

DEUTSCHLAND—LUXEMBOURG—FRANCE

ALSACE—BASSE-NORMandie—BRETAGNE—CENTRE—CORSE—CÔTE D'AZUR—FRANCE—HAUTE-NORMandie—ILE-DE-FRANCE—LANGUEDOC-ROUSSILLON—MIDI-PYRÉNÉES—NORD-PAS-DE-CALAIS—PICARDIE—PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR—RHÔNE-ALPES-AUVERGNE

ALSACE—BASSE-NORMandie—BRETAGNE—CENTRE—CORSE—CÔTE D'AZUR—FRANCE—HAUTE-NORMandie—ILE-DE-FRANCE—LANGUEDOC-ROUSSILLON—MIDI-PYRÉNÉES—NORD-PAS-DE-CALAIS—PICARDIE—PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR—RHÔNE-ALPES-AUVERGNE

ALSACE—BASSE-NORMandie—BRETAGNE—CENTRE—CORSE—CÔTE D'AZUR—FRANCE—HAUTE-NORMandie—ILE-DE-FRANCE—LANGUEDOC-ROUSSILLON—MIDI-PYRÉNÉES—NORD-PAS-DE-CALAIS—PICARDIE—PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR—RHÔNE-ALPES-AUVERGNE

CÔTE D'AZUR—RHÔNE-ALPES-AUVERGNE



PROJET LGV PACA

Comité de Pilotage

du 17 janvier 2011

Ordre du jour du Comité de Pilotage du 17 janvier 2010

- Les **objectifs de desserte** aux horizons 2023 et 2040 et les **aménagements** correspondants du réseau existant
- Le projet de **charte de concertation**
- L'avancement des réflexions de la **mission financement**

Chapitre 1

La LGV PACA, clé de voûte du système ferroviaire de demain

3 Comité de Pilotage LGV PACA du 17 janvier 2011

I-LGVPACA.EPEUP1-PRG-CPI.C01-DIP-MIS-00001



LGV
PROVENCE-ALPES-
CÔTE D'AZUR

Les objectifs principaux du projet

OUVRIR la région Provence-Alpes-Côte d'Azur aux autres régions françaises en la reliant au réseau ferré à grande vitesse

FACILITER les déplacements à l'intérieur de la région en proposant une alternative à la route et en complétant la seule voie ferrée existante du littoral

