

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

DEBAT PUBLIC

21 FÉVRIER/21 JUIN

2005



Grande Vitesse
Grande Capacité

paca

LA LIGNE À GRANDE VITESSE PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR



LE PROJET EN BREF

Une double vocation :
Grande Vitesse, Grande Capacité
Une vingtaine de scénarios étudiés
3 scénarios approfondis



Combien ?

Un relief accidenté et de forts enjeux environnementaux

90% du territoire traversé présente des enjeux environnementaux forts : de nombreux massifs, une ressource en eau fragile, une urbanisation dense, des terres agricoles à préserver, une biodiversité remarquable, de nombreux sites patrimoniaux emblématiques... C'est pourquoi il faudra construire pas moins de 50 km de tunnels, soit environ 50% du coût global du projet. Le projet de LGV PACA nécessitera donc des investissements plus importants que les autres projets de LGV en France : entre 22 et 39 millions d'euros du km selon les scénarios.

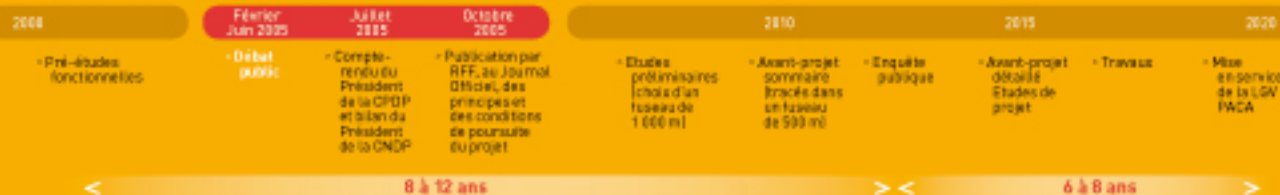


Les collectivités partenaires du projet

Le projet de ligne à grande vitesse Provence-Alpes-Côte d'Azur présenté au public en ce début d'année 2005 est le fruit d'un vaste programme d'études conduit par Réseau Ferré de France de France à la demande de l'État et des grandes collectivités partenaires du projet : le Conseil régional Provence-Alpes-Côte d'Azur, les Conseils généraux des Bouches-du-Rhône, du Var et des Alpes-Maritimes, les agglomérations de Marseille, Toulon et Nice. Il est le résultat de nombreux échanges et d'un dialogue permanent avec les élus et les techniciens de ces mêmes collectivités, dans le cadre notamment des deux réunions du Comité d'orientation et des quatorze réunions du Comité technique qui ont jalonné son élaboration progressive depuis 18 mois. Le projet envisage de nombreux scénarios possibles, propres à nourrir un débat riche et ouvert.

LE DÉBAT PUBLIC... ET APRÈS ?

Quand ?



Réseau Ferré de France et la SNCF

Depuis 1997, Réseau Ferré de France est le propriétaire et le gestionnaire des infrastructures ferroviaires : voies ferrées, quais, accès aux quais notamment. A ce titre, RFF est maître d'ouvrage du projet LGV PACA. La SNCF est transporteur et maître d'ouvrage de ses installations propres (installations d'entretien du matériel et bâtiments voyageurs des gares). A ce titre, la SNCF a engagé de nombreuses études sur la LGV PACA, en particulier sur les dessertes, les prévisions de trafic et les gares.

La Commission Particulière du Débat Public

Elle est l'organisatrice du débat public. Elle peut être jointe au numéro vert 0800 13 83 06 ou sur son site Internet www.debatpublic-lgvpaca.org

Conception / Réalisation : Francom
Photos : © Gettyimages, Iconotec, RFF, SNCF
Cartes : Laurent Simon / Mexiken
"TGV", "TER", "Corail" sont des marques déposées de la SNCF

Réseau Ferré de France
Direction régionale
17, La Canebière - BP 72208
13207 Marseille cedex 1
www.rff.fr



Pourquoi ?



OUVRIR ICI

La grande vitesse

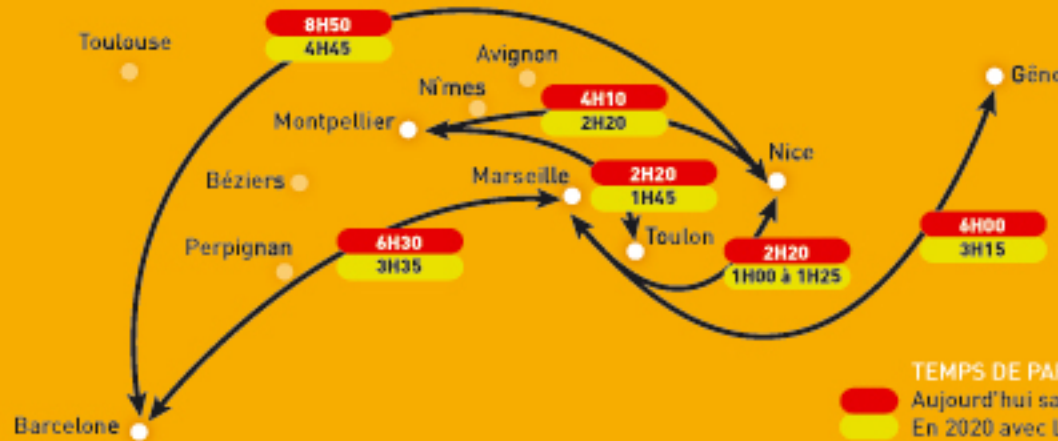
pour améliorer l'accessibilité de la région

