer qui s'explique par la nature des produits et la compétitivité des autres modes (route et mer).
- Pour les trafics avec l'Italie, la préférence accordée aux itinéraires via Modane, plus courts et présentant de meilleures caractéristiques techniques.
- L'axe du littoral est actuellement pénalisé par la succession de tronçons à voie unique entre Vintimille et Gênes, par des voies d'évitement trop courtes en Italie qui limitent la longueur des convois, ce qui entraîne des coûts d'exploitation élevés et donc une faible compétitivité.

→ Un Arc méditerranéen dominé par la voie maritime et le transport routier

En 2001, les échanges internationaux de marchandises de l'Arc méditerranéen ont représenté environ 32 millions de tonnes au droit de la frontière franco-italienne. Près de la moitié est transportée par voie

maritime. L'autre moitié est assurée par les deux modes terrestres, la route (plus de 14 Mt dont 12,5 Mt à Vintimille) et le fer (2,5 Mt dont 0,9 Mt à Vintimille). Au total, la part de marché (tous modes) du fer est donc d'environ 8%. Les flux ferroviaires passent majoritairement par Modane (60%) et dans une moindre proportion à Vintimille ; à l'inverse, les flux routiers privilégient massivement Vintimille (près de 90%) plutôt que le Montgenèvre ou les tunnels des Alpes du Nord.

Comment se répartissent les flux de marchandises qui traversent PACA



→ Péninsule ibérique – Italie (18 millions de tonnes)

Les trafics de transit entre l'Espagne et l'Italie par voie terrestre ont atteint 9,4 millions de tonnes en 2001. Ces trafics sont en forte croissance (on estime qu'ils ont doublé en dix ans). Ils sont presque exclusivement routiers. Avec 9 millions de tonnes, le cabotage maritime assure le même trafic que la route.

→ Sud-Ouest de la France – Italie (6 millions de tonnes)

Les 3 millions de tonnes de trafic terrestre entre le Sud de la France et l'Italie sont assurés à 65 % par la route et à 35 % par le rail. Comme pour le transit Italie – Espagne, le cabotage maritime assure la moitié des flux totaux (tous modes).

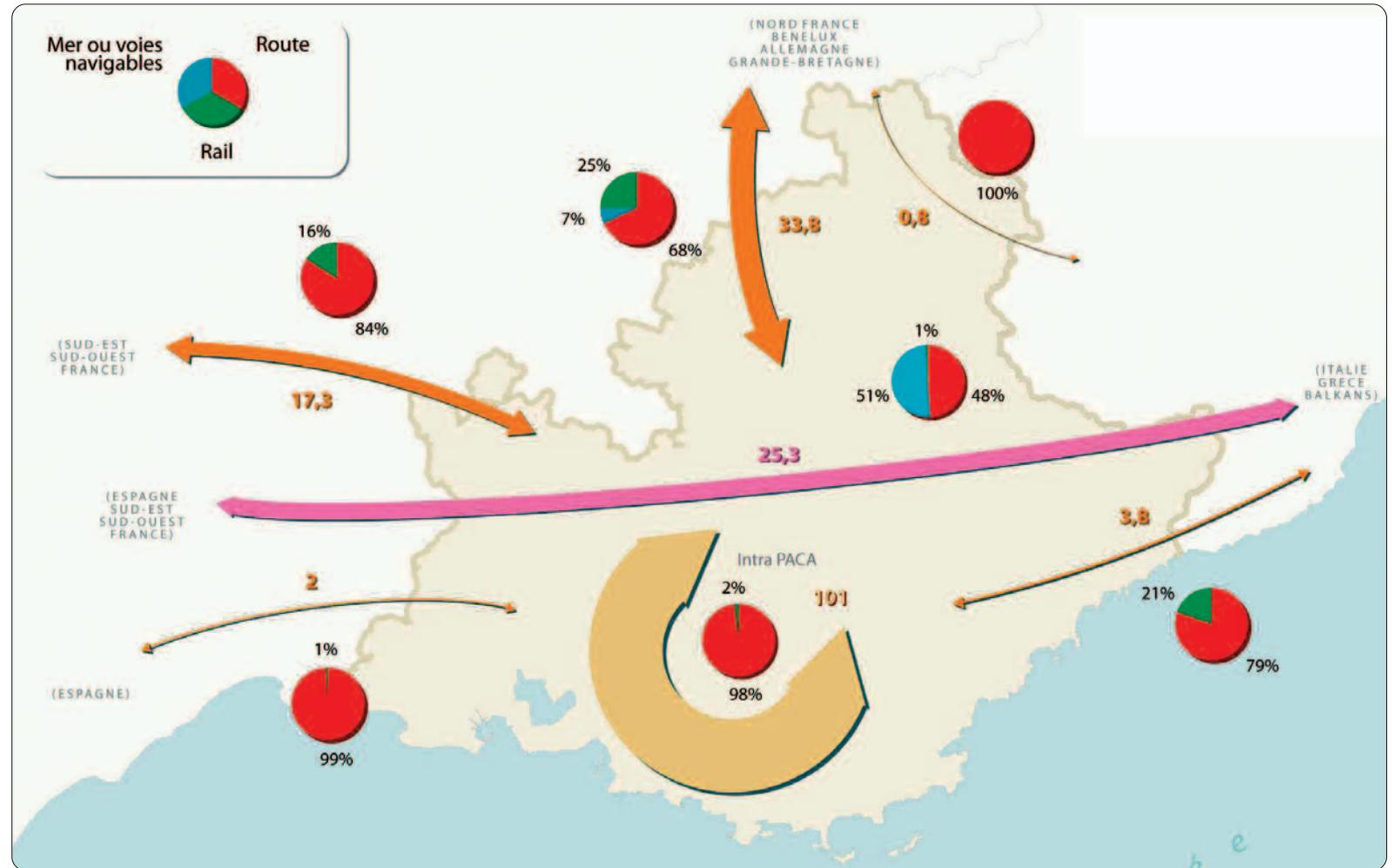
→ PACA – Italie (8 millions de tonnes)

Les trafics de marchandises entre Provence-Alpes-Côte-d'Azur et l'Italie s'élevaient à près de 8 millions de tonnes en 2001, dont 4,4 Mt par voie terrestre. Ces derniers sont assurés à 75 % par route et à 25 % par rail.



Synthèse des flux terrestres de marchandises en PACA en 2001

Les flux en transit sur l'autoroute A9 entre, d'une part, l'Espagne et le Sud-Ouest de la France et, d'autre part, le Nord de la France, le Bénélux et l'Allemagne ne sont pas pris en compte.
Unité : millions de tonnes/an.
Conception : SNCF-IGP-SIG - 01/2004.
Source : SITRAM, BPSS.





→ **Au global : de plus en plus de camions**

Dans le corridor du projet, le transport terrestre de marchandises est dominé par la route : le fer achemine moins de 3 % des tonnages à l'Ouest (où la majorité des échanges sont à courte ou moyenne distance), et moins de 6 % à l'Est (où les échanges sont pourtant essentiellement à longue distance).

→ **Échanges aux deux extrémités du corridor de la ligne Marseille – Vintimille : trafics de fret actuel et en 2020**

Aujourd'hui	à Aubagne	à Vintimille
Camions/jour	10 000 camions/jour ≈ 45 Mt/an	3 400 camions/jour ≈ 15 Mt/an
Trains/jour	12 trains/jour ≈ 1,2 Mt/an	6 trains/jour ≈ 0,9 Mt/an
En 2020	à Aubagne	à Vintimille
Camions/jour	13 000 – 15 000 camions/jour ≈ 65 Mt/an	5 000 – 5 500 camions/jour ≈ 25 Mt/an
Trains/jour	14 – 18 trains/jour ≈ 1,7 Mt/an	8 – 10 trains/jour ≈ 1,4 Mt/an

*Il s'agit de l'évolution envisagée à l'horizon 2020, sans modification substantielle des politiques de transport aux plans national et européen. A titre de repère, on notera qu'en moyenne, en 2002, 8 000 camions sont passés quotidiennement sur l'autoroute A9 au niveau de la frontière franco-espagnole, au Perthus.
Source : estimations d'après étude SNCF-IGP / AJI Europe*

En savoir plus
Etudes n° 7 et 17



1.4 Des infrastructures congestionnées

→ La saturation certaine de la ligne ferroviaire existante

Plus encore que sur les autres infrastructures, la saturation est préoccupante sur la ligne actuelle, Marseille – Vintimille, qui constitue l'unique axe ferroviaire traversant la région PACA d'Est en Ouest.

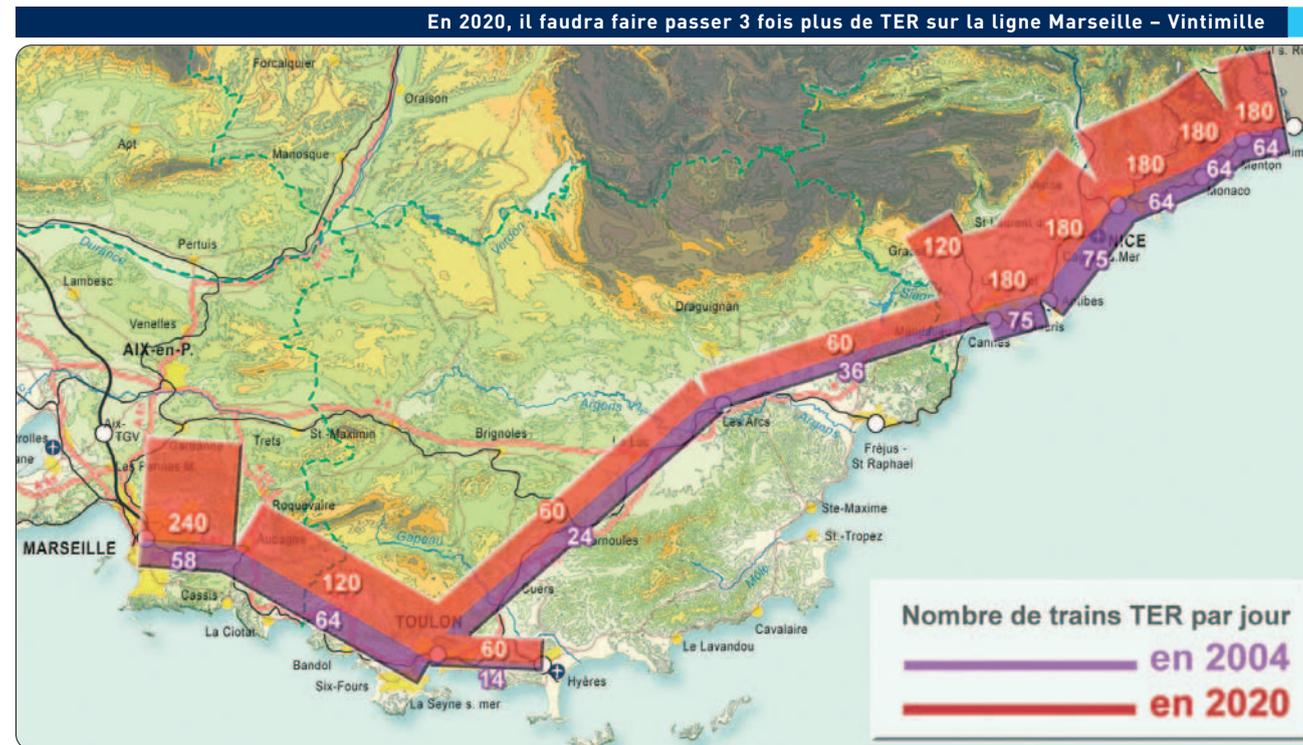
Trois lignes ferroviaires desservent aujourd'hui la vallée du Rhône : la ligne TGV pour la grande vitesse, la traditionnelle « PLM » pour les trains classiques, la ligne de la rive droite du fleuve pour le fret. Entre Marseille et la frontière italienne, il n'y a en revanche qu'une seule ligne, empruntée par tous les types de trains, ce qui explique en grande partie les limites des dessertes ferroviaires d'Est en Ouest.

Quotidiennement, on ne dénombre en effet pas moins de 150 trains entre Marseille et Toulon, et plus de 130 trains entre Cannes et Nice.