CONSTITUER un maillon de l'arc méditerranéen
Barcelone – Marseille – Gênes

La solution étudiée



5 Comité de Pilotage LGV PACA du 17 janvier 2011

I-LGV PACA.EPEUP1-PRG-CPI.C01-DIP-MIS-00001



LGV
PROVENCE-ALPES-
CÔTE D'AZUR

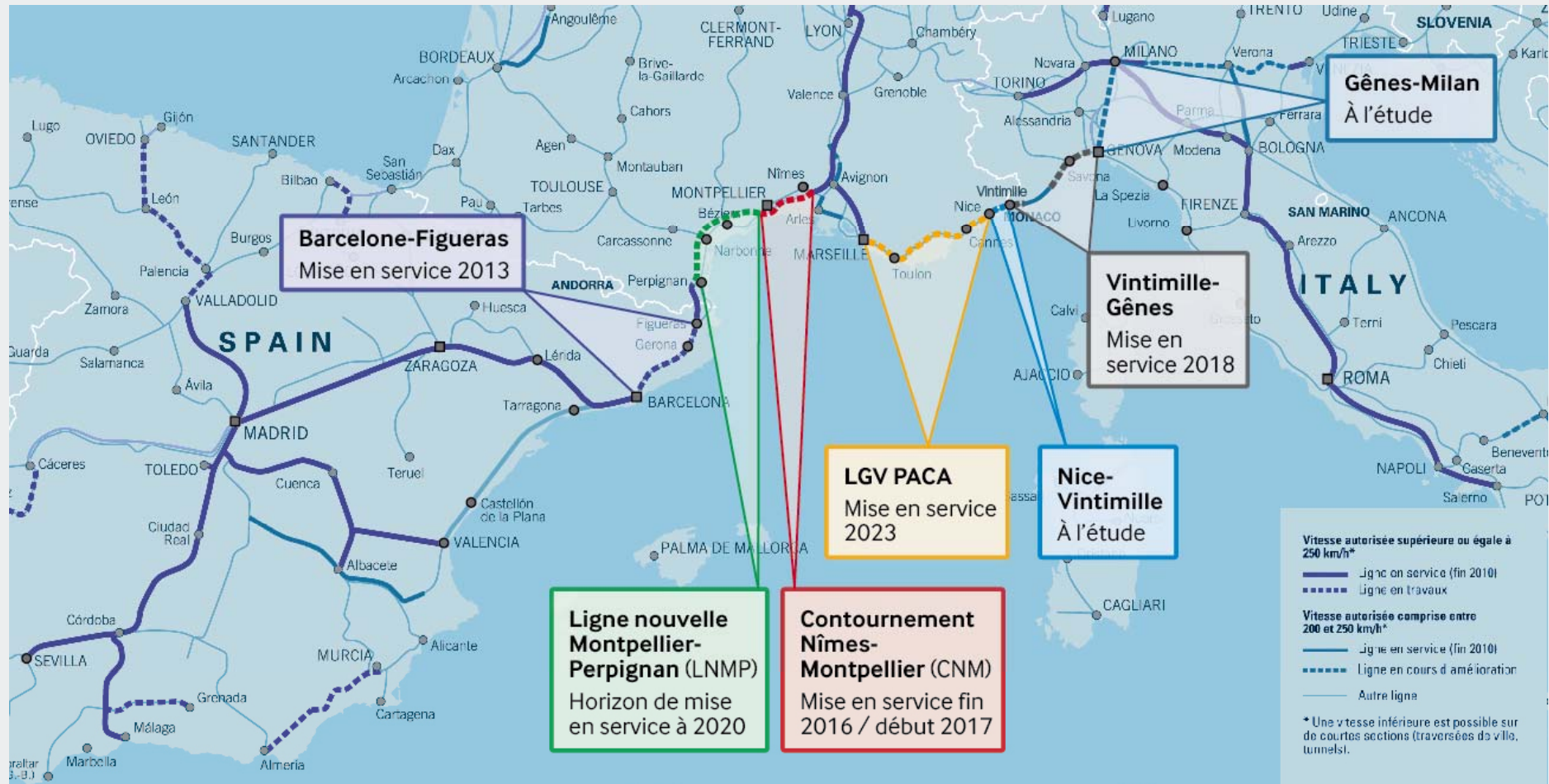
L'ambition : un réseau maillé

- Accès généralisé aux services à grande vitesse nationaux et régionaux
- Libération de capacité sur la ligne existante :
 - ⇒ *Augmentation des services TER*
 - ⇒ *Disponibilité de sillons pour le fret*
- Fiabilisation du système ferroviaire régional
- Plus grande souplesse d'exploitation du réseau

Chapitre 2

La construction de l'arc méditerranéen ferroviaire

L'arc méditerranéen



Chapitre 3

Les objectifs de desserte 2023 et 2040

4 familles de services – 2 horizons d'études

- Les **SERVICES A GRANDE VITESSE** (radiaux, province – province, internationaux)
- Les **SERVICES RAPIDES REGIONAUX** (utilisation combinée de la ligne nouvelle et des autres lignes)
- Les **SERVICES RÉGIONAUX DE LA VIE QUOTIDIENNE** (TER)
- Les **SERVICES** de transport de **MARCHANDISES**

2 HORIZONS D'ÉTUDES

▶ 2023

▶ 2040

Les objectifs de desserte

Les *objectifs de desserte aux horizons 2023 et 2040* donnent une image des objectifs de capacité du réseau à long terme mais ne préjugent pas du niveau de service qui sera effectivement proposé par les entreprises ferroviaires

Le travail réalisé par le *Comité Thématique « Services & Fonctionnalités »* pour déterminer les objectifs de dessertes constitue une première étape qui n'engage pas les partenaires mais qui place les études du maître d'ouvrage sur la base d'un consensus et d'une vision d'un système ferroviaire performant en région Provence-Alpes-Côte d'Azur



Ces objectifs de desserte sont à mettre en perspective avec les différentes variantes d'infrastructure dont on examinera la faisabilité technique, l'insertion urbaine, environnementale et les coûts



Ils serviront à construire les horaires qui, à leur tour, détermineront les caractéristiques capacitaires des infrastructures nouvelles et des aménagements du réseau classique à prévoir au programme de l'opération.

Les services à grande vitesse

	2012	2023	2040
PARIS – NICE DIRECT	--	--	1 TRAIN par heure vers l'Italie
PARIS – MARSEILLE – NICE	1 TRAIN par heure sur ligne classique avec arrêt à Toulon	2 TRAINS par heure dont 1 vers l'Italie et 1 qui dessert Toulon	2 TRAINS par heure dont 1 dessert Toulon et 1 cabotage Côte d'Azur
PARIS – AVIGNON – AIX – MARSEILLE	1 TRAIN toutes les 2 heures	1 TRAIN par heure	1 TRAIN par heure
AUTRES SECTEURS PAR LYON	1 TRAIN par heure sur ligne classique	2 TRAINS par heure + 1 terminus Marseille	2 TRAINS par heure + 1 terminus Marseille
AUTRES SECTEURS PAR MONTPELLIER	1 TRAIN toutes les 2 heures sur ligne classique	1 TRAIN par heure vers l'Italie + 1 toutes les 2 heures terminus Marseille	3 TRAINS dont 2 vers l'Italie + 1 caboteur Arles – Aéroport MP

Les services rapides régionaux

	2012	2023	2040
MARSEILLE - NICE	2 TRAINS par heure sur ligne classique	4 TRAINS par heure dont 1 direct toutes les 2 heures	6 TRAINS par heure dont 1 direct
MARSEILLE – TOULON	2 TRAINS par heure sur ligne classique	4 TRAINS par heure	5 TRAINS par heure
LYON – TOULON	2 TRAINS par heure sur ligne classique	2 TRAINS par heure	2 TRAINS par heure
MONTPELLIER - NICE	1 TRAIN par heure sur ligne classique	1 TRAIN par heure	3 TRAINS par heure dont 2 à grande vitesse + 1 caboteur Arles - Aéroport MP
MARSEILLE - GÈNES	--	1 TRAIN par heure	2 TRAINS par heure

Les SRGV peuvent être assurés par des TAGV ou par un matériel spécifique de mêmes performances

Les services régionaux de la vie quotidienne

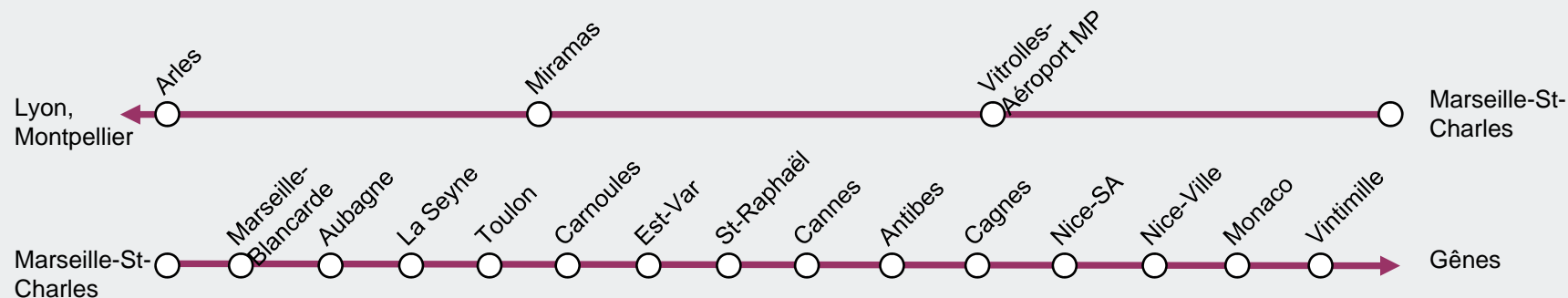
La desserte régionale définie par le Conseil Régional :

8 trains par heure
en pointe pour les
gares périurbaines
les plus importantes

4 trains par heure
en pointe pour les gares
ou haltes sur les axes
majeurs périphériques
des grandes agglos

2 trains par heure
en pointe pour les
secteurs les moins
densément peuplés

Les services InterCités sur ligne classique



▶ **Avec LGV** : 1 train par heure sur un sillon spécifique

▶ **Sans LGV** : 1 train par heure en remplacement d'un TGV

Aix-en-Provence

	2012	2023	2040
MARSEILLE - AIX	3 TER par heure dont 1 semi-direct	6 TER par heure dont 3 semi-directs	8 TER par heure dont 4 semi-directs
AIX VILLE - AEROPORT DIRECT	--	2 TER par heure via les Milles	2 TER par heure par les Milles
AIX VILLE - AIX TGV - AEROPORT	--	--	2 TER par heure par les Milles
AIX VILLE - LES MILLES	--	4 TER par heure dont 2 de Marseille	4 TER par heure dont 2 de Marseille

