

POURQUOI

marseille toulon nice cannes Antibes Menton Avignon Aubagne Aix-en-Provence Fréjus

monaco marseille toulon nice les arcs cannes Antibes Menton Aubagne Aix-en-Provence Monaco Saint-Raphaël Saint-Tropez



Contexte et enjeux de la ligne nouvelle
en Provence-Alpes-Côte d'Azur

Le dossier du maître d'ouvrage
pour le débat public
21 février – 21 juin 2005



Réseau Ferré de France et la SNCF



Créé en 1997, **Réseau Ferré de France (RFF)** est un Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial. Propriétaire et gestionnaire du réseau ferroviaire français, il a pour mission l'aménagement, le développement, la cohérence et la mise en valeur du réseau ferré national, ainsi que la répartition des capacités sur le réseau ferroviaire.

Il est maître d'ouvrage des infrastructures ferroviaires du projet de la LGV PACA. A ce titre, il a dirigé les études préparatoires au débat public et porte ce projet au débat.

Créée en 1938, **la Société Nationale des Chemins de Fer (SNCF)** est devenue un Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial en 1983. Elle a pour mission d'organiser et d'exploiter les services de transport ferroviaire sur le réseau national géré par Réseau Ferré de France.

La SNCF s'est associée à RFF pour la réalisation des études, en particulier sur les dessertes, les prévisions de trafic et les gares. Elle a également contribué à la rédaction du présent dossier support du débat public.

Les études et le débat public sont financés par les collectivités régionales partenaires (le Conseil régional PACA, les Conseils généraux des Bouches-du-Rhône, du Var et des Alpes-Maritimes, les agglomérations de Marseille, Toulon et Nice), l'Etat, Réseau Ferré de France et la SNCF.

L'aire d'étude



Source : RFF

Un dossier support nourri par un vaste programme d'études

Toutes les informations, chiffres et analyses, qui étayent le dossier support proviennent des nombreuses études réalisées pour préparer le débat public : études d'opportunité, études socio-économiques, études relatives à l'aménagement du territoire, études techniques, études environnementales.

On trouvera la liste complète des études en annexe.

Un cartouche « En savoir plus » en fin de chaque partie permet de retrouver les sources des informations présentées et de se reporter aux études correspondantes.

Les études dans leur totalité sont consultables sur le site Internet de la Commission Particulière du Débat Public (CPDP), dans ses bureaux à Marseille, Toulon et Nice ainsi que sur demande (CD Rom) formulée auprès de la CPDP.

Direction régionale Provence-Alpes-Côte d'Azur
17, La Canebière
BP 72208
13207 Marseille cedex 1
T : 04 96 17 04 81

Conception et réalisation : Francom-Montpellier



Avertissement de la Commission Particulière du Débat Public (CPDP)

Le présent dossier a été réalisé par RFF, maître d'ouvrage, dans le cadre du débat public décidé par la Commission Nationale du Débat Public le 5 mai 2004. L'article 7 du décret du 22 octobre 2002 prévoit : « le maître d'ouvrage, ou à défaut la personne publique responsable du projet, propose au Président de la Commission Particulière un dossier en vue du débat dans un délai de 6 mois à compter de la publication de la décision. Ce dossier, à destination du public, est constitué suivant les indications de la Commission Nationale du Débat Public. Il peut être complété à la demande du Président de la Commission Particulière avec des documents nécessaires au débat. La Commission Nationale du Débat Public accuse réception du dossier dès qu'elle l'estime complet. »

Le présent document a été élaboré conformément aux dispositions énoncées ci-dessus, trois mois supplémentaires ayant été nécessaires à sa réalisation, en accord avec la CNDP, afin d'y intégrer l'ensemble des résultats des études préparatoires au débat. Il renvoie à des études diverses et des documents d'informations, dont la liste est communiquée en annexe, et qui peuvent être consultés dans les bureaux de la Commission Particulière à Marseille, Nice et Toulon, ainsi que sur son site internet : www.debatpublic-lgvpaca.org. Ce document présente exclusivement la proposition du maître d'ouvrage. D'autres solutions et études ont été conduites par d'autres acteurs. Sur décision de la Commission Particulière, elles pourront faire l'objet de "cahiers d'acteurs".

Les bureaux CPDP

→ **N° vert : 0800 13 83 06**

→ **Site internet : www.debatpublic-lgvpaca.org**

→ **Marseille** : CPDP LGV PACA – 1, bd Dugommier
13001 Marseille – 04 96 11 53 90

→ **Toulon** : CPDP LGV PACA – 7, rue Picot – 83000 Toulon

→ **Nice** : CPDP LGV PACA – Nice Europe – Bâtiment B
7^{ème} étage – 29, rue Pastorelli – 06000 Nice



Grande Vitesse et Grande Capacité

pour la région Provence-Alpes-Côte d'Azur

La future ligne à grande vitesse Provence - Alpes - Côte d'Azur est un des projets majeurs dont Réseau Ferré de France est maître d'ouvrage. Ce projet ambitieux répond à des enjeux importants non seulement pour l'ensemble de la région Provence - Alpes - Côte d'Azur et les régions voisines, mais également pour l'Espagne et l'Italie dans le cadre du renforcement d'un Arc méditerranéen, dont cette nouvelle ligne ferroviaire sera un maillon essentiel.

Pour cette région, le renouveau ferroviaire est important. Il existe des contraintes d'utilisation pour tous types de trafics sur la façade méditerranéenne. D'ores et déjà, les projets inscrits au contrat de plan Etat-Région doivent améliorer les déplacements quotidiens des habitants de la région pour les liaisons Marseille-Aix et Marseille-Aubagne et Toulon, ainsi que Cannes-Nice. La ligne Cannes-Grasse sera rouverte en mars 2005.

La ligne à grande vitesse jouera un double rôle : elle offrira un service nouveau aux habitants de la région Provence - Alpes - Côte d'Azur, celui de la « grande vitesse », c'est-à-dire la faculté de rapprocher les principales agglomérations de la région les unes des autres ainsi que des métropoles européennes ; elle bénéficiera aux déplacements quotidiens des habitants de la région en rendant possible le développement des TER par un service de « grande capacité ».

RFF conduit d'autres opérations de ligne nouvelle à des degrés d'avancement divers et dont la réalisation aura des effets sur la future LGV Provence - Alpes - Côte d'Azur : la ligne à grande vitesse Est européenne de Paris vers

Strasbourg est en cours de construction ; les travaux de la branche Est de la LGV Rhin-Rhône vont démarrer en 2006 ; le contournement de Nîmes - Montpellier devrait être prochainement déclaré d'utilité publique, dans le même temps où le projet de ligne nouvelle Angoulême-Bordeaux va être soumis à enquête publique. La LGV Provence - Alpes - Côte d'Azur participe dès lors à la constitution d'un réseau de lignes à grande vitesse, comme cela a été confirmé par le Comité Interministériel de l'Aménagement et du Développement du Territoire du 18 décembre 2003. Ce projet va marquer l'actualité en 2005 en raison du débat public dont il est l'objet, le premier débat mené en France sur une ligne à grande vitesse depuis celui conduit sur la branche Sud de la LGV Rhin-Rhône en 2000.

RFF s'est associé à de nombreux partenaires, sous l'égide du Préfet de région, pour préparer ce projet, tout particulièrement dans le cadre des études préparatoires au débat public. Une vingtaine d'études ont été programmées, conduites et partagées depuis plus d'une année avec les grandes collectivités partenaires du projet, les services de l'Etat et la SNCF afin d'éclairer le débat. Toujours dans l'esprit de transparence et en prévision du débat public, RFF a également diffusé, plusieurs mois avant le lancement de celui-ci, les premiers résultats des études auprès des acteurs, notamment les collectivités locales, les associations, les chambres consulaires. Ces études font l'objet de synthèses et tous les documents sont mis à disposition du public afin de favoriser la connaissance du projet et le dialogue.

RFF souhaite que le débat public qui s'engage à présent soit ouvert et constructif. Il en attend beaucoup. Il doit permettre d'informer et de consulter tous les citoyens afin de clarifier, dans le cadre d'une approche multimodale, l'intérêt du projet et ses grandes caractéristiques, deux aspects qui sont respectivement exposés dans les deux volets « Pourquoi » et « Comment » de ce dossier que RFF met au débat. Ce débat doit enrichir le projet à travers l'expression de toutes les personnes et institutions qui se sentent concernées par les enjeux qu'il porte. Il doit permettre *in fine* d'éclairer les acteurs décisionnaires. Tous les scénarios étudiés avec nos partenaires sont présentés au débat. La volonté de RFF est d'être à l'écoute, de discuter ouvertement de ses analyses et de voir apparaître de nouvelles idées. Le débat public est vraiment une chance de dialogue constructif pour l'élaboration d'un projet de LGV Provence - Alpes - Côte d'Azur qui puisse recueillir un assentiment général.



