

Association TGV  
Développement

*Var - Nice  
Côte d'Azur*

**LGV**  
**PROVENCE-ALPES-  
CÔTE D'AZUR**



Le 29 juin 2009,

l'Etat se prononce en faveur du scénario « **Métropoles du Sud** » desservant les agglomérations de **Marseille, Toulon et Nice**



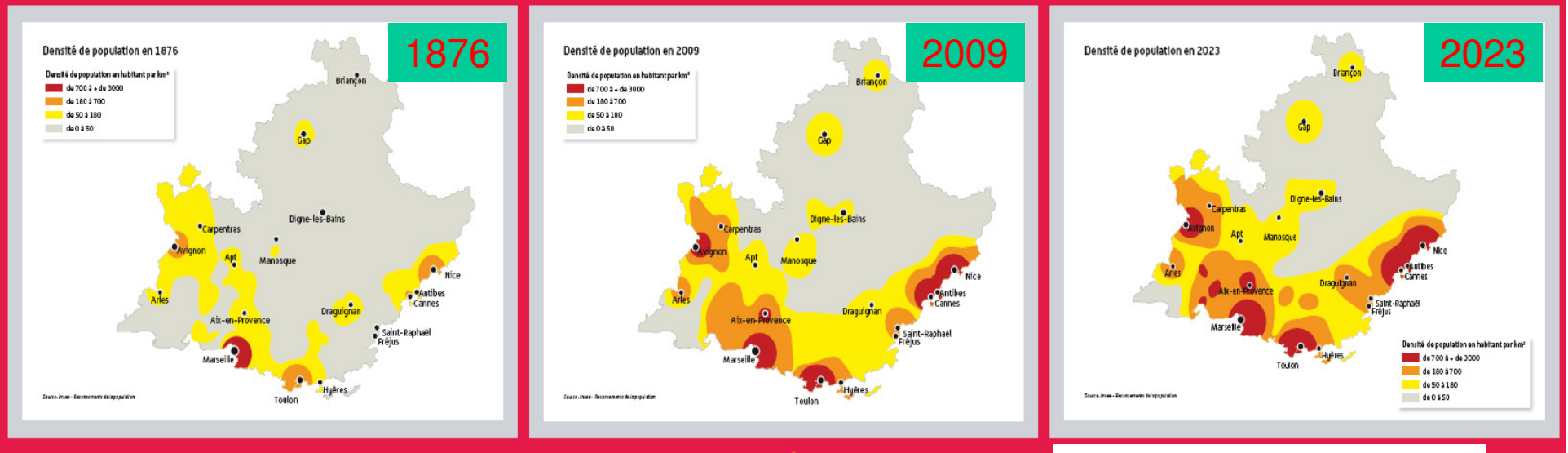
## Comment passer l'épreuve de la Commission Mobilité 21 ?

- A l'issue des élections de 2012, le gouvernement met en place une Commission chargé de hiérarchiser et sélectionner les grands projet d'investissements de transport
- Commission Duron qui rend son rapport à l'été 2013

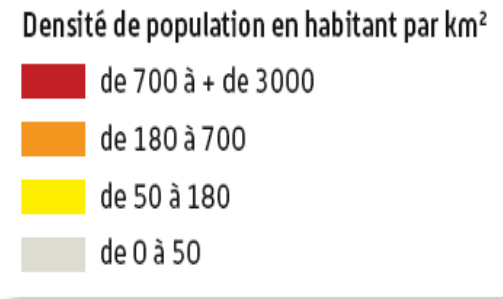
# Une évidence socio économique

## LA DÉMOGRAPHIE

De 2010 à 2040, la croissance démographique est très élevée, l'équivalent d'une ville de 25 000 habitants par an à l'échelle de la région, malgré le vieillissement de la population. Le solde migratoire reste important (environ 20 000 habitants /an) et compense la dégradation de l'accroissement naturel de la population. On compte en 2040 entre **5,8 et 6,2 millions d'habitants en Région PACA, contre 5 millions en 2010.**