La gestion des différents trains se révèle particulièrement délicate, en raison des écarts de vitesses des convois. Par exemple, entre Marseille et Toulon, le temps de parcours d'un TGV est de 40 minutes, contre 1 heure pour un TER omnibus; un TGV qui fait le parcours en 40 minutes rattrape un TER auquel il faut 1h.



Source : Moviken



L'offre TER sera multipliée par 3, l'offre Grandes Lignes augmentera de 30%.
 Source : Conseil Régional et SNCF.

Ces difficultés vont encore s'intensifier avec l'augmentation programmée du nombre de TER, malgré les importants aménagements dont vont bénéficier les tronçons Marseille-Aubagne et Cannes-Nice. Ces sections ne pourront absorber l'ensemble des circulations (TGV, TER et fret) attendues à l'horizon 2020.

Le constat est identique pour le trafic Grandes Lignes. Actuellement, la ligne Marseille-Vintimille absorbe quotidiennement, avec difficulté, la circulation de 20 trains Grandes Lignes par sens. Or, il conviendrait de porter, à l'horizon 2020, le nombre quotidien d'allers-retours sur cet axe à 34, ne serait-ce que pour répondre à l'augmentation naturelle de la demande et à la nécessité d'offrir des correspondances efficaces avec les dessertes assurées par les nouvelles lignes à grande vitesse (Rhin-Rhône, Bordeaux-Toulouse, Perpignan-Figueras, etc.).

En l'absence de LGV, d'importants aménagements de capacité seraient à réaliser, principalement sur le « nœud ferroviaire marseillais », autour de Toulon et entre Cannes et Nice. Ils permettraient certes de faire face au développement des différents trafics ferroviaires mais ne

répondraient pas aux attentes concernant l'amélioration des temps de parcours. (Voir début du chapitre 3).

→ La perspective de routes congestionnées

La pression démographique et la croissance soutenue des échanges rendent les déplacements de plus en plus difficiles dans la région. À cela s'ajoutent les contraintes du relief et de l'habitat, qui limitent les possibilités de développement des voies de circulation.

Les sections autoroutières à péage les plus fréquentées de France sont notamment localisées sur l'autoroute A8, entre Antibes et Nice : ces dernières années, le trafic y a

augmenté de 3% par an. La fluidité de la circulation y est déjà très compromise aux heures de pointe, et ce phénomène s'étendra progressivement à toutes les heures de la journée. On peut ainsi prévoir, à l'horizon 2020, la saturation totale de l'A8, malgré ses 2x3 voies, ou même ses 2x4 voies à l'Est de Cagnes-sur-Mer.

Le constat est aussi préoccupant à l'entrée des principales villes de la région : les niveaux journaliers atteignaient en 2002 des valeurs parfois supérieures à 120 000 véhicules, comparables à ce que l'on peut rencontrer en région parisienne. Les entrées sur Marseille, Aix, Toulon et Nice souffrent également chaque jour de ces embouteillages.



Cette situation est à l'origine de très nombreux problèmes de congestion, de sécurité, et d'atteinte à l'environnement. Et tous les indicateurs montrent que l'évolution attendue pour les quinze prochaines années ne va pas l'améliorer, bien au contraire.

Les études prévoient en effet une augmentation d'environ 50% des déplacements intercommunaux d'ici 2020. Le phénomène de congestion routière, déjà constaté aux abords des agglomérations, ne peut donc que s'accroître : on roulera alors à 45 km/h de moyenne entre Marseille et Aix, à 60 km/h entre Toulon et Nice... (se reporter aux tableaux p. 31).

Mais plus grave encore, à ce niveau de dégradation de la vitesse, les temps de parcours deviennent aléatoires, notamment à cause des embouteillages toujours plus nombreux. Sur l'ensemble du réseau autoroutier des Bouches-du-Rhône, du Var et des Alpes-Maritimes, le nombre de bouchons s'est accru de 63% entre 1993 et 1998, et a plus que doublé entre 1998 et 2002.

Saturation routière en 2020 : un trafic qui dépasse de plus en plus le seuil de gêne



Evolution de la saturation à réseau constant.
Nombre de jours où le trafic est supérieur au seuil de gêne.
Nice et Marseille atteignent le 100% : la saturation est quotidienne.
Source : CETE



En dix ans, le nombre d'incidents de trafic a été multiplié par 3,3.

Côté sécurité, la situation n'est guère enviable : dans ces trois départements, les taux d'accidentologie dépassent l'indice national de 20 à 30%.

La voiture, qui est le mode de transport dominant, devrait prendre encore davantage de place dans le futur : le taux d'équipement, qui est actuellement de 540 voitures pour 1 000 habitants, devrait approcher le chiffre de 610 en 2020.

→ **A long terme, des aéroports au développement contraint**

L'aéroport de Nice-Côte d'Azur se situe depuis dix ans au deuxième rang des plates-formes françaises après Paris. Il reçoit aujourd'hui plus de 9 millions de passagers par an.

Avec Marseille-Provence (5,6 millions de passagers) et Toulon-Hyères (0,5 million de passagers), ce sont au total 15 millions de passagers qui ont été enregistrés en 2003 sur la façade littorale de la région Provence-

Alpes-Côte d'Azur, soit le second rang en France en matière de transport aérien derrière l'Ile-de-France (70 millions). Les liaisons vers Paris représentent 35% de ces trafics.

Entre 1985 et 2000, le trafic cumulé des trois aéroports de la région a connu une croissance moyenne annuelle proche de 4%, un rythme qui conduit à un trafic potentiel global compris entre 26 et 32 millions de passagers à l'horizon 2020. Soit, selon le scénario retenu par les études prospectives, entre 15 et 17 millions de passagers pour Nice-Côte d'Azur, 9 à 11 pour Marseille-Provence et 2,5 à 3,5 millions pour l'aéroport varois.

Ces projections ne tiennent pas compte des contraintes de capacité que rencontreraient à plus long terme les aéroports, celui de Nice en particulier, ni des contraintes environnementales.

A l'horizon 2020, une partie non négligeable de la demande de transport aérien concernera des trajets desservis par la future LGV PACA. Compte tenu de la compétitivité du TGV pour des parcours inférieurs

à quatre heures, il est certain qu'une partie de la demande de transport aérien de PACA basculera vers le nouveau TGV (se reporter à la p. 40 de la brochure "Comment"). On estime par exemple à 750 000 le nombre annuel de passagers qui ont préféré le train à l'avion entre Marseille et Paris, depuis la mise en service du TGV Méditerranée.

Toutefois, l'impact se limitera principalement aux liaisons entre Paris et, respectivement, Nice et Toulon, dont les trafics représenteront potentiellement en 2020 25% du trafic de l'aéroport de Nice, 30% du trafic de l'aéroport de Toulon. Les nombreuses autres liaisons desservies par les aéroports de PACA ne seront pas modifiées par la mise en service de la LGV.

La réduction du trafic intérieur qui résultera de la mise en service de la LGV pourrait permettre à ces aéroports de libérer des créneaux vers l'international.

En savoir plus

Etudes n° 1, 10 et 18



1.5 Une volonté commune de développer le rail

→ Un objectif partagé : rééquilibrer les modes de transport de la route vers le rail

La réflexion sur les objectifs de la LGV PACA est inséparable d'une volonté commune aux élus régionaux et à la population d'un rééquilibrage des modes de déplacement au profit du rail. La question d'un « RER » au bénéfice des agglomérations marseillaise, toulonnaise et azuréenne est ainsi posée, alors que la route est asphyxiée à l'approche de ces trois grandes agglomérations.

→ Le renouveau programmé du TER

La volonté de développer le TER s'est faite jour depuis plusieurs années. Depuis 1998, le nombre quotidien de TER desservant la région est passé de 290 à 460 trains, l'objectif étant d'atteindre les 800 trains par jour en 2010. Cette politique volontariste a déjà porté ses fruits puisque 50 000 passagers choisissent quotidiennement le train, soit une progression de 44% en six ans, la plus forte enregistrée dans le pays.

La poursuite de cette augmentation du nombre de TER passe par des investissements d'infrastructure.

À cet égard, le Contrat de Plan Etat-Région en cours marque une volonté forte de favoriser le rail, 440 millions d'euros devant être investis sur plusieurs chantiers essentiels entre 2000 et 2010.

