

DOSSIER DE PRESSE - SEPTEMBRE 2011
Une concertation aujourd'hui
pour construire ensemble
un système ferroviaire global demain



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 :

SOMMAIRE

LGV PACA, un système ferroviaire global, indispensable à la région 3

UN SYSTÈME FERROVIAIRE GLOBAL PERFORMANT 3

Une ligne nouvelle, c'est deux fois plus de performance au quotidien.

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

LE PROJET DE TOUTE UNE RÉGION 4

Le système ferroviaire de demain.

Contexte : un territoire en plein essor.

Objectif : des déplacements durables.

LGV PACA, un projet à construire ensemble 5

UNE CONCERTATION PROGRESSIVE ET CONTINUE 5

2011/2014 : 4 ans pour définir le projet en 2 phases.

15 SEPTEMBRE 2011/15 DÉCEMBRE 2011 : UNE PREMIÈRE PHASE DE CONCERTATION DÉCISIVE 5

Une gouvernance innovante à l'échelle des différents territoires, des instances de concertation pour tous.

4 SCÉNARIOS OUVERTS, VÉRITABLES BASES DE RÉFLEXION ET D'ÉCHANGES, PRÉSENTÉS À LA CONCERTATION 6

Comment ont été sélectionnés les 4 scénarios ?

Les 4 scénarios.

Annexes 8

LES DATES CLÉS D'UN PROJET D'ENVERGURE 8

LES SECTEURS GÉOGRAPHIQUES DES GROUPES DE TRAVAIL 9

LA CHARTE DE CONCERTATION

CONTACTS PRESSE :

Carole Teissedre

Responsable Communication et relations extérieures RFF PACA

Tél : 04 96 17 04 87

Mail : carole.teissedre@rff.fr

Stéphanie Lallemand

Service de presse LGV PACA

Tél : 04 94 08 40 75

06 81 36 42 69

Mail : stephanie@image-conseil.fr

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

Mission LGV PACA

Les Docks - Atrium 10.4

10, Place de la Joliette - BP 85404

13567 Marseille Cedex 02

À PROPOS DE RFF

Pivot du système ferroviaire français, Réseau Ferré de France développe, modernise et commercialise l'accès au réseau ferré dans une logique de solidarité du territoire aux échelles européenne, nationale et régionale.

Deuxième investisseur public français, comptant 1200 collaborateurs pour un chiffre d'affaire de 3,4 milliards d'euros, RFF pilote un plan de modernisation du réseau sans précédent de 13 milliards d'euros sur la période de 2008-2013. Dans le cadre du Grenelle de l'environnement, RFF met en oeuvre la politique nationale de déploiement de lignes nouvelles.

Fort d'un actif industriel de 30 000 km de lignes, RFF organise à l'attention de l'ensemble de ses clients,

entreprises ferroviaires de transport de voyageurs et de fret, un accès équitable et performant au réseau ferré français.

En région Provence-Alpes-Côte d'Azur, RFF investit plus de 240 millions d'euros pour rénover, développer et entretenir le réseau.

Les projets tels que la création de la 3ème voie ferrée entre Antibes et Cagnes-sur-Mer, la création de la 3ème voie ferrée entre Marseille et Aubagne ou la réouverture de la ligne Avignon-Sorgues-Carpentras, contribuent à construire la mobilité ferroviaire de demain.

Consultez notre site : www.rff.fr

Photos et vidéos libres de droit disponibles à la demande : www.mediatheque-rff.fr

LGV PACA, un système ferroviaire global indispensable à la région

UN SYSTÈME FERROVIAIRE GLOBAL PERFORMANT

Le projet LGV PACA répond à l'ensemble des besoins de déplacements des habitants de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur aux horizons 2023 et 2040, ainsi qu'aux exigences ferroviaires futures en France et en Europe.

Ce projet doit répondre aux **3 objectifs** issus du débat public de 2005 :

- **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
- **OUVRIRE** la région PACA aux autres régions françaises en la reliant au réseau ferré à grande vitesse
- **CONSTITUER** l'arc méditerranéen :
Barcelone - Marseille - Gênes

Une ligne nouvelle, c'est deux fois plus de performance au quotidien

Plus qu'une ligne nouvelle, c'est une véritable refonte : séparer les trafics pour garantir plus d'efficacité.