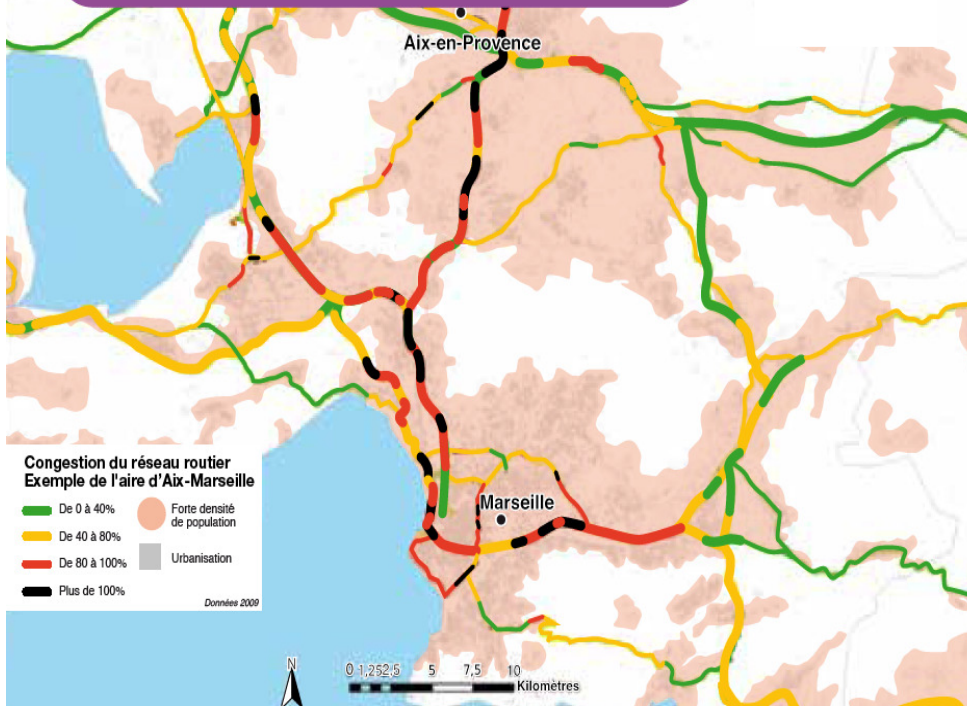


En 2009, plus de 75% de la population de la région concentrée sur seulement 10% du territoire



# Une évidence socio économique

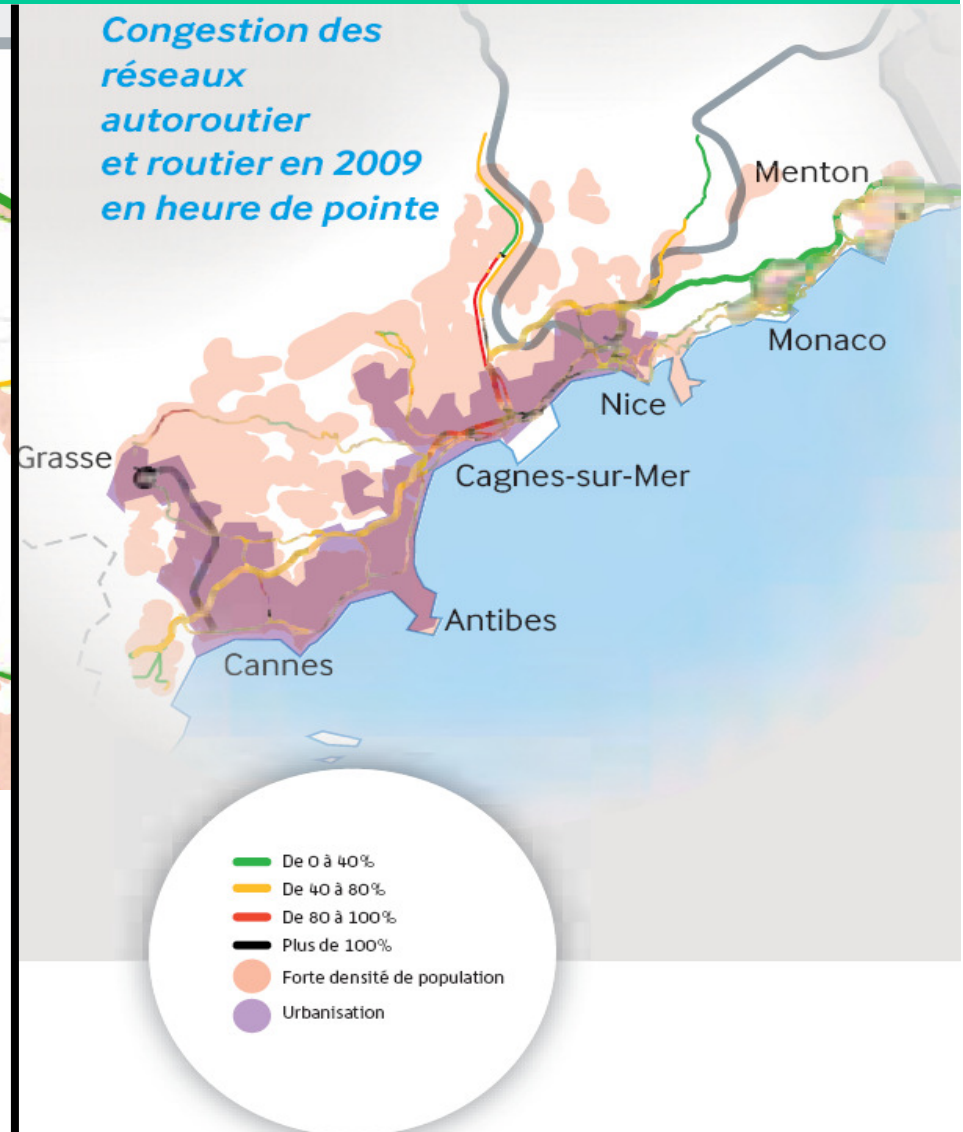
## UN RESEAU ROUTIER FORTEMENT CONGESTIONNÉ AUX HEURES DE POINTE



La région est asphyxiée par la congestion routière et souffre d'un déficit de transports en commun. Tout cela a des conséquences sur la santé et le confort des habitants: **600 000 personnes sont exposées à des niveaux de pollution de l'air supérieurs aux valeurs limites réglementaires. Un automobiliste perd environ 10 jours/an dans les bouchons de la métropole Aix-Marseille et 6 jours/an dans ceux de la métropole niçoise.**

Une nouvelle offre ferroviaire renforcera l'attractivité du train par rapport à des modes de déplacements beaucoup plus polluants et participera à la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

## Congestion des réseaux autoroutier et routier en 2009 en heure de pointe



# Une évidence socio économique

- Une seule ligne ferroviaire
- 1 voie par sens
- Tous les types de trains se succèdent (TER, TGV, fret)
- Des arrêts différents
- Pas de dépassements possibles

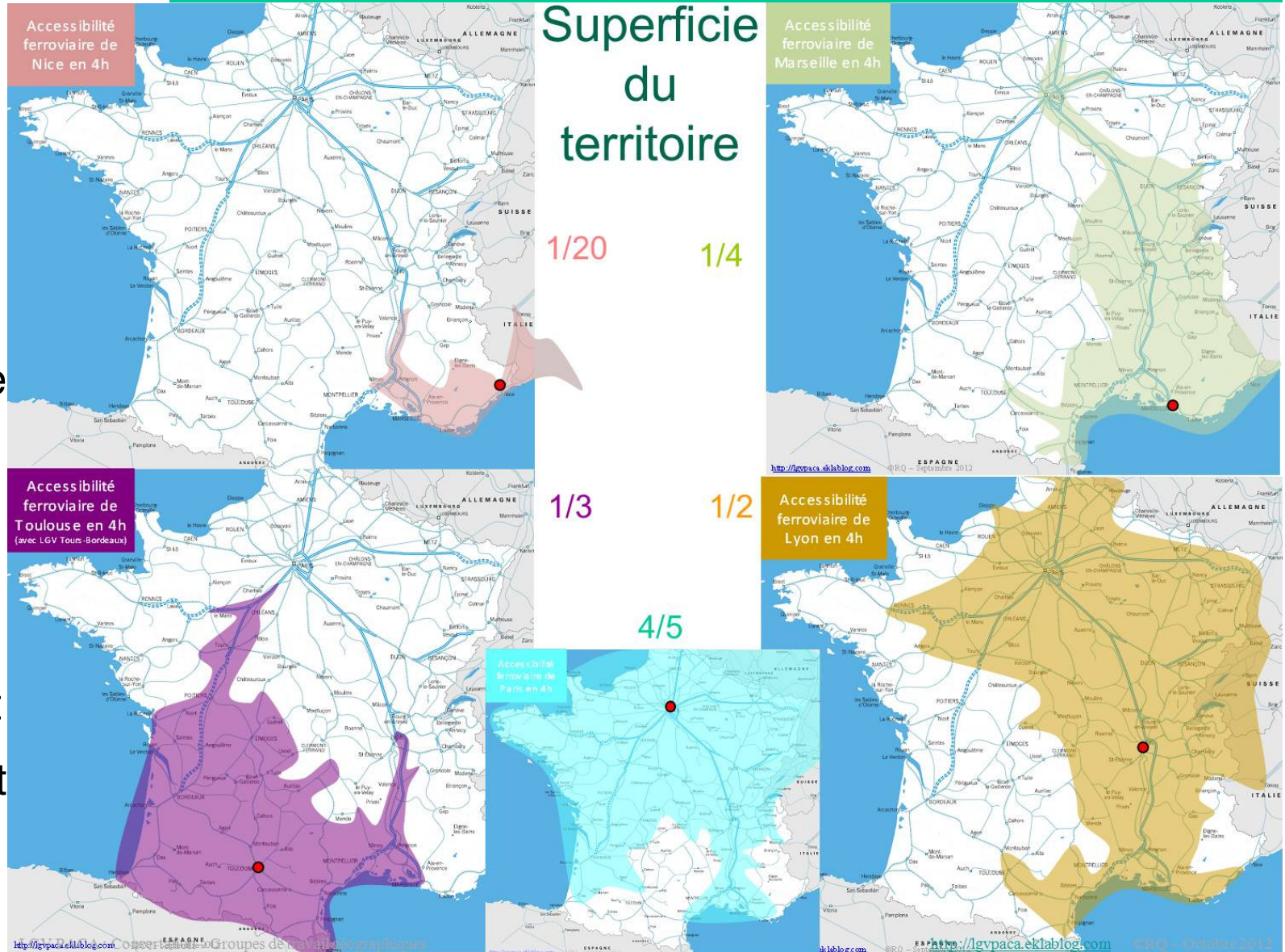


La Région Provence Alpes Côte d'Azur, qui compte près de **5 millions d'habitants** (seuil atteint avec 10 ans d'avance sur les prévisions INSEE), en accueillera **6 millions** en 2040. Les **37 millions de touristes qu'elle attire chaque année** représente **un apport net de plus de 2 millions d'habitants en été**.

# Un désenclavement urgent

- Seulement 158km à vol d'oiseau entre Marseille et Nice
- 2h30 par le train
- ~60km/h de moyenne
- Un pigeon voyageur fait le trajet plus rapidement
- ...