Jean-Pierre Duport,
Président de Réseau Ferré
de France



Notre région est menacée d'asphyxie si elle ne prend pas résolument et rapidement en main le problème de ses infrastructures de communication.

Les nouvelles routes attirant toujours plus de trafics nouveaux, les réseaux routiers et autoroutiers se trouvent saturés à un rythme plus rapide que celui auquel on est capable de les développer. Les aéroports voient peu à peu leur croissance limitée par des problèmes d'espace et d'environnement.

Surtout, notre région ne dispose que d'un seul axe ferroviaire Est-Ouest, hérité du XIX^{ème} siècle, entre Marseille et Vintimille. Cet axe, qui supporte des trafics très variés, n'est plus adapté à notre temps.

A ces problèmes, le projet de ligne ferroviaire à grande vitesse en région Provence-Alpes-Côte d'Azur apporte de vraies réponses. Nous devons concevoir une nouvelle ligne ferroviaire adaptée aux besoins de la population de cette région, qui contribue à son développement économique, clé de l'emploi, tout en respectant la richesse de ses sites. C'est pour cette

région un formidable défi, mais aussi une formidable chance à saisir absolument.

Depuis plusieurs années les pouvoirs publics se sont penchés sur ce projet qui a connu, depuis un an, une véritable accélération. Avec les responsables des principales collectivités territoriales de la région, nous avons examiné les différentes hypothèses sur la base des études approfondies de Réseau Ferré de France.

Un tel projet ne peut évidemment pas se faire contre les habitants de cette région et leurs élus : il ne se fera que s'il est porté par une volonté forte et unanime. Le moment venu, le Gouvernement décidera de la suite à donner au projet.

Avant que l'heure de ces choix n'arrive, le débat public est une opportunité unique, donnée à tous, de comprendre les enjeux, les difficultés, les inconvénients et les avantages des différentes hypothèses et d'en débattre.

Je souhaite que le plus grand nombre d'habitants de la région saisisse cette opportunité.



**Christian Frémont,
Préfet de la région
Provence-Alpes-Côte d'Azur**

Parole aux élus membres du Comité

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 à la demande de l'Etat 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 surtout le résultat de nombreux échanges et d'un dialogue permanent avec les élus et leurs services, dans le cadre notamment de deux réunions du Comité d'orientation et de quatorze réunions du Comité technique qui ont jalonné son élaboration progressive depuis 18 mois.

Les partenaires se sont accordés sur les **objectifs** du projet :

→ **Ouvrir toute la région** vers le Nord et les autres régions françaises.

→ **Mieux se déplacer** en Provence et sur la Côte d'Azur en développant les TER autour de Marseille, Toulon et Nice, en offrant des temps de parcours

attractifs entre les agglomérations de la région et en permettant le développement du transport ferré de marchandises.

→ **Rapprocher les agglomérations** de la région PACA de Barcelone et Gênes, en réalisant un chaînon essentiel de l'Arc méditerranéen ferroviaire.

→ **Trouver une solution réalisable financièrement** (avec de bons gains de trafics et des coûts d'investissements maîtrisés) et dont les conséquences sur l'environnement restent acceptables.

Ce projet envisage **de nombreux scénarios** possibles, propres à nourrir un débat riche et ouvert.

Si bien des choses restent à définir dans les quinze années qui nous séparent d'une éventuelle mise en service de la ligne nouvelle, chacun peut désormais se faire une première idée de l'intérêt du projet au regard de l'évolution des conditions de déplacements, apprécier son utilité pour le transport des personnes et des marchandises, mesurer le coût des investissements mis en jeu et appréhender leurs effets possibles sur l'aménagement du territoire, le développement économique et l'environnement.

“Engagé dès 1998 par l'Etat, le projet de Ligne à Grande Vitesse desservant l'Est de la région (Var, agglomération toulonnaise et Alpes-Maritimes) dépasse très largement le seul cadre régional pour s'inscrire dans la perspective de l'Arc méditerranéen. Je suis satisfait de voir ce dossier enfin progresser et que s'instaure un très large débat auquel pourront prendre part les élus, les institutions et l'ensemble des habitants de Provence-Alpes-Côte d'Azur.”