À l'heure actuelle, la ligne reliant Marseille à Vintimille est empruntée à la fois par des TGV, des trains nationaux, des trains régionaux et des trains de marchandises. Il est donc nécessaire de fluidifier l'ensemble et de fiabiliser le réseau.

La mise en service d'une deuxième infrastructure combinée à des aménagements de la ligne existante permettra de répondre aux objectifs d'augmentation de capacité pour un réseau fiable et efficace.

Ligne nouvelle : circulation de trains à grande vitesse (TAGV) et de trains InterCités à grande vitesse entre les agglomérations.

Ligne existante : circulation de TER avec des fréquences cadencées et un transport de marchandises facilité.

REPÈRES – LA RÉGION PACA

- 4 951 388 habitants.
- 3 millions d'habitants desservis par TGV, trains Corail et trains de marchandises en 2011.
- Soit près de 2 millions d'habitants qui n'ont pas accès au ferroviaire.
- Depuis 10 ans : + 0,9 % par an, soit un afflux d'habitants de plus de 42 600 personnes par an.

Plus qu'une ligne nouvelle, un réseau ferroviaire performant

Le projet LGV Provence-Alpes Côte d'Azur constituera **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 TER pour améliorer le quotidien 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 modernisée :

- 2 trains par heure dans chaque sens en heure de pointe pour les zones d'habitation 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 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 classique permettra d'ajouter un train InterCités par heure, en plus des trains à grande vitesse.

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

+ 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.

Nice → Turin ou Milan
en 2h30

+ 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.**

LE PROJET DE TOUTE UNE RÉGION

Le train a vocation à jouer un rôle majeur dans le développement durable de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur. Garantir des liaisons rapides entre métropoles et améliorer les déplacements et la qualité de vie des habitants, tel est le cap défini par le Grenelle de l'Environnement, telle est la volonté des collectivités, partenaires du projet de ligne à grande vitesse.

Le système ferroviaire de demain

Grâce au projet LGV PACA, les villes de la région, mais également toutes les métropoles européennes de l'arc méditerranéen, seront reliées efficacement entre elles, intégrant ainsi la région Provence-Alpes-Côte d'Azur dans le réseau ferré européen à grande vitesse.

En s'inscrivant dans une démarche globale, à la faveur d'une coopération efficace entre de multiples acteurs locaux et européens, le projet donne la mesure de sa dimension et de sa nécessité.

Au total, ce sont **30 millions d'habitants** qui sont concernés et bénéficieront de ce projet d'envergure, grâce notamment aux aménagements du réseau existant à l'horizon 2023 et à des aménagements sur le réseau existant jusqu'en 2040.

Contexte : un territoire en plein essor

Par la mise en place de la ligne à grande vitesse, la région pourra répondre aux besoins et demandes d'un flux d'usagers (habitants et touristes) sans cesse croissant.

Le nombre de voyageurs utilisant le transport ferroviaire en PACA est de 40 millions par an ; il passera à 80 millions en 2020 et à 110 millions en 2040.

La région Provence-Alpes-Côte d'Azur est un territoire dynamique. Son attrait touristique, son développement économique et sa population sont en constante augmentation.

Il est aujourd'hui nécessaire d'améliorer l'ensemble du système ferroviaire et de favoriser ainsi :

- | Les connectivités entre grandes régions françaises, espagnoles et italiennes,
- | Une meilleure desserte des centres des agglomérations urbaines au sein de la région PACA,
- | Un trajet mettant Paris à 4 heures de Nice.

En jouant un rôle primordial tant à l'échelle locale que nationale et internationale, le projet de LGV renforcera ainsi la place stratégique de la région. Elle sera notamment un chaînon essentiel de la future liaison ferroviaire à grande vitesse de l'Arc méditerranéen.

Objectif : des déplacements durables en PACA

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).
- | Le train représente seulement **1,7% de la consommation d'énergie** du secteur des transports, pour 10% du transport de voyageurs et de marchandises réalisés.

En proposant une réelle alternative écologique et performante à la congestion routière et au transport aérien, le projet LGV PACA se pose comme le garant d'une meilleure qualité de vie pour des millions d'habitants.

