

LGV PACA,
LE PROJET DE TOUTE UNE RÉGION

Plus qu'une ligne nouvelle, un réseau ferroviaire performant.

Pour tout savoir sur la
concertation et donner votre avis

www.lgvpaca.fr

Parlons-en,
du 15 septembre
au 15 décembre 2011

Les études préalables à l'enquête d'utilité publique du projet LGV PACA sont financées par :

Plus qu'une ligne nouvelle, LE PROJET D'AVENIR DE TOUTE UNE RÉGION

Le transport ferroviaire a vocation à jouer un rôle majeur en Provence-Alpes-Côte d'Azur, non seulement pour les liaisons rapides entre métropoles, mais aussi pour le bénéfice quotidien de tous les habitants. Tel est le cap défini par le Grenelle de l'Environnement, telle est la volonté de l'État et des collectivités partenaires du projet de la ligne à grande vitesse Provence-Alpes-Côte d'Azur (LGV PACA).

DES DÉPLACEMENTS DURABLES

Associé aux autres transports collectifs, le train favorise une mobilité plus durable. Face à la raréfaction des matières premières et à l'augmentation du prix des carburants, il permet de **lutter contre la pollution et la congestion généralisée** des différents réseaux existants.

→ Le TGV émet **7 fois moins de CO₂** par voyageur que la voiture ou l'avion.
→ **1 kg d'équivalent pétrole = 145 km en train / 43 km en voiture / 25 km en avion (par passager).**

DEUX LIGNES FERROVIAIRES AU LIEU D'UNE, C'EST 2 FOIS PLUS DE PERFORMANCE AU QUOTIDIEN

La ligne actuelle reliant Marseille à Vintimille, est empruntée à la fois par des TAGV (trains aptes à la grande vitesse), des trains nationaux, des trains régionaux et des trains de marchandises.

Les possibilités d'amélioration du réseau existant sont limitées en raison des contraintes de capacité et des vitesses différentes des trains, et le moindre accident peut aujourd'hui bloquer tout le trafic. **Il est donc nécessaire de fluidifier l'ensemble du trafic ferroviaire.** Une ligne nouvelle permettra de **séparer les trafics et de fiabiliser le réseau** :

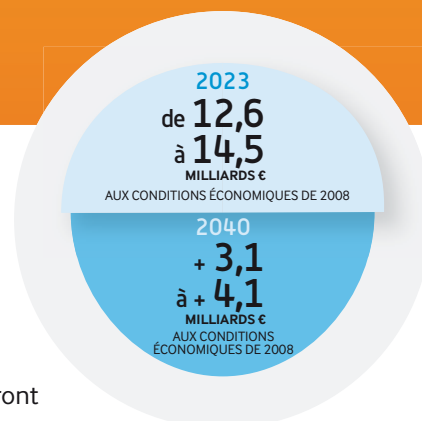
- **Sur la ligne nouvelle**, des trains à grande vitesse assurant des liaisons nationales et des services régionaux entre les agglomérations.
- **Sur la ligne existante**, des TER avec des fréquences cadencées et un transport de marchandises facilité.

→ **+ 5 millions de voyageurs dans les trains grâce au projet LGV PACA assurant la desserte des agglomérations de Marseille, Toulon et Nice.**

LA LGV PACA, UN PROJET PENSÉ POUR LES GÉNÉRATIONS FUTURES

Le programme est dimensionné pour répondre aux **besoins de 2040**, en fonction des projections de trafic attendues à cet horizon. Ainsi, la mise en service de la ligne nouvelle et les aménagements sur le réseau existant à l'horizon 2023 s'accompagneront d'aménagements complémentaires sur le réseau existant jusqu'en 2040.

Coût global :



Plus qu'une ligne nouvelle, UN PROJET CONSTRUIT ENSEMBLE

Le projet entame aujourd'hui, avec quatre années d'études et de concertation active, une nouvelle étape décisive qui aboutira en 2015 à l'enquête publique puis à sa déclaration d'utilité publique, pour un lancement des travaux en 2018 et une mise en service de la ligne nouvelle et des aménagements du réseau existant à l'horizon 2023.

UNE GOUVERNANCE INNOVANTE, À L'ÉCHELLE DES DIFFÉRENTS TERRITOIRES

Pour inscrire au mieux la ligne nouvelle dans son territoire, la contribution étroite des élus, des acteurs socio-économiques, des associations, des citoyens, des usagers, est indispensable. Ils sont pleinement associés à la **construction partagée** du projet, notamment au sein des instances de concertation.

Le comité de pilotage :

Présidé par le Préfet de Région et constitué des élus partenaires du projet, il assure le pilotage du projet et la validation générale des études.

Le comité technique :

Composé des techniciens des partenaires co-financeurs, il constitue un appui au comité de pilotage et définit l'orientation des études.

Les 3 comités territoriaux :

Présidés par les Préfets de département et composés des représentants des partenaires, des collectivités non-co-financeurs, du monde économique et des associations, ils débattent des options de passage et des aménagements sur leur aire géographique. Ils mettent en place des groupes de travail par secteur géographique ou sur des sujets spécifiques.

LA CHARTE DE LA CONCERTATION

La charte de la concertation a été conçue par un comité de rédaction constitué de représentants des co-financeurs, des acteurs socio-économiques et du monde associatif. Elle formalise **le cadre, les objectifs et les modalités de la concertation et de l'information du public** jusqu'à l'enquête d'utilité publique.

Consultez la charte de la concertation sur www.lgvpac.fr

LE GARANT DE LA CONCERTATION

La Commission nationale du débat public (CNDP) a désigné un **garant de la concertation**, M. Philippe Marzolf, Vice-Président de la CNDP, chargé, en qualité de personnalité indépendante, de veiller au bon déroulement de la concertation, à la qualité et à la sincérité des informations diffusées, afin de favoriser l'expression du public.

2011 À 2014 : 4 ANNÉES POUR DÉFINIR LE PROJET

Les études préalables à l'enquête d'utilité publique ont pour objectif non seulement de concevoir la ligne nouvelle mais également de définir les aménagements nécessaires sur le réseau classique.

Deux temps rythment ces 4 années :

La phase 1, en 2011, a pour objectif de définir :

- le scénario le plus performant ;
- le fuseau de passage de la ligne nouvelle, d'une largeur d'environ 1000 m, déterminé à partir du scénario le plus performant ;
- les aménagements des lignes existantes à prévoir.

La solution retenue par le comité de pilotage sera soumise à approbation ministérielle.

La phase 2, de 2012 à 2014, a pour objectif de définir le programme complet de l'opération à soumettre à l'enquête d'utilité publique, à savoir :

- une bande de passage d'environ 500 m de large et son programme de travaux associé ;
- les aménagements de la ligne existante ;
- le programme des gares nouvelles et des aménagements des gares existantes ;
- les projets complémentaires en termes d'intermodalité et d'aménagements publics des collectivités.

UNE MÉTHODE PROGRESSIVE ET CONTINUE POUR ABOUTIR AU MEILLEUR PROJET POSSIBLE

Des études sont conduites de manière continue pour une mise au point étape par étape du projet, sans restreindre a priori le champ des possibles :

Prospective territoriale

→ analyse des territoires pour positionner au mieux les gares

Trafic et aspects socio-économiques

→ fréquentation des futures gares et des trains

Capacité ferroviaire

→ grilles horaires, installations ferroviaires

Conception technique et environnementale

→ faisabilité des aménagements d'infrastructures

4 comités thématiques, qui prennent la forme de groupes de réflexion composés de représentants des co-financeurs et de personnalités compétentes, viennent éclairer RFF sur des thèmes essentiels à la conception du projet : *Comité services et fonctionnalités*, *Comité environnement et développement durable*, *Comité gares* et *Comité des entreprises ferroviaires*.




Plus qu'une ligne nouvelle, DES DÉPLACEMENTS FACILITÉS POUR TOUS

La LGV PACA va constituer l'armature du système ferroviaire régional de demain. Il s'agit de répondre durablement aux besoins de déplacement des habitants et de dynamiser l'ensemble du trafic ferroviaire à l'échelle locale, nationale et internationale.

+ de trains au quotidien pour améliorer la vie des habitants de la région

La ligne à grande vitesse permettra de tripler les trafics et d'améliorer la qualité et la fréquence des trains sur la ligne existante :

- 2 trains par heure dans chaque sens en heure de pointe pour les zones d'habitations moins denses ;
- 4 trains par heure dans chaque sens en heure de pointe pour les gares ou haltes en périphérie des grandes agglomérations ;
- 8 trains par heure dans chaque sens en heure de pointe pour les gares urbaines et périurbaines les plus importantes.

 **Cannes → Nice**
3 TER par heure en 2011
7 TER par heure en 2023
9 TER par heure en 2040

+ de trains Intercités pour faciliter les déplacements à l'intérieur de la région

L'utilisation combinée de la ligne nouvelle et de la ligne existante permettra d'ajouter un train Intercités par heure, en plus des trains à grande vitesse.


+ de trains de marchandises pour développer le fret ferroviaire

L'amélioration du réseau existant et l'accroissement de la capacité ferroviaire grâce à la création de la ligne nouvelle permettront de **développer le fret ferroviaire**, qui est une des priorités du Grenelle de l'Environnement.

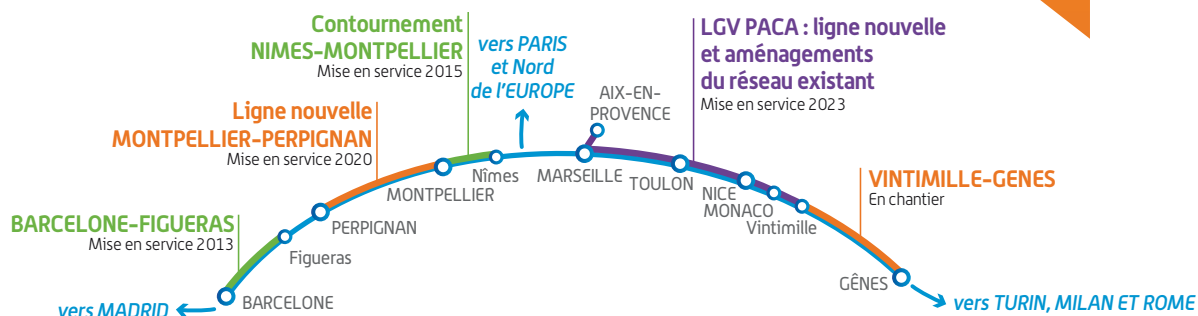
Le fret en PACA : 25 millions de km parcourus par les trains de marchandises.