4/7/14



## Le projet étudié depuis 2012 : Vers un régime minceur...

- Un projet pour répondre à une très (trop ?) forte ambition de desserte TER et TGV de Marseille à l'Italie
  - Marseille : gare souterraine à 6 voies
  - Quadruplement des voies Vallée de l'Huveaune jusqu'à Aubagne
  - Ligne Nouvelle de Aubagne à La Garde (à l'est de Toulon)
  - Toulon : une gare semi enterrée, creusée depuis la gare existante, pour ajouter 4 voies à quai sous les voies existantes (5 à quai+1 filante)
  - Quadruplement des voies de Toulon à Est Var avec 3 shunts (Gonfaron, Le Cannet/Le Luc, Vidauban)
  - LGV de Est Var à Nice Aéroport (tunnel sous le Tanneron, viaduc dans la vallée de la Siagne, tunnel/surface jusqu'à Villeneuve Loubet, tunnel de Villeneuve Loubet à St Laurent du Var, nouveau viaduc sur le fleuveVar)
  - Ligne Nouvelle de Nice St Roch à Menton
- → **22.3 Milliards d'euros**



## D'un projet obèse à un gros projet

- Une première optimisation du projet consiste à se focaliser sur Marseille-Nice et revoir à la baisse les ambitions de dessertes
  - Mise à l'écart de Nice-Italie (- 3.6 Md€)
  - Réduction des ambitions pour la gare souterraine de Marseille St Charles, qui passe à 4 voies à quai (- 0.5 Md€)
  - Abandon de la gare semi-enterrée de Toulon au profit d'une extension à 6 voies à quai de la gare de surface et d'une arrivée du tunnel de la LN à l'ouest de la gare de Toulon, au lieu de La Garde(- 1 Md€)
  - Abandon de la gare souterraine Ouest Alpes Maritimes au croisement de Cannes Grasse, au profit d'une gare de quasi Surface à Sophia Antipolis/Bréguières (- 0.2Md€)
- → 17 Milliards d'euros
- C'est encore trop pour être présenté à la Commission Mobilité 21 !

## D'un gros projet à un phasage cible

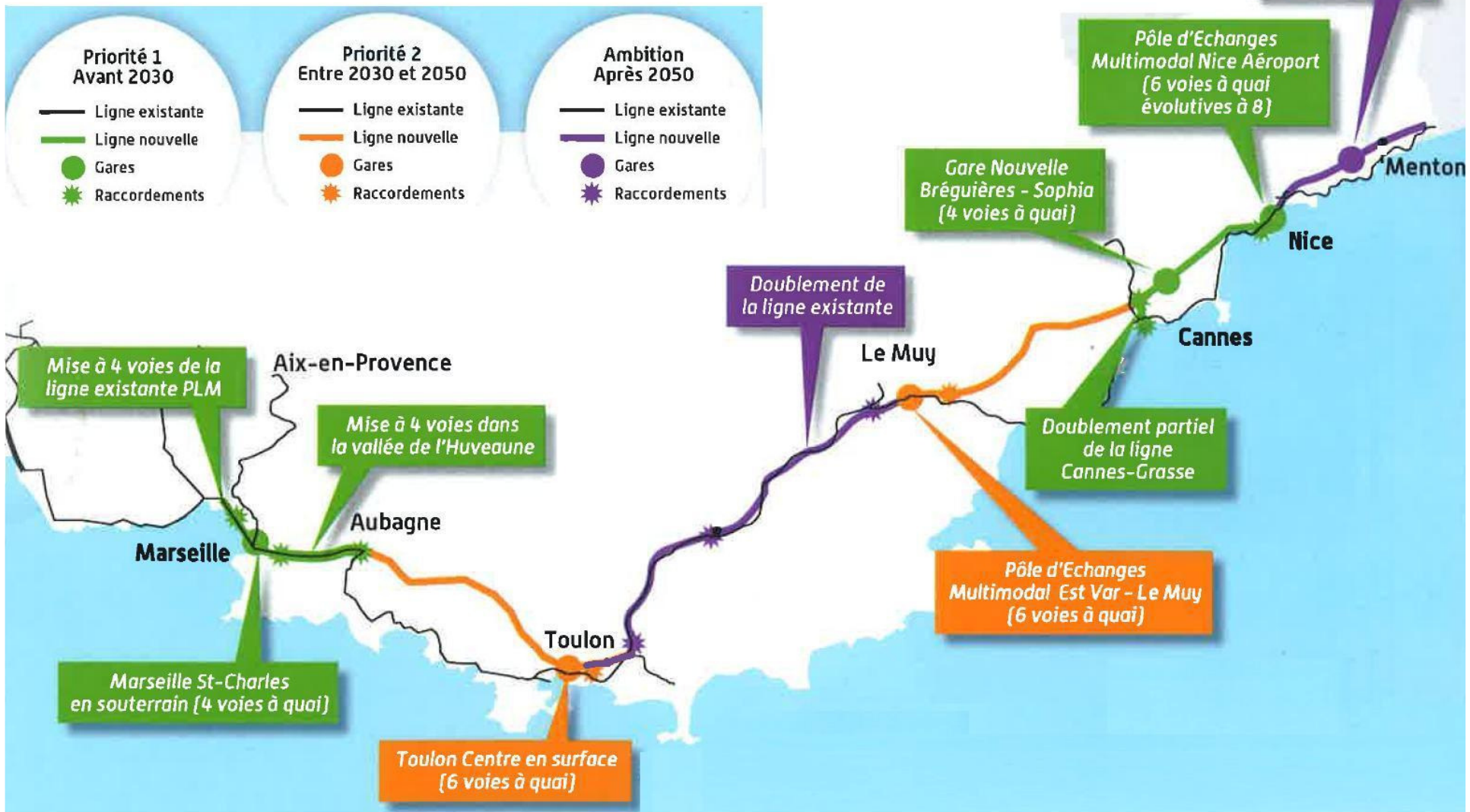
- Il s'agit de présenter le projet avec le meilleur rapport « qualité/prix »
- Éliminer les sections onéreuses avec peu d'avantages
- Le quadruplement des voies de Toulon à Est Var est « logiquement » repoussé aux calendes grecques (2050) et la moitié du tunnel sous Toulon (entre Toulon et La Garde) (-3.4Md€)
- → 12.6 Md€
- Projet « présentable », dans la compétition avec les autres projets nationaux
  - 75% de l'investissement,
  - 80% des gains de passagers,
  - 90% des gains de temps