L'ARC FERROVIAIRE MÉDITERRANÉEN



LGV PACA, un projet à construire ensemble

UNE CONCERTATION PROGRESSIVE ET CONTINUE

2011/2014 : 4 ans pour définir le projet en 2 phases

Le projet entame aujourd'hui, avec **quatre années d'études et de concertation active**, une nouvelle étape décisive qui aboutira en **2016** à sa déclaration d'utilité publique, pour un lancement des travaux en **2018** et une mise en service à l'horizon **2023**.

2011-2014 : Etudes préalables à l'enquête d'utilité publique

Deux phases jusqu'en 2014 :

PHASE 1 EN 2011

À l'issue d'une concertation active, définition :

- ! du scénario le plus performant,
- ! des aménagements sur le réseau existant,
- ! du fuseau de passage de la ligne nouvelle, d'une largeur d'environ 1000 mètres.

PHASE 2, DE 2012 À 2014

À l'issue d'une concertation progressive et continue, définition du programme complet de l'opération à soumettre à l'enquête d'utilité publique, c'est-à-dire :

- ! une bande de passage d'environ 500 m de large ;
- ! 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.

2015 : Enquête publique

2016 : Déclaration d'utilité publique

2018 : Lancement des travaux

2023 : Mise en service de la ligne nouvelle et des aménagements du réseau existant.

15 SEPTEMBRE/15 DÉCEMBRE 2011 : UNE PREMIÈRE PHASE DE CONCERTATION ACTIVE POUR UN PROJET À CONSTRUIRE ENSEMBLE

Le projet LGV PACA entre dans une phase active de concertation qui démarre le 15 septembre 2011. Cette concertation est ouverte à tous et permettra de construire ensemble le projet de LGV PACA.

Deux temps forts en phase 1 :

Le choix d'un scénario intégrant les aménagements futurs de la ligne existante, puis le choix du fuseau de passage d'une ligne nouvelle d'environ 1000 mètres :

- ! septembre/octobre : choix d'un scénario intégrant les aménagements futurs de la ligne existante,
- ! novembre et décembre : choix du fuseau de passage d'une ligne nouvelle d'environ 1000 mètres.

La solution retenue par le comité de pilotage de fin décembre 2011 sera ensuite soumise à approbation ministérielle.

Une gouvernance innovante, à l'échelle des différents territoires, des instances de concertation pour tous

Pour inscrire au mieux la ligne nouvelle dans son territoire, la contribution étroite des élus locaux, 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 pilotage.

Une concertation suivie et évaluée

- ! Le **comité de la concertation**, présidé par le Préfet de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, est composé des Préfets de Département, des représentants des co-financeurs et du Garant de la concertation. Il assure un suivi du dispositif de concertation et d'information du public.
- ! Le **collège des acteurs** est l'instance de relais des acteurs à l'échelle globale du projet. Il réunit les représentants des acteurs non co-financeurs et le garant de la concertation pour faire part au comité de pilotage de leurs avis et observations sur le déroulement du projet et plus particulièrement de la concertation.
- ! Les **comités territoriaux** : Ils regroupent sous la présidence des Préfets de département, les collectivités co-financeurs et non co-financeurs, les représentants du monde économique, ainsi que les associations, et sont également en charge de « veiller à la bonne application de la Charte de la concertation sur leur territoire de compétence, » et de faire remonter, le cas échéant, les éventuelles difficultés rencontrées au comité de pilotage.

Une concertation ouverte pour associer le plus grand nombre :

- ! les élus locaux à travers une **commission consultative**
- ! les acteurs au travers des **groupes de travail géographiques** (secteurs géographiques en annexe) **et thématiques**
- ! le grand public par le biais de **réunions publiques**

Un comité de pilotage pour suivre et valider :

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.

Une concertation cadrée par une charte

Une charte de concertation co-construite par un comité de rédaction constitué de représentants des co-financeurs, des acteurs socio-économiques et du monde associatif permet de définir les objectifs et les modalités de la concertation et de l'information du public jusqu'à l'enquête d'utilité publique. Elle est disponible sur le site Internet (www.lgvpaca.fr) et en annexe.