Michel Vauzelle
*Président du Conseil régional
Provence-Alpes-Côte d'Azur*

d'orientation du projet de LGV PACA

“**La LGV PACA devra demain** répondre au triple objectif d’inscrire notre région au cœur de l’Arc méditerranéen entre la Catalogne et la Ligurie, de favoriser les liaisons à grande vitesse entre nos principales villes que sont Marseille, Toulon et Nice, mais aussi avec leurs voisines littorales et d’assurer l’interconnexion entre les modes de transports ferré et aérien. Renforcer l’ancrage de nos grandes métropoles sur un axe de développement européen majeur est essentiel pour notre avenir. C’est à l’aune de cette dimension fondamentale qu’il convient d’apprécier l’opportunité de ce projet dont la réalisation, et c’est également primordial, devra absolument intégrer la richesse d’un territoire qui se caractérise à la fois par des espaces naturels exceptionnels et des secteurs urbains denses.”



Jean-Noël Guérini
Président du Conseil général
des Bouches-du-Rhône,
Sénateur des Bouches-du-Rhône

“**Le débat public** concernant le projet de ligne à grande vitesse Provence-Alpes-Côte-d’Azur, sous la maîtrise d’ouvrage de Réseau Ferré de France, revêt une importance essentielle pour l’avenir de la région PACA et bien évidemment pour le département du Var. Ce projet doit permettre de positionner le département et l’agglomération toulonnaise sur l’Arc méditerranéen et sur la desserte vers l’Europe du Nord ; le développement des TER sur l’ensemble de la région, entre les agglomérations de Marseille, Toulon et Nice sera alors possible. Mais il doit aussi intégrer les attentes des Varoises et des Varois, en offrant une desserte satisfaisante de l’agglomération toulonnaise et une meilleure desserte de l’Est varois, tout en préservant l’environnement et les richesses de notre département. C’est dans cet esprit que sera menée notre réflexion



et que devra se faire un travail nécessaire de concertation avec tous les acteurs de cet ambitieux projet.”
Horace Lanfranchi
Président du Conseil général du Var

“**Le projet de LGV Provence-Alpes-Côte d’Azur** revêt une importance fondamentale en termes d’aménagement du territoire. Trait d’union entre l’Europe du Nord et l’Arc méditerranéen en direction de l’extrême Sud-Est et de l’Italie, il s’analyse potentiellement comme l’un des projets ferroviaires les plus rentables de France. De par les statistiques de fréquentation des TGV au plan national, qui attribuent au seul TGV Méditerranée (mis en service en juin 2001) près de 30 % du trafic de l’ensemble des TGV français, autant que par les perspectives envisageables de croissance du trafic ferroviaire, la LGV PACA représente un enjeu majeur, fondateur et très attendu par les Français. La contrainte temps, en vecteur moderne de fonctionnement de notre société, s’est substituée au facteur distance.

C’est précisément dans cet esprit que le débat public qui s’engage aujourd’hui permet de porter le projet à la rencontre de nos concitoyens. Je suis persuadé qu’ils ne manqueront pas de lui accorder toute leur attention en percevant l’enjeu humain et historique autant que le challenge d’aménagement technique et d’intégration environnementale que la LGV représente. Nous avons le devoir, dans la compréhension réciproque des intérêts multiples des territoires traversés, de saisir cette chance. D’en faire un pari réussi dans l’histoire de notre région.”



Christian Estrosi
Député, Président du Conseil
général des Alpes-Maritimes

“L’aventure de la grande vitesse a commencé avec Marseille. Dès 1981, les premiers TGV, dans leur fameuse livrée orange, entraient dans une nouvelle gare St-Charles. Mais il aura fallu attendre 2001 pour que, petit à petit, la ligne nouvelle descende, elle aussi, jusqu’à Marseille. St-Charles, à nouveau, s’en trouve transformée. Aujourd’hui l’aventure continue et devient régionale. Ouverture vers l’Italie, rapprochement des villes de notre région, TER, interconnexions entre les aéroports et le fer... autant d’enjeux majeurs. Ne manquons pas cette occasion unique d’en débattre au sein de notre collectivité régionale.

Ce grand projet doit être d’emblée replacé dans une double dimension : européenne et régionale. C’est l’avenir de la desserte de nos agglomérations, entre elles, en France et sur un nouvel Arc méditerranéen

Espagne-Italie de la grande vitesse, qui se décide maintenant.”



Jean-Claude Gaudin
Ancien ministre,
Président de la Communauté
urbaine Provence Marseille
Métropole.