Marseille

	2012	2023	2040
MARSEILLE – AUBAGNE	4 TER par heure dont 2 omnibus	8 TER par heure dont 3 omnibus. 2 rapides traversant et 1 vers périurbain nord par Chartreux	10 TER par heure dont 4 omnibus. 2 rapides traversants et 2 vers périurbain nord par Chartreux
MARSEILLE - SAINT ANTOINE	4 TER par heure dont 3 omnibus	6 TER par heure dont 3 omnibus, dont 1 relié à La Barasse et Aubagne par Chartreux	8 TER par heure dont 4 omnibus, dont 2 reliés à La Barasse et Aubagne par Chartreux
MARSEILLE - VITROLLES – AEROPORT	5 TER par heure dont 1 par Arenc	6 TER par heure dont 2 par Arenc et 2 rapides traversants depuis Toulon	8 TER par heure dont 2 par Arenc et 2 rapides traversants depuis Toulon
MARSEILLE - MARTIGUES	2 TER par heure	3 TER par heure dont 1 direct Saint-Charles - l'Estaque	4 TER par heure dont 2 directs Saint-Charles - l'Estaque


Var


	2012	2023	2040
MARSEILLE - TOULON	2 TER par heure	4 TER par heure dont 2 rapides traversant Marseille	6 TER par heure dont 2 rapides traversant Marseille
LA SEYNE - LA PAULINE	2 TER par heure avec changement à Toulon	6 TER par heure diamétralisés à Toulon	8 TER par heure diamétralisés à Toulon
TOULON - HYERES	1 TER par heure	4 TER par heure dont 1 origine Aix traversant Marseille et 1 origine Marseille	4 TER par heure dont 2 origine Aix traversant Marseille et prolongés à Hyères - Aéroport
TOULON - DRACENIE	1 TER par heure	2 TER par heure + 2 jusqu'à Carnoules	3 TER par heure + 2 jusqu'à Carnoules

Alpes-Maritimes

	2012	2023	2040
GRASSE - MENTON	1 TER par heure	2 TER par heure	2 TER par heure dont 2 diamétralisés vers Drap - Cantaron
ST RAPHAËL - NICE	1 TER par heure	4 TER par heure	4 TER par heure
CANNES - MONACO	2 TER par heure	4 TER par heure	6 TER par heure + 2 avec correspondance à Nice
NICE - SAN REMO	--	5 TER par heure	5 TER par heure

Réseau Conventienel à l'horizon 2040

 Les aménagements envisagés sur le réseau conventionnel à l'horizon 2040 ont été évalués lors des travaux du secrétariat permanent et représentent un montant estimé à **5 Md€** (CE 01-2008)

 A ce stade du projet, ces aménagements prévisionnels ne représentent pas un engagement de réalisation mais permettent seulement d'avoir une vision large des enjeux d'aménagements du réseau conventionnel liés à la performance et aux objectifs du système ferroviaire à l'horizon 2040

 Ces aménagements couvrent l'ensemble des variantes fonctionnelles et d'emplacement des gares nouvelles et existantes du système ferroviaire envisagé en 2040

Réseau Conventienel à l'horizon 2040

Principaux aménagements capacitaires envisagés sur le réseau conventionnel d'ici 2040 dans les Bouches-du-Rhône

Aix en Provence - Marseille :

- doublement de la ligne,
- aménagement gare de Gardanne,
- voie à quai supplémentaire en gare d'Aix en Provence.

Marseille - Martigues - Miramas :

- voie à quai supplémentaire à Miramas,
- aménagement de la gare de l'Estaque,
- évitement d'Arenc.

Marseille - Miramas via PLM :

- 2 voies supplémentaires sur la PLM entre les Tuileries et la tête de tunnel Nord (3 km environ).

Marseille - Aubagne :

- 4^{ème} voie entre raccordement de la LGV de St Marcel à La Penne sur Huveaune (6 km environ).