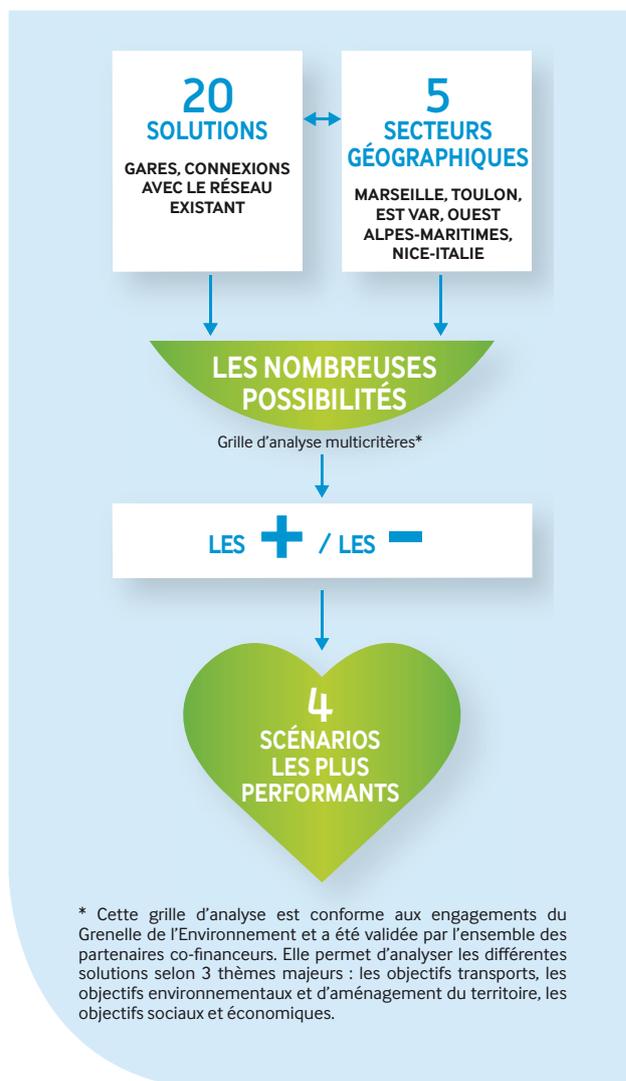
Un garant de la consultation pour veiller à la bonne mise en œuvre du dispositif de concertation, M. Philippe Marzolf, a été désigné par la Commission nationale du débat public (CNDP). Vice-Président de la CNDP, il est chargé, en tant que personnalité indépendante, de veiller à la mise en œuvre des modalités d'information et de participation du public.

Du 15 septembre au 15 décembre 2011 : 9 comités territoriaux, 40 groupes de travail géographiques et 13 réunions publiques permettront de choisir 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 le site Internet www.lgvpaca.fr

QUATRE SCÉNARIOS OUVERTS, VÉRITABLES BASES DE RÉFLEXION ET D'ÉCHANGES, 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.

Comment ont été sélectionnés les 4 scénarios ?



Les quatre scénarios

Les quatre scénarios proposés ne sont en aucun cas figés : ils serviront de base aux discussions et constituent le socle d'une concertation constructive.

Ils devront permettre d'aboutir au meilleur projet possible.

Ces scénarios combinent de façon optimale plusieurs objectifs :