“En s’inscrivant dans l’Arc méditerranéen et le réseau européen des lignes à grande vitesse, la LGV PACA est une chance majeure pour l’aire toulonnaise, le Var et la Région. Si notre agglomération a participé au co-financement des études préparatoires au débat public, nous devons faire preuve d’une grande vigilance sur :

- L’insertion de la ligne nouvelle pour minimiser les atteintes à notre environnement et notre agriculture.
- Le nombre de dessertes TGV qui seront offertes au départ de la future gare TGV mais aussi des gares actuelles de Hyères et Toulon.
- La localisation de la future gare TGV et son interconnexion avec le réseau TER et le réseau routier.

Ainsi, le TGV pourra pleinement contribuer à la réussite de l’ambition métropolitaine et technopolitaine de Toulon Provence Méditerranée et, plus largement, conforter

l’attractivité économique et touristique de l’aire toulonnaise et du Var.”



Hubert Falco
Ancien Ministre,
Président de la Communauté
d’agglomération Toulon Provence
Méditerranée

“Il y a deux ans, j’ai proposé aux parlementaires des Alpes-Maritimes, du Var et des Bouches-du-Rhône, aux élus locaux, par delà tous les clivages, ainsi qu’aux acteurs économiques et sociaux de la région, de faire l’union sacrée autour du projet de LGV Provence Côte d’Azur.

Cette union sacrée a permis la création d’une association pour promouvoir ce projet capital pour l’avenir de l’agglomération niçoise et plus largement de la métropole Côte d’Azur. Ce « front commun » a permis d’inscrire ce projet parmi les lignes à grande vitesse prioritaires.

Que de chemin parcouru en si peu de temps.

Nous arrivons aujourd’hui au débat public, étape importante pour aller à la rencontre des citoyens.

Le message est clair : la LGV est une réponse à l’importance des besoins en déplacements de la région, et à leur évolution, et à la saturation progressive des infrastructures (autoroute A8, aéroport de Nice Côte d’Azur...).

Cette ligne est stratégique pour la réalisation de l’Arc méditerranéen de l’Espagne à l’Italie et la liaison Paris – Toulon – Nice.

C’est le meilleur projet tant par sa qualité, sa rentabilité et son caractère indispensable pour l’équilibre socio-économique et le développement durable de Provence Côte d’Azur.

Le débat public nous invite à poursuivre sur ce bon chemin pour assurer une information claire du public et lui

permettre de s’exprimer librement et, je l’espère, à l’abri de tout débat politique”.



Jacques Peyrat
Sénateur Maire de Nice,
Président de la Communauté
d’agglomération Nice Côte d’Azur

→ La convention de financement des études et du débat public

A la demande du Ministre des Transports, a été signée, entre l’Etat, la Région Provence-Alpes-Côte d’Azur, les Départements des Bouches-du-Rhône, du Var et des Alpes-Maritimes, la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole, les Communautés d’agglomération Toulon Provence Méditerranée et Nice Côte d’Azur, la SNCF et Réseau Ferré de France, une convention de financement ayant pour objet :

- de définir les engagements de chacun concernant les modalités de financement et les conditions générales d’exécution des études complémentaires (économiques, relatives à l’aménagement du territoire, techniques et environnementales) sur le projet de LGV PACA ;
- de définir les engagements de chacun en ce qui concerne le financement du débat public.

Elle officialise par ailleurs la création du Comité d’orientation.

D’un montant estimé à 4 millions d’euros courants hors taxes, comprenant la réalisation des études préparatoires et l’organisation du débat public, la convention détermine la clé de répartition du financement : 25 % pour l’Etat, 25% pour RFF, 20% pour la Région et 5% pour chacun des autres partenaires signataires, la SNCF contribuant pour sa part au financement en réalisant gracieusement les études concernant les dessertes envisageables, les prévisions de trafic et les évaluations économiques des différents scénarios étudiés.

