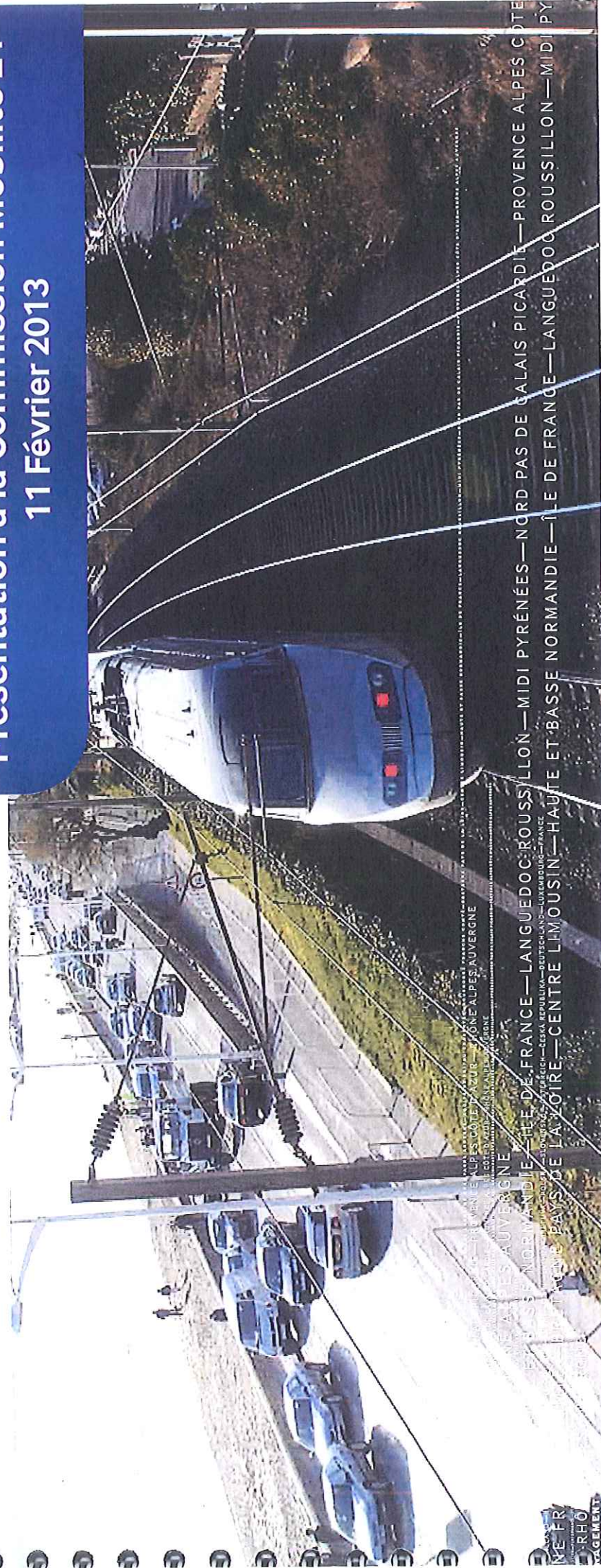
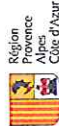


**Présentation à la Commission Mobilité 21  
 11 Février 2013**



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





## **UN GRAND PROJET DE MOBILITÉ DURABLE POUR UNE RÉGION MENACÉE D'ASPHYXIE / 04**

Trois objectifs partagés depuis le débat public de 2005...  
...consolidés par les concertations de 2011 et 2012

## **UN PROJET RÉALISÉ PAR ÉTAPES / 06**

Le projet complet à l'horizon 2040  
Le phasage cible à l'horizon 2030

## **PLUS DE TRAINS DU QUOTIDIEN POUR L'AIRE MÉTROPOLITAINE AIX-MARSEILLE / 08**

## **PLUS DE TRAINS DU QUOTIDIEN POUR L'AIRE MÉTROPOLITAINE TOULONNAISE / 10**

## **PLUS DE TRAINS DU QUOTIDIEN POUR L'AIRE MÉTROPOLITAINE NIÇOISE / 12**

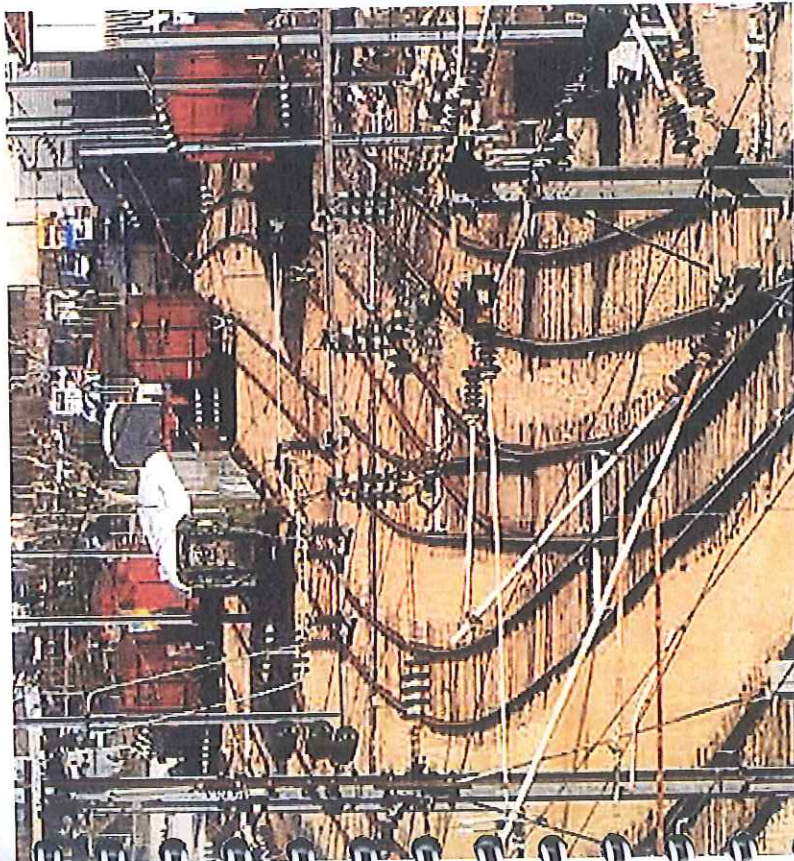
## **UN PROJET QUI RAPPROCHE LES TERRITOIRES / 14**

Un trafic ferroviaire au service de l'essor économique de la région et de la synergie entre ses pôles  
Un projet au service d'une mobilité plus respectueuse de l'énergie et de l'environnement

## **UN PROGRAMME D'AMÉNAGEMENTS POUR LE FRET / 16**

## **CONSTRUIRE L'ARC MÉDITERRANÉEN POUR RAYONNER DANS LE SUