

LIGNE NOUVELLE PROVENCE CÔTE D'AZUR

# QUELLES RÉPONSES APPORTER AUX PROBLÈMES DE DÉPLACEMENTS ?



En Provence-Alpes-Côte d'Azur, 8 habitants sur 10 vivent sur le littoral, principalement dans les agglomérations d'Aix-Marseille, Toulon, Nice et de la Côte d'Azur.

4 millions d'habitants vivent sur une bande littorale de 25 à 40 km qui accueille également plus de 37 millions de touristes chaque année.

Avec des infrastructures de transport qui atteignent leurs limites, il sera difficile de répondre aux besoins croissants de déplacements.

En quoi la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur peut-elle constituer une réponse efficace aux problèmes de déplacements ?



# LES PROVENÇAUX, LES VAROIS ET LES AZURÉENS SOUFFRENT DE DIFFICULTÉS DE CIRCULATION QUOTIDIENNES

70 % des actifs pensent désormais que le développement des transports en commun constitue la seule réponse efficace aux problèmes de mobilité.

(source : enquête Ifop/SNCF Réseau)

## ROUTE, RAIL, TRANSPORTS URBAINS : 3 CHIFFRES QUI INTERPELLENT

**15** JOURNÉES DE TRAVAIL  
PERDUES PAR AN

**dans les embouteillages entre Toulon et Fréjus**

(source : Département études socio-économiques SNCF Réseau)

En cause, la saturation progressive du réseau routier, liée à l'usage prédominant de la voiture pour les 2 millions de déplacements quotidiens dans le Var. Sur l'A50 et l'A57, à l'entrée de Toulon, 100 000 à 120 000 véhicules sont comptabilisés chaque jour.

**5 100** NOUVEAUX HABITANTS  
CHAQUE ANNÉE

**dans le Var** (source : INSEE)

Sous l'effet conjugué de la croissance démographique et de l'allongement des distances domicile-travail, la saturation des réseaux de transport va s'aggraver.



**2,5 KM** POUR  
10 000 HABITANTS

**en Provence-Alpes-Côte d'Azur : le plus petit linéaire de voie ferrée par habitant des régions françaises**

La ligne littorale unique entre Marseille et Vintimille concentre l'ensemble des trafics régionaux, longue distance et fret. Construite en 1860, quand la région ne comptait que 1,6 millions d'habitants (trois fois moins qu'aujourd'hui), elle est la ligne ferroviaire la plus chargée de France (hors Île-de-France) avec 280 trains chaque jour.

La région Provence-Alpes-Côte d'Azur figure au dernier rang des régions françaises en termes d'efficacité du système ferroviaire.

## UNE CROISSANCE DES BESOINS DE DÉPLACEMENTS À L'HORIZON 2025 PLUS RAPIDE QUE L'OFFRE

(source : Département études socio-économiques SNCF Réseau)

**+15 %** : estimation de l'augmentation des besoins de déplacements.

**+100 %** : estimation de l'augmentation de la demande de transports ferroviaires.

Des investissements importants sont programmés par les collectivités en matière de transports (route, rail, tramways, autobus, ...). Il faudra moins de 10 ans pour que les bénéfices apportés soient consommés et que les conditions de circulation se dégradent à nouveau.

**36** journées de travail perdues dans les embouteillages en 2025 entre Toulon et Fréjus, 21 jours de plus qu'aujourd'hui.

## UNE CONCERTATION CONTINUE ET UN PROJET QUI A ÉVOLUÉ

- **2011** : concertation publique sur les fonctionnalités et les fuseaux de passage du projet
- **27 juin 2013** : la commission Mobilité 21 a constaté l'évolution du projet de LGV vers une ligne nouvelle, réalisable par étapes
- **21 octobre 2013** : décision ministérielle demandant la réalisation prioritaire du traitement des nœuds ferroviaires marseillais et azuréen et une proposition de mesures conservatoires afin de préserver la possibilité de réaliser, au-delà de 2030, la section entre Aubagne et Toulon, et la section entre la ligne Cannes - Grasse et le secteur du Muy
- **printemps 2014** : information et consultation des élus, puis du public, sur la Zone de Passage Préférentielle (ZPP) de la Priorité 2
- **13 avril 2015** : décision ministérielle de validation de la ZPP de la Priorité 2
- **12 avril 2016** : le comité de pilotage lance la concertation sur les variantes de tracés et les gares de la Priorité 1

## POURQUOI UNE 2<sup>e</sup> LIGNE FERROVIAIRE EST INDISPENSABLE

Malgré tous les efforts engagés, **la ligne actuelle ne peut pas répondre durablement aux besoins de transport régionaux**. Si les travaux en chantier et à venir sur la ligne existante permettent d'accompagner encore quelque temps l'augmentation du trafic, et de répondre partiellement aux problèmes de régularité rencontrés aujourd'hui, **les capacités de cette ligne unique sont d'ores et déjà atteintes en heure de pointe**.