+ de trains à grande vitesse pour ouvrir la région sur la France et l'Europe

La LGV PACA fera entrer la région Provence-Alpes-Côte d'Azur dans le réseau ferré européen à grande vitesse. Elle rapprochera les capitales régionales sur un arc méditerranéen en plein développement, peuplé de près de 30 millions d'habitants, proposant ainsi une véritable alternative à la route. Elle favorisera la circulation entre les villes de l'axe Bordeaux-Nice et participera au développement des échanges de Barcelone à Gênes en rééquilibrant les déplacements dans le Sud de l'Europe.

 **Marseille → Toulon**
2 TER par heure en 2011
5 TER par heure en 2023
7 TER par heure en 2040

L'arc ferroviaire méditerranéen :



Plus qu'une ligne nouvelle, 4 SCÉNARIOS PRÉSENTÉS À LA CONCERTATION

Le comité de pilotage du 11 juillet 2011 a retenu 4 scénarios à présenter à la concertation du public à l'automne 2011. Ils ont été construits à partir de 20 variantes fonctionnelles de projet, envisagées sur 5 grands secteurs géographiques, aux horizons 2023 et 2040.

Ces scénarios combinent de façon optimale plusieurs objectifs :

- Développer le service des trains du quotidien.
- Assurer une desserte grande vitesse Paris-Nice en 4 heures.
- Favoriser la desserte des centres des agglomérations urbaines.
- Optimiser l'utilisation du réseau existant.
- Rechercher le meilleur projet pour l'environnement.
- Limiter les coûts.

Scénario 1 : Le + proche des centres-villes

Scénario 2 : Le + rapide

Scénario 3 : Le + économique

Scénario 4 : Le + maillé

Retrouvez le détail de chaque scénario dans les 4 fiches « Scénario 1/2/3/4 » et sur le site Internet www.lgvpaca.fr

Et si on ne faisait rien...

- **Ne rien faire, c'est** laisser les populations subir la pression énergétique.
- **Ne rien faire, c'est** refuser aux habitants de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur l'accès au transport ferroviaire de qualité que des territoires aux densités de peuplement similaires, comme l'Allemagne, la Suisse, les pays nordiques vont offrir, ou offrent déjà, à leurs habitants.
- **Ne rien faire, c'est** transformer une exigence écologique en urgence sociale, avec un coût de déplacements domicile-travail qui va devenir insupportable pour les ménages.
- **Ne rien faire, c'est** laisser le territoire à l'écart de la grande vitesse, qui est nécessaire au développement de notre région.
- **Ne rien faire aujourd'hui, c'est** rendre le projet difficile à porter dans 10 ou 20 ans, face à une urbanisation croissante de notre territoire.

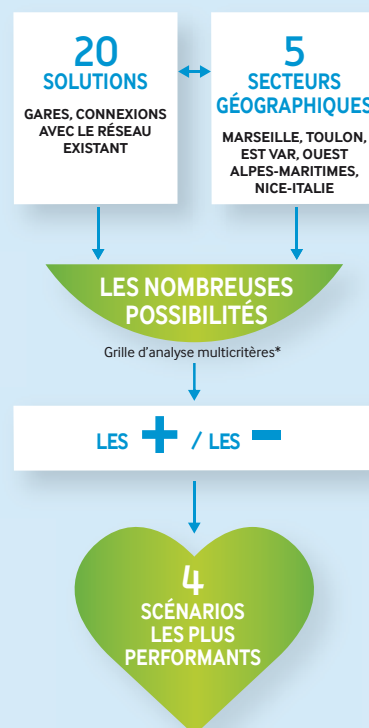
Parlons-en,

du 15 septembre au 15 décembre 2011

9 comités territoriaux, 40 groupes de travail géographiques et 13 réunions publiques permettront de choisir ensemble le scénario (septembre/octobre) et le fuseau de passage (novembre/décembre) soumis à approbation ministérielle début 2012.

Retrouvez les modalités et le calendrier de la concertation sur les fiches « Comment participer à la concertation ? » et sur le site Internet www.lgvpaca.fr

COMMENT ONT ÉTÉ SÉLECTIONNÉS LES 4 SCÉNARIOS ?



* Cette grille d'analyse est conforme aux engagements du Grenelle de l'Environnement et a été validée par l'ensemble des partenaires co-financiers. Elle permet d'analyser les différentes solutions selon 3 thèmes majeurs : les objectifs transports, les objectifs environnementaux et d'aménagement du territoire, les objectifs sociaux et économiques.