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

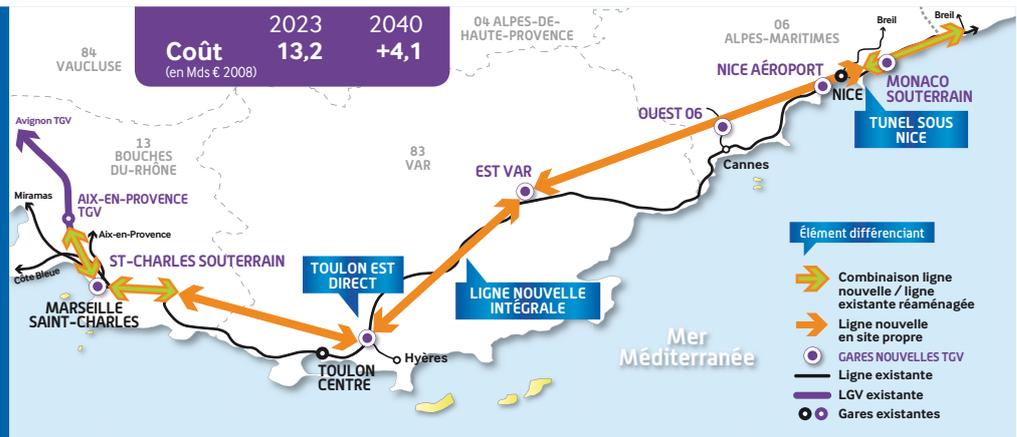
SCÉNARIO 1

Le +
proche
des centres
villes



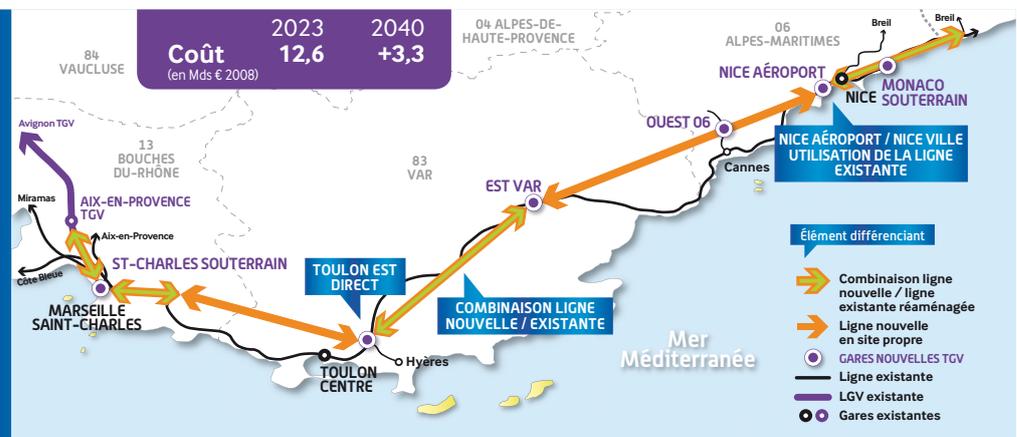
SCÉNARIO 2

Le +
rapide



SCÉNARIO 3

Le +
économique



SCÉNARIO 4

Le +
maillé



LES DATES-CLÉS DU PROJET

2003 à 2005 : élaboration par RFF d'un dossier, support du débat public, sur la base des résultats d'une vingtaine d'études dont le suivi et le pilotage ont été assurés par un comité technique, placé sous l'autorité d'un comité d'orientation présidé par le Préfet de région.

De février à juillet 2005 : Débat public.

Les objectifs issus du débat public sont :

- **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.
- **OUVRIRE** la région PACA aux autres régions françaises en la reliant au réseau ferré à grande vitesse.
- **CONSTITUER** l'arc méditerranéen : Barcelone - Marseille - Gênes.

2006 à 2008 : études complémentaires menées par RFF sur 14 scénarios.

11 février 2009 : réunion avec Jean-Louis Borloo, ministre de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de l'Aménagement du Territoire.

- Réaffirmation de la volonté d'une ligne à grande vitesse.
- Pas de consensus sur un scénario.
- Mise en place du secrétariat permanent.

29 juin 2009 : choix du scénario « Métropoles du Sud ».

30 novembre 2010 : réunion plénière avec l'ensemble des acteurs du territoire et le comité de rédaction afin de présenter la date de concertation.

17 janvier 2011 : validation par le comité de pilotage de la LGV PACA des objectifs de dessertes et de la charte de concertation.

12 Mai 2011 : validation des variantes fonctionnelles du projet, composition des comités territoriaux et du comité de la concertation et intégration des études liées au tronçon Nice-Italie dans le programme global.

11 juillet 2011 : validation des quatre scénarios qui seront portés à la concertation à partir du 15 septembre 2011.

15 septembre 2011 : début de la concertation.

LES SECTEURS GÉOGRAPHIQUES DES GROUPES DE TRAVAIL

RÉPARTITION DES GROUPES DE TRAVAIL GÉOGRAPHIQUES DANS LES BOUCHES-DU-RHÔNE



RÉPARTITION DES GROUPES DE TRAVAIL GÉOGRAPHIQUES DANS LE VAR



RÉPARTITION DES GROUPES DE TRAVAIL GÉOGRAPHIQUES DANS LES ALPES-MARITIMES