→ Relier le Var et les Alpes-Maritimes au réseau à grande vitesse français et européen

Si l'on excepte Paris, aucune capitale européenne ne peut être reliée par le train depuis la Côte d'Azur en moins de 8 heures. La LGV PACA permettra de rompre cet enclavement et d'intégrer la région Provence-Alpes-Côte d'Azur dans le réseau ferroviaire européen de la grande vitesse.

→ Réaliser le maillon central de l'Arc méditerranéen à grande vitesse

Aujourd'hui, les trains circulent à la moyenne de 60 km/h entre Barcelone et Gênes... Pas étonnant que, dans cet espace peuplé par près de 10 millions d'habitants, la voiture soit le mode dominant : elle est en effet systématiquement la plus rapide, souvent même deux fois plus rapide, en dépit des conditions de circulation qui s'aggravent. La LGV PACA permettra de rapprocher les agglomérations régionales d'un Arc méditerranéen en pleine croissance et participera à la mise en œuvre d'une Europe mieux équilibrée.



EN 2020 AVEC LA LGV
 DE 2 A 3,3 MILLIONS DE VOYAGEURS **TGV** SUPPLEMENTAIRES
 2,3 MILLIONS DE VOYAGEURS **TER** SUPPLEMENTAIRES
 DE 1,5 A 2,9 MILLIONS DE VOYAGEURS **INTERCITÉS** SUPPLEMENTAIRES



Avec la LGV, le train sera plus rapide que la voiture

En 2020 sur autoroute, à cause des embouteillages, il faudra 3h25 pour relier Marseille à Nice en voiture, contre 1h00 à 1h25 en TGV...

Et si on ne faisait pas la LGV PACA ?

Il faudrait investir 2,5 Md€ sur la ligne Marseille-Vintimille pour faire passer plus de trains mais qui n'iraient pas plus vite. Cela représenterait la moitié du coût de la ligne nouvelle. On répondrait ainsi aux besoins de capacité sans améliorer les temps de parcours.

La grande capacité

pour répondre à la congestion des transports dans la région

→ Sans ligne nouvelle, la ligne Marseille-Vintimille saturée :

Entre Marseille et la frontière italienne, il n'y a qu'une seule ligne alors qu'il y en a trois dans la vallée du Rhône ! Cela résume tout le problème des circulations d'Est en Ouest en Provence-Alpes-Côte d'Azur... Pour desservir 3 millions d'habitants, circulent sur la ligne Marseille-Vintimille des TGV, des Corail, des TER, des trains de marchandises, aux vitesses très différentes. Cela entraîne des perturbations de circulation, qui finissent par décourager de prendre le train...

→ Avec la ligne nouvelle, une deuxième ligne Est-Ouest :

Avec deux lignes, on peut faire circuler plus de trains : sur la ligne nouvelle, outre les TGV, des trains Intercités à grande vitesse entre les agglomérations ; sur la ligne existante, plus de TER avec des fréquences cadencées.

En améliorant l'offre ferroviaire, rendue plus attractive et compétitive, la LGV PACA permettra de proposer une alternative performante à la congestion routière.

Comment ?



Grande Vitesse
Grande Capacité **paca**

Trois familles de solutions pour bien desservir la région



DESSERTE A 1 AXE

La LGV PACA s'inscrit dans le prolongement de la LGV Méditerranéenne et dessert successivement les agglomérations de Marseille, Toulon et Nice, vers l'Italie.



DESSERTE A 2 AXES

La LGV PACA se raccorde à la LGV Méditerranéenne au Nord ou au Sud d'Aix-en-Provence, un axe desservant Marseille et l'autre successivement les agglomérations de Toulon et Nice, vers l'Italie.



DESSERTE A 3 AXES

La LGV PACA dessert les agglomérations de Marseille, Toulon et Nice selon trois axes distincts.

Une vingtaine de scénarios

3 gares nouvelles possibles

SCÉNARIOS À 1 AXE



Toulon et Marseille sont sur l'axe. Paris - Nice entre 3h55 et 4h05, en raison du passage par Marseille et Nord Toulon ou Toulon Centre. Des travaux importants et complexes à réaliser en gare de Marseille St-Charles.