## Un phasage cible encore découplable

- Face à l'urgence, RFF et les élus recommandent de réaliser dès 2025, les sections de Ligne Nouvelle autour des nœuds ferroviaire de
  - Marseille
  - Cannes-Nice

# La décision du gouvernement après le rapport de la Commission Mobilité 21

## Les différentes priorités de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur



# Le projet en discussion d'ici à 2050

## Priorité 1 + Priorité 2

12.6 Md€

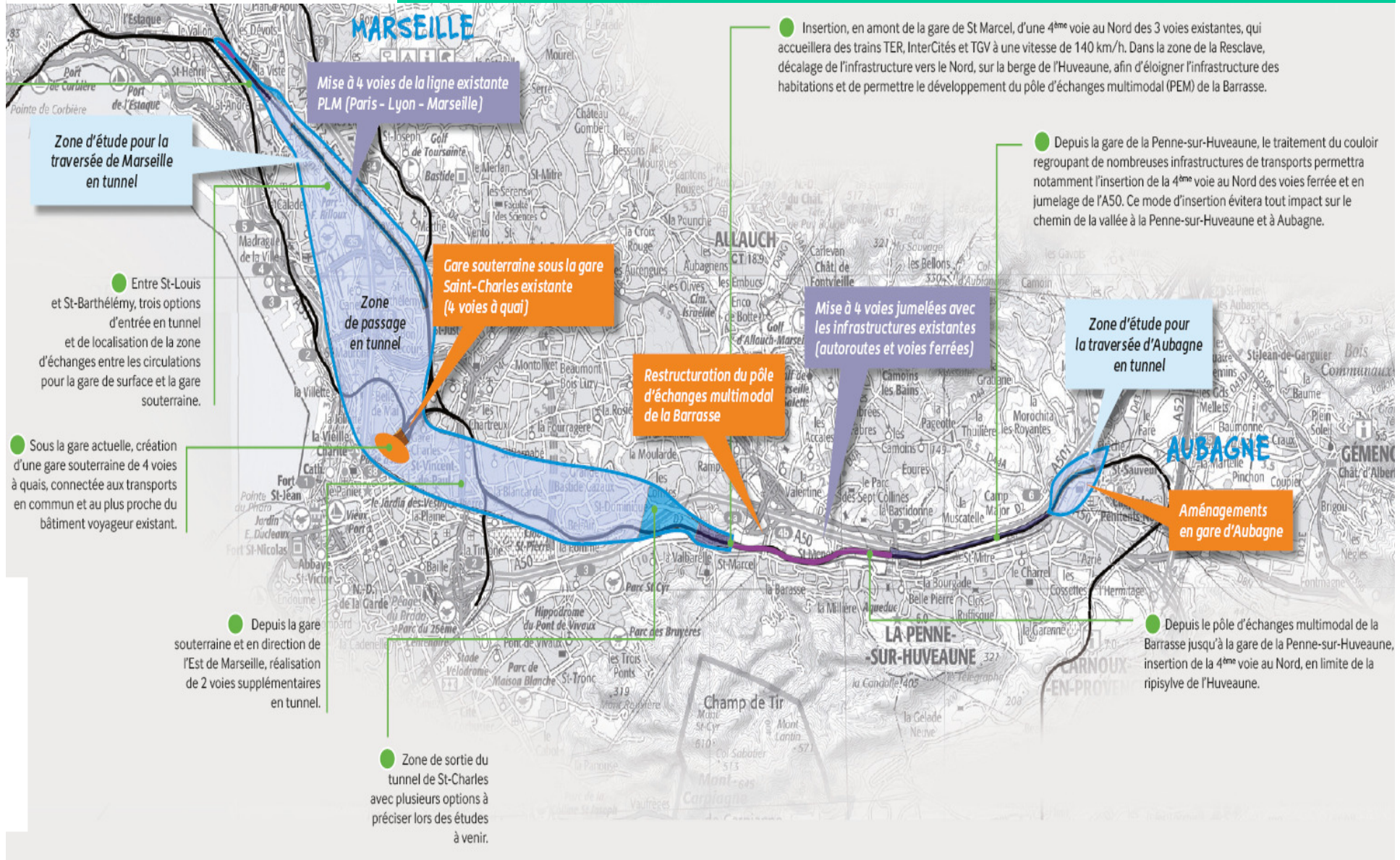


# Le projet rabougri, peut-être en 2030... Consultation de Décembre 2013 "priorité 1"

6.7 Md€



# ZPP de la priorité 1 - Marseille



# Objectifs et cout de la P1 à Marseille

## SERVICES FERROVIAIRES ENVISAGÉS

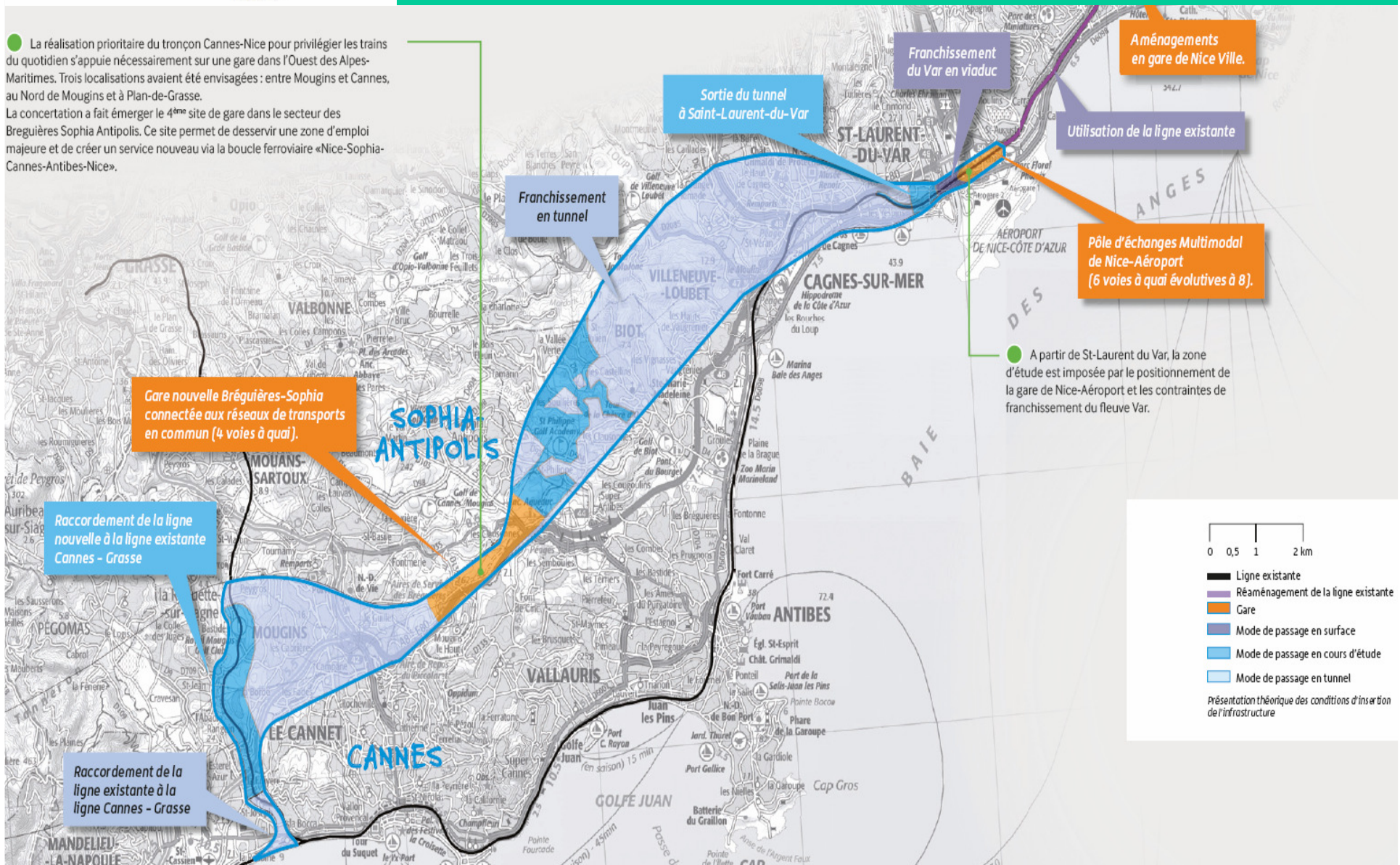


- POURQUOI CE PROJET VA-T-IL COÛTER 2,5 MILLIARDS D'EUROS ?**
- Parce qu'il va demander de grands travaux de génie civil et ferroviaire...
  - Pour aménager la gare souterraine sous la gare de surface.
  - Pour creuser un tunnel d'environ 11 km sous Marseille afin de faire passer la nouvelle ligne à quatre voies sans impacter le tissu urbain.
  - Pour raccorder cette nouvelle ligne souterraine au nord à la ligne Lyon-Paris et au sud à la ligne Toulon-Nice.
  - Pour passer de deux à quatre voies la ligne Lyon-Paris à partir de l'entrée marseillaise de la LGV Méditerranée, et de trois à quatre la ligne Toulon-Nice jusqu'à Aubagne.