Sommaire

Chapitre 1 : Le contexte de la ligne nouvelle	page 10	2-3 Un environnement exceptionnel à préserver	page 36
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	page 12	→ Les opportunités du transport ferroviaire pour un développement durable de la région.	
→ L'enclavement ferroviaire de la Côte d'Azur.		→ Une analyse préalable des enjeux majeurs.	
→ Des liaisons ferroviaires décourageantes sur l'Arc méditerranéen.		→ Les mesures d'insertion envisageables et les démarches à mettre en œuvre dans la conception du projet.	
1-2 Des TER encore trop peu utilisés pour les déplacements de la vie quotidienne	page 14	→ Le retour d'expérience de la LGV Méditerranée.	
→ Moins de 3% des déplacements quotidiens sont effectués en train.		2-4 Un projet réalisable à coûts maîtrisés	page 42
→ L'importance de la ligne Marseille - Vintimille.		→ Les coûts des autres projets de LGV en France.	
1-3 Un transport de marchandises dominé par la route et le maritime	page 16	→ Les enjeux liés aux tunnels.	
→ Panorama du transport de marchandises à l'échelle de la région.		Chapitre 3 : Des éclairages complémentaires pour le débat public	page 44
→ Des flux ferroviaires principalement orientés Nord-Sud.		3-1 Peut-on se passer de la LGV en aménageant le réseau existant ?	page 46
→ Un Arc méditerranéen dominé par la voie maritime et le transport routier.		→ Les contraintes de l'augmentation de la vitesse des trains sur le réseau existant.	
→ Au global : de plus en plus de camions.		• Les limites de la ligne Marseille-Vintimille.	
1-4 Des infrastructures congestionnées	page 20	• Les insuffisances de la ligne Carnoules-Gardanne.	
→ La saturation certaine de la ligne ferroviaire existante.		• Le pendulaire, une technologie qui ne répond pas à l'enjeu d'accessibilité.	
→ La perspective de routes congestionnées.		→ Les contraintes de l'augmentation de la capacité des voies actuelles.	
→ Des aéroports au développement contraint.		• Les problèmes de capacité sur le nœud ferroviaire marseillais.	
1-5 Une volonté commune de développer le rail	page 24	• Les problèmes de capacité entre Aubagne et la Côte d'Azur.	
→ Un objectif partagé : rééquilibrer les modes de transport de la route vers le rail.		3-2 Quelle section de ligne nouvelle serait à réaliser en priorité ?	page 50
→ Le renouveau programmé du TER.		→ De la LGV Méditerranée jusqu'à l'Ouest de Nice : une section de ligne nouvelle qui apporte l'essentiel des gains de temps et de capacité.	
→ De la LGV Méditerranée à la LGV PACA.		→ De l'Ouest de Nice jusqu'en Italie : différents prolongements étudiés.	
→ Le débat public : l'occasion d'approfondir ces constats et d'élaborer un projet mieux partagé.		3-3 La ligne nouvelle doit-elle être dédiée aux voyageurs ou accepter aussi le transport de marchandises ?	page 54
Chapitre 2 : Les enjeux de la ligne nouvelle	page 26	→ Les surcoûts pour pouvoir accepter les trains de marchandises.	
2-1 Une double vocation : Grande Vitesse et Grande Capacité	page 28	→ La perte de capacité engendrée par la mixité voyageurs-marchandises.	
→ Grande Vitesse : améliorer l'accessibilité de la région.		→ La solution présentée : une ligne dédiée au trafic de voyageurs jusqu'à l'entrée de Nice.	
• Relier le Var et les Alpes-Maritimes au réseau à Grande Vitesse français et européen.		3-4 Où faut-il prévoir des gares nouvelles ?	page 58
• Réaliser le maillon central de l'Arc méditerranéen à Grande Vitesse.		→ Des gares aussi importantes que celles du TGV Méditerranée.	
→ Grande Capacité : répondre à la congestion des transports dans la région.		→ Quelques recommandations pour les gares de la LGV PACA.	
• Augmenter la fréquence des TER pour répondre à des besoins croissants de déplacements.		3-5 Comment mieux desservir les aéroports régionaux ?	page 60
• Disposer d'une solution alternative à la congestion routière.		→ La desserte ferroviaire de Marseille-Provence.	
• Accompagner le développement des transports en commun des villes.		→ La desserte ferroviaire de Toulon-Var.	
• Offrir des liaisons rapides entre les agglomérations.		→ Le pôle multimodal de Nice Saint-Augustin.	
• Faciliter le transport de marchandises en complémentarité avec le futur axe ferroviaire Lyon-Turin.		Conclusion	page 62
2-2 La LGV, un enjeu d'aménagement pour les territoires de la région PACA	page 34	Annexes : Liste des études – Lettre du Ministre des Transports du 29 avril 2003 – Décision de la CNDP du 5 mai 2004 – Lexique – Abréviations	page 64
→ Quelques retours d'expériences sur les effets d'une LGV sur les territoires qu'elle dessert.			
→ Quelques enjeux spécifiques à la région PACA.			