SCÉNARIOS À 3 AXES



L'accès le plus rapide à la Côte d'Azur : 3h35. Pas de travaux importants en gare de Marseille St-Charles. Le coût d'un projet à trois branches qui allonge la ligne d'une quarantaine de kilomètres.

SCÉNARIOS À 2 AXES



Toulon est sur l'axe. Paris-Nice possible en 3h40. Marseille-Nice possible en 1h00. Pas de travaux importants en gare de Marseille St-Charles. Aix et Marseille à l'écart pour les scénarios les plus au Nord. Le coût des nombreuses sections en tunnels pour les scénarios les plus au Sud.

Jusqu'à où dans les Alpes-Maritimes ?

Plus on va vers l'Italie, plus le coût au km de la ligne à construire augmente... L'essentiel des gains de temps est atteint avec une LGV construite jusqu'à la 3^{ème} voie littorale en projet entre Antibes et Nice, et ce pour un investissement raisonnable.

Les performances comparées

	1 axe	2 axes	3 axes	
Temps de parcours*	Nice-Paris	3h40 à 4h00	3h35 à 3h40	Temps de parcours*
	Toulon-Paris	3h05 à 3h15	3h25 à 3h30	
	Marseille-Nice	1h00 à 1h25	1h05 à 1h20	
Voyageurs TGV supplémentaires	de 2 à 2,2 millions	de 3,1 à 3,3 millions	2,6 millions	Voyageurs TGV supplémentaires
Voyageurs TER supplémentaires	2,3 millions	2,3 millions	2,3 millions	Voyageurs TER supplémentaires
Voyageurs Intercités supplémentaires	de 1,6 à 2,9 millions	1,5 million	1,5 million	Voyageurs Intercités supplémentaires
Investissements** (ligne nouvelle et réseau existant)	de 5,9 à 6 milliards €	de 4,9 à 7,5 milliards €	de 5,3 à 6 milliards €	Investissements** (ligne nouvelle et réseau existant)

[*] Les temps de parcours varient selon les scénarios et les gares desservies. Pour Nice : gare de Nice Thiers ; pour Toulon : gare de Toulon Centre ou future gare TGV Nord Toulon ; Marseille : gare St-Charles ou future gare TGV de la Blancarde.

[**] Les scénarios comprenant une traversée souterraine de Marseille (22 km) ou de Toulon (21 km) ont été exclus de ce tableau comparatif par souci de se concentrer sur les solutions les plus réalisables financièrement. En effet, avec ces tunnels, le coût du projet pourrait atteindre 8,4 milliards €.

3 scénarios approfondis

(issus de la desserte à 2 axes et représentés en vert sur la carte)

Nord Arbois - A8 - Nord Toulon - Ouest Nice

Ce scénario consiste à construire une ligne nouvelle se débranchant de la LGV Méditerranéenne au Nord de la gare d'Aix-en-Provence TGV. Elle longe ensuite l'A8, puis s'infléchit vers le Sud au-delà de St-Maximin pour rejoindre le Nord de l'agglomération toulonnaise avant de se diriger vers la Côte d'Azur. Jusqu'aux environs de Nice, ce sont 185 km de ligne nouvelle qui sont à construire pour un coût évalué à 5,4 Md€, comprenant les investissements sur le réseau existant. Ce scénario permet de relier Toulon-Paris en 3h05, Nice-Paris en 3h40, Marseille-Nice en 1h10.

Sud Arbois - A8 - Nord Toulon - Ouest Nice

Pour ce scénario, le raccordement sur la LGV Méditerranéenne se situe au Sud de la gare d'Aix-en-Provence TGV. La ligne nouvelle se dirige ensuite jusqu'à l'Est de l'agglomération aixoise et se poursuit comme le scénario précédent. Jusqu'aux environs de Nice, ce sont 180 km de ligne nouvelle qui sont à construire pour un coût évalué à 5,1 Md€, comprenant les investissements sur le réseau existant. Ce scénario permet de relier Toulon-Paris en 3h10, Nice-Paris en 3h45, Marseille-Nice en 1h10.

Nord Marseille - Nord Toulon - Ouest Nice

Dans ce scénario, la ligne nouvelle prolonge la LGV Méditerranéenne dans Marseille, en tunnel et en surface, et dessert en ligne une gare TGV souterraine. La LGV se poursuit en direction d'Aubagne, qui est franchie en souterrain, et passe au Sud de la Sainte Baume, pour rejoindre le Nord de l'agglomération toulonnaise, avant de se diriger vers la Côte d'Azur. Jusqu'aux environs de Nice, ce sont 175 km de ligne nouvelle qui sont à construire pour un coût évalué à 5,6 Md€, comprenant les investissements sur le réseau existant. Ce scénario permet de relier Toulon-Paris en 3h15, Nice-Paris en 3h50, Marseille-Nice en 1h.

L'ensemble des scénarios étudiés est présenté et discuté lors du débat public.