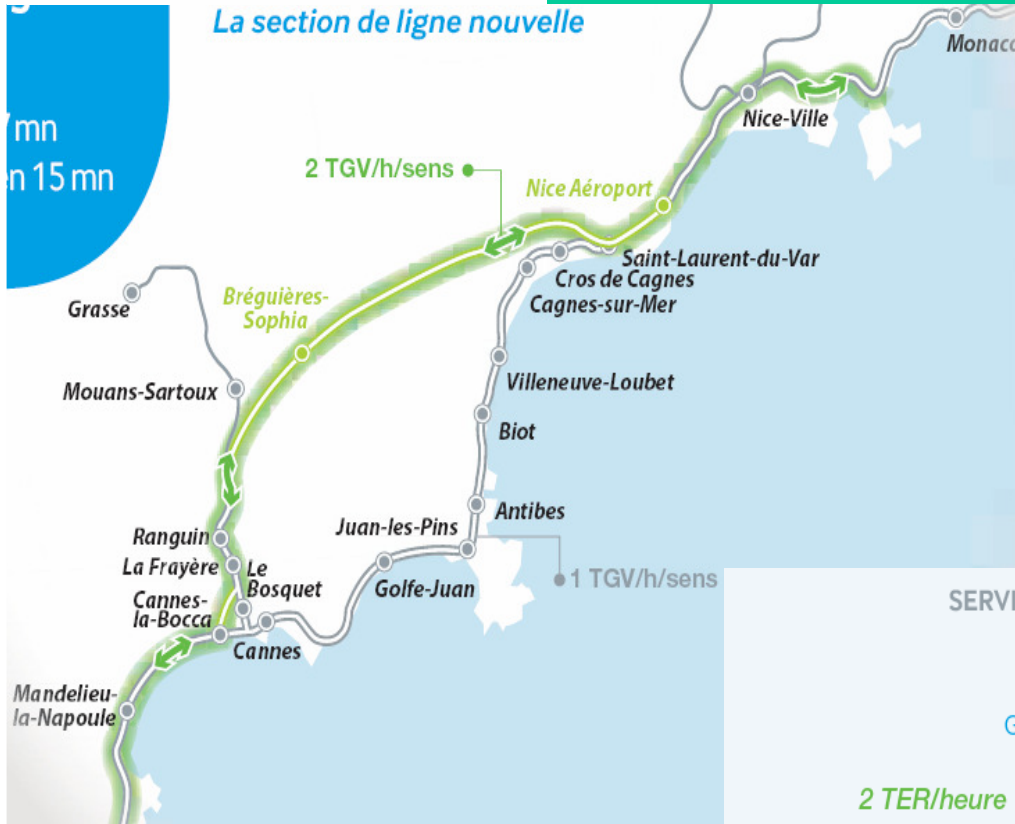
# ZPP de la priorité 1 – Noeud azuréen

● La réalisation prioritaire du tronçon Cannes-Nice pour privilégier les trains du quotidien s'appuie nécessairement sur une gare dans l'Ouest des Alpes-Maritimes. Trois localisations avaient été envisagées : entre Mougins et Cannes, au Nord de Mougins et à Plan-de-Grasse. La concertation a fait émerger le 4<sup>ème</sup> site de gare dans le secteur des Breguières Sophia Antipolis. Ce site permet de desservir une zone d'emploi majeure et de créer un service nouveau via la boucle ferroviaire «Nice-Sophia-Cannes-Antibes-Nice».

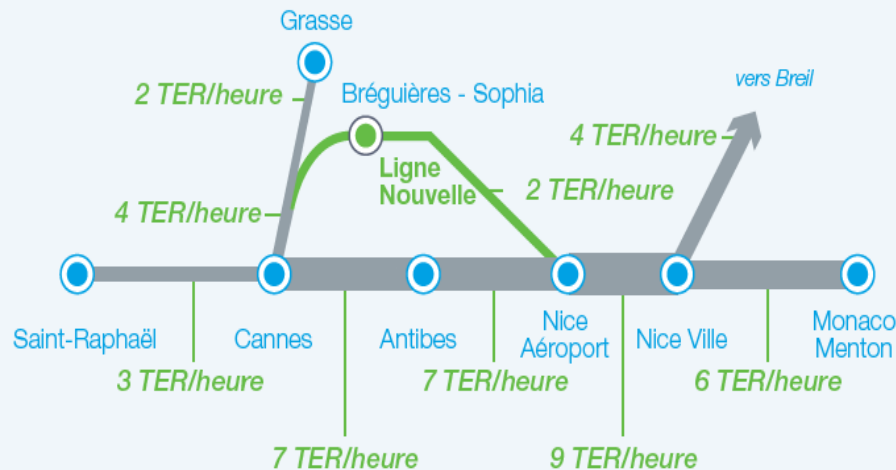


*Var - Nice  
Côte d'Azur*

# Objectifs de la P1 sur la Cote d'Azur



## SERVICES FERROVIAIRES ENVISAGÉS



4.2Md€

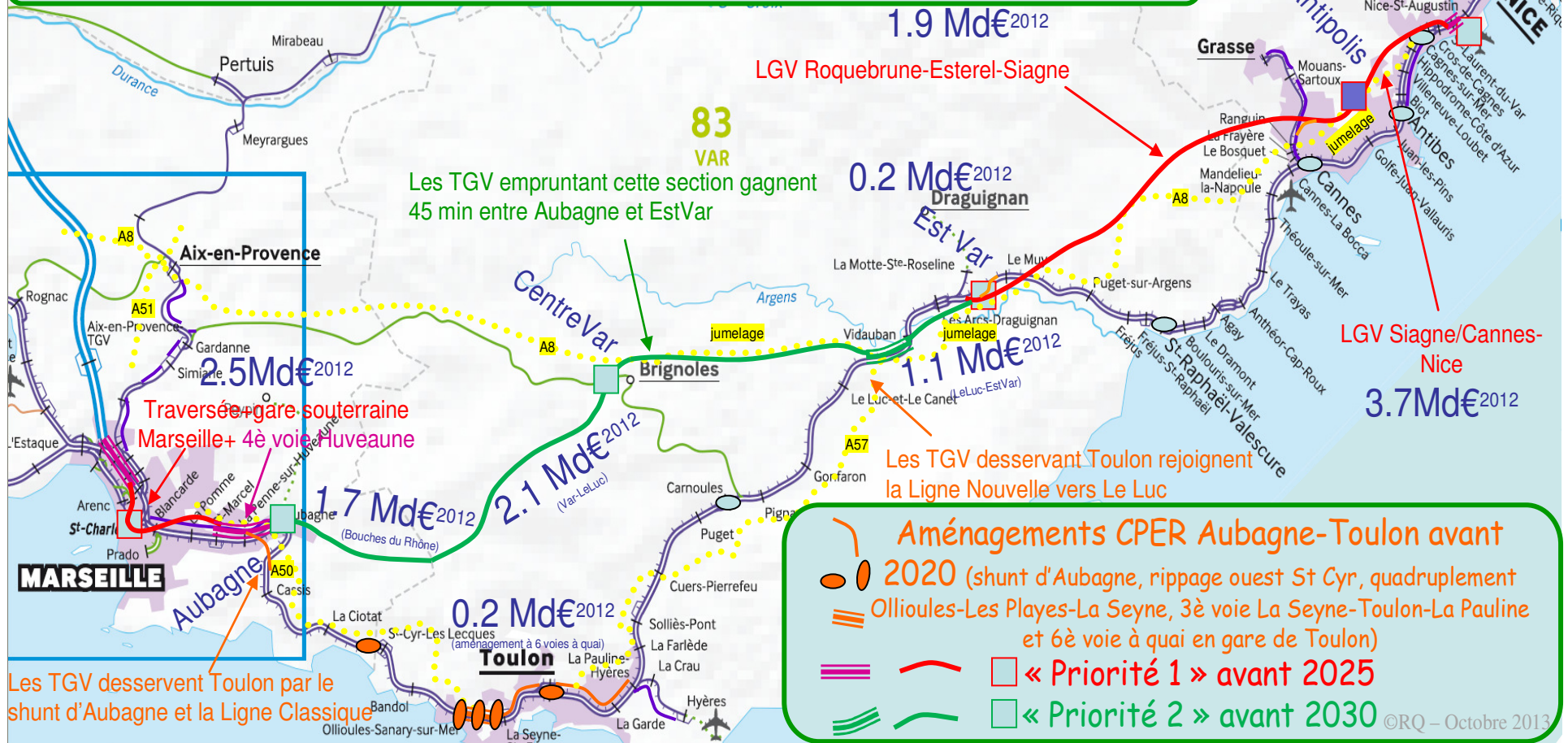
Var - Nice  
Côte d'Azur

# Cote d'Azur : et ensuite, la priorité 2 ?



# La proposition de l'Association

## Les priorités de l'association TGV développement pour la LN PCA



## 7. D'autres scénarii existent

14 scénarios d'infrastructure

6 scénarios « Côte d'Azur » :

5 débranchent de la LN5 au Nord de la gare d'Aix TGV

+

1 débranche au Sud de la gare d'Aix TGV



## Comment se positionner ?

- Le verre à moitié plein ou à moitié vide
  - À moitié plein :
    - le projet n'est pas abandonné
    - 6.7Md€ investi d'ici 2030 dans les nœuds ferroviaires
  - A moitié vide
    - Le projet est « seulement » repoussé aux calendes grecques
    - Le désenclavement de l'est de la région n'est même plus une urgence

## Comment réagir ?

- Marteler que, « non ! Le projet n'est pas abandonné, il est inéluctable ! »
- Le phasage, OK. Mais prendre en compte le désenclavement
  - → Intégrer à la priorité 1, la section EstVar-Cannes, pour faire gagner 45 min entre les Alpes Maritimes et le Var
  - → Obtenir cette priorité 1 pour 2025
- Pour un projet réaliste entre le 13 et le 83, Depuis Aubagne, passer par Brignoles et l'A8, plutôt que par Toulon

## Comment financer le projet ?

- La fausse question : « *combien va coûter la réalisation du projet ?* » (environ 13 Milliards d'euros à amortir sur un siècle)
- La vraie question : « *combien ça coûterait de ne PAS réaliser le projet ?* » (beaucoup + !)
  - Congestion routière, pollution, mortalité : 3.5Md€ qui seront in fine à payer par la Sécurité Sociale, la collectivité
  - 3.5Md€ de recettes potentielles pour le système ferroviaire... qui sinon finiront dans la poche de Vinci
  - Les gains de temps représentent ~7 Milliards d'euros
- **→ Et beaucoup plus encore avec la proposition via Brignoles de l'Association**



## Quelques idées de financement...

- La fraude fiscale sur une seule année : 80 Milliards d'euros
- Les péages perçus par Vinci en PACA sur les 50 prochaines années : 80 Milliards d'euros  
*(800 Milliards de km à 10 centimes/km)*
- Les subventions à l'éolien : 6 Milliards d'euros par an
  - → La LN PCA, ce n'est pas un problème de financement, c'est une question de courage politique

Association TGV  
Développement

*Var - Nice  
Côte d'Azur*

**LGV**  
**PROVENCE-ALPES-  
CÔTE D'AZUR**

Merci de votre attention

Bientôt à 45 min de  
Marseille par le TGV ?