→ De la LGV Méditerranée à la LGV PACA

C'est en fanfare qu'Avignon, Marseille et Aix ont accueilli le TGV Méditerranée en juin 2001 : la consécration de douze ans d'études, de polémiques et débats, de travaux considérables.

À l'origine, en 1989, lorsque les premières études de ce projet sont lancées à la demande du gouvernement, l'objectif est alors d'aller plus loin. De prolonger le TGV Sud-Est vers Marseille et la Côte d'Azur d'une part, vers Montpellier et l'Espagne d'autre part. Une mission, pilotée par le conseiller d'Etat Max Querrien, est nommée l'année suivante pour évaluer les options

de tracés proposées par la SNCF et entendre les observations des populations concernées.

L'intérêt du projet est confirmé en 1991 par le lancement des études en vue de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, mais dans une configuration réduite : le CIADT de mai 1991 décide que les 250 km qui séparent Valence de Marseille et de Montpellier en constitueront le premier maillon.

Le TGV Côte d'Azur figure néanmoins dans le schéma directeur des lignes à grande vitesse de 1992. Il faudra cependant attendre la fin 1998 pour que le gouvernement relance ce projet en décidant

Les projets ferroviaires du Contrat de Plan Etat-Région 2000/2006



La réouverture de la ligne Grasse – Cannes permettra la mise en service de TER entre Grasse – Cannes et Nice dès la fin du 1^{er} trimestre 2005.

Trois autres projets majeurs sont programmés pour faciliter les déplacements quotidiens :

- **la modernisation de la ligne entre Marseille et Aix-en-Provence** qui permettra de mettre en service une desserte TER toutes les 20 minutes ;
- **la 3^e voie entre Marseille et Aubagne** qui permettra de proposer un TER toutes les 10 minutes ;
- **la 3^e voie entre Antibes et Nice** qui rendra possible des TER toutes les 15 minutes entre Cannes et Nice.





« d'approfondir les études » relatives à la desserte de Toulon et de la Côte d'Azur. Réseau Ferré de France engage alors une étude d'opportunité sur ce projet, en liaison avec les services techniques du Conseil régional Provence-Alpes-Côte d'Azur et des Conseils généraux des Bouches-du-Rhône, du Var et des Alpes-Maritimes.

Le 24 mars 2003, le Ministre de l'Équipement, du Logement et des Transports reçoit un grand nombre d'élus locaux qui manifestent leur consensus en faveur du projet. Un Comité d'orientation, présidé par le Préfet de région et composé des Présidents des principales collectivités concernées, est alors constitué et RFF est invité à saisir la Commission nationale du débat public (CNDP).

Le 18 décembre 2003, le Comité interministériel d'aménagement du territoire (CIADT) présente la LGV PACA comme « le chaînon manquant de l'Arc méditerranéen » entre Catalogne et Italie, et inscrit ce projet sur la carte des infrastructures à long terme. Une confirmation, après douze ans de mise en sommeil.

→ **Le débat public : l'occasion d'approfondir ces constats et d'élaborer un projet mieux partagé**

Le projet de la ligne LGV PACA a considérablement mûri depuis 1991, date à laquelle il a été suspendu afin que l'effort soit concentré sur la desserte

à grande vitesse de Marseille et Montpellier. Le consensus le plus large s'est dégagé sur l'opportunité de relancer ce projet, qu'il s'agisse de l'Etat, des collectivités territoriales partenaires concernées ou des opérateurs ferroviaires : une ligne à grande vitesse améliorerait l'accessibilité de la région Provence Alpes Côte d'Azur ; elle lui permettrait de s'insérer dans le réseau européen de transport à grande vitesse, tout en offrant au plus grand nombre possible d'habitants une réponse de qualité à la congestion des transports dans la région.

Le débat public doit permettre d'exposer ces constats et ces objectifs, de présenter différentes hypothèses de réalisation et de les enrichir.

L'ensemble des contributions permettra d'éclairer les futures décisions quant aux conditions de poursuite du projet.

En savoir plus
Etude n° 0 (Synthèse)



Source : Moviken