En effet, la ligne concentre tous les types de circulations (TER, TGV, Intercités, fret). Leur articulation est rendue toujours plus délicate par la densification du trafic : des TGV sont ralentis par d'autres trains en retard sur leur programme, des TER doivent s'arrêter en gare pour se laisser dépasser par un TGV, etc.

Par ailleurs, la ligne actuelle n'offre aucune solution de contournement aux trains en cas d'incident : le moindre problème a des répercussions importantes (retards et annulations) qui se prolongent dans la journée, se répercutent sur toute la région et même au niveau national.

### POURQUOI NE PAS DOUBLER LA LIGNE EXISTANTE SUR TOUTE SA LONGUEUR ?

**Un doublement de la ligne existante sur tout le linéaire a été étudié, mais écarté lors des décisions ministérielles et cela pour 4 raisons principales :**

- **les impacts sur le tissu urbain et l'environnement de la région**, la ligne traversant des territoires densément peuplés ou à forts enjeux environnementaux (périphérie des Calanques, Esterel...)
- **la durée des travaux imposée** par la proximité de trains en service : plus de 20 ans en continu !
- **les perturbations engendrées** sur les services ferroviaires par les travaux (ralentissements...) pendant plusieurs dizaines d'années
- **les coûts très élevés** pour un service qui resterait de qualité médiocre : sans gain de temps significatif

## LIGNE NOUVELLE UN PROJET RÉALISÉ PAR ÉTAPES



## L'AMÉLIORATION DES CIRCULATIONS FERROVIAIRES DANS L'AIRE TOULONNAISE EN PRIORITÉ 1

Le projet prévoit de créer sur les communes de la Garde et de la Crau à proximité de l'A57 :

- une 4<sup>e</sup> voie à quai en gare de la Pauline
- un croisement de 2 lignes ferroviaires à la Crau

# UNE NOUVELLE PHASE DE CONCERTATION

## POUR S'INFORMER ET DONNER SON POINT DE VUE

[www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr](http://www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr)

retrouvez toutes les infos sur le projet et posez vos questions en ligne

### Twitter :

@ProjetLNPCA - #LigneNouvelle

### par courrier :

**SNCF Réseau**, Mission Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur  
Les Docks Atrium 10.5  
10, Place de la Joliette - BP 85404  
13567 Marseille Cedex 02

### À PARTIR DE SEPTEMBRE

- 8 réunions publiques d'ouverture organisées courant septembre 2016 (3 dans les Bouches-du-Rhône, 1 à Toulon, 4 dans les Alpes-Maritimes)
- 8 réunions publiques de synthèse organisées mi-novembre 2016
- des expositions et permanences en mairies
- des registres mis à disposition, sur les lieux d'exposition, lors des réunions publiques, pour recueillir les avis

**À l'issue de la concertation, SNCF Réseau établira un bilan qui sera rendu public.**

## JUSQU'AU 30 NOVEMBRE 2016 PARTICIPEZ ET DONNEZ VOTRE AVIS SUR LES VARIANTES DE TRACÉS ET LES POSITIONS DES GARES

L'objectif de cette phase active de concertation est d'informer le public et de recueillir son avis sur les variantes de tracés et les positions des gares de la Priorité 1, qui seront présentées à l'enquête d'utilité publique. Le comité de pilotage du projet, réuni le 12 avril 2016, a validé le dispositif d'information et de participation en 3 étapes.

### ÉTAPE 1 (21 avril - 30 juin)

- information et échanges sur le projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur et ses bénéfices pour les mobilités du quotidien dans les territoires
- 2 ateliers thématiques « Saturation ferroviaire » et « Environnement et Développement durable » menés avec les associations et les acteurs socio-économiques dont les productions et points de vue exprimés seront consultables sur le site Internet

### ÉTAPE 2 (mai - juin)

- échanges et recueil des points de vue des élus locaux sur les variantes de tracés et les positions des gares de la Priorité 1

### ÉTAPE 3 (1<sup>er</sup> septembre - 30 novembre)

- échanges et recueil des points de vue du public sur les variantes de tracés et les positions des gares de la Priorité 1

Le maître d'ouvrage SNCF Réseau prévoit de mobiliser les instances de concertation et de gouvernance du projet (collège des acteurs, comités territoriaux...) durant la concertation publique.

## LES AMÉNAGEMENTS DE LA PRIORITÉ 1 FONT L'OBJET DE LA CONCERTATION DE 2016 ET SERONT ENSUITE SOUMIS À L'ENQUÊTE PUBLIQUE