Réseau Conventioneel à l'horizon 2040

Principaux aménagements capacitaires envisagés sur le réseau conventionnel d'ici 2040 dans le Var

St Cyr - Toulon : *(en fonction de l'emplacement des Gares)*

- 3^{ème} voie entre Ollioules et le raccordement de la LGV,
- voie à quai supplémentaire à la Seyne,
- 2 voies supplémentaires (mise à 4 voies) entre le raccordements de la LGV en amont de La Seyne et la gare de Toulon,

Gare de Toulon :

- potentiellement 8 à 9 voies à quais.

Toulon - Les Arcs :

- 2 voies supplémentaires entre la gare de Toulon et La Pauline (mise à 4 voies),
- mise à 5 voies entre La Garde et le raccordement de la LGV,
- aménagement des gares de Carnoules et des Arcs.

La Pauline - Hyères :

- saut de mouton à La Pauline,
- double voie sur 2 km environ en amont de Hyères,
- voie d'évitement à la Crau.

Réseau Conventiennel à l'horizon 2040

Principaux aménagements capacitaires envisagés sur le réseau conventionnel d'ici 2040 dans les Alpes-Maritimes

Les Arcs - Nice :

- aménagement des gares de Cannes et d'Antibes à 4 voies à quai,
- aménagement de capacité entre Mandelieu et Cannes,
- gare de Nice Saint Augustin à 6 voies à quais

Cannes - Grasse :

- Voie d'évitement en gares et saut de mouton à La Bocca.

Nice Thiers

- Potentiellement 9 voies à quai

Nice - Vintimille :

- sas fret à La Roya,
- aménagement gare de Vintimille.

LGV PACA

24 Comité de Pilotage LGV PACA du 17 janvier 2011

I-LGVPACA.EPEUP1-PRG-CPI.C01-DIP-MIS-00001



LGV
PROVENCE-ALPES-
CÔTE D'AZUR

Chapitre 4

La charte de concertation et d'information du public

Le calendrier d'élaboration de la charte

1 Comité de rédaction

- Première réunion : mercredi 20 octobre 2010, Nice
- Deuxième réunion : mardi 9 novembre 2010, Toulon
- Troisième réunion : jeudi 18 novembre 2010, Marseille

2 Réunion plénière des acteurs 30/11/10

- Présentation des travaux du comité de rédaction aux acteurs
- Enregistrement des remarques et propositions

3 Comité de rédaction 14/12/10

- Analyse et prise en compte des éléments apportés le 30 novembre
- Finalisation du dispositif pour le comité de pilotage
- Diffusion POUR INFORMATION de la production du comité de rédaction aux membres du comité de pilotage

4 Présentation du projet de charte et du dispositif de concertation au comité de pilotage

Bilan de la démarche de rédaction de la charte

- ▶ **Des travaux productifs**
- ▶ **Un climat de travail jugé positif par tous les participants**
- ▶ **Un principe bien compris par tous :**
le comité de rédaction ne décide en rien du dispositif de concertation, mais propose seulement une rédaction de la charte au comité de pilotage, seul habilité à décider des modalités de la conduite du projet.

Dispositif de Concertation

Le champ de la concertation précisé :

- ❖ Le système ferroviaire global est indissociable des projets des territoires et des enjeux d'aménagement du territoire
- ❖ Le scénario Métropoles du Sud est le cadre du projet et de la concertation.
- ❖ Les études sur le prolongement du projet vers l'Italie

Une articulation Gouvernance / Concertation sur la base des comités territoriaux

Les instances de concertation organisées autour :

- ❖ Des réunions départementales des acteurs
- ❖ Des groupes de travail géographiques et thématiques
- ❖ Du collège des acteurs
- ❖ Des commissions consultatives pour la concertation avec les élus et les collectivités territoriales

Dispositif de Concertation

La Concertation avec le public :

- ❖ Des réunions publiques
- ❖ Un site internet
- ❖ Information du public sur le dispositif de concertation

Le rôle du garant :

- ❖ Veille à la mise en œuvre des modalités de la concertation et de l'information du public
- ❖ Il est présent au Comité de Pilotage
- ❖ Il informe la CNDP
- ❖ Il participe à l'évaluation de la concertation

LGV PACA

30 Comité de Pilotage LGV PACA du 17 janvier 2011

I-LGVPACA.EPEUP1-PRG-CPI.C01-DIP-MIS-00001



LGV
PROVENCE-ALPES-
CÔTE D'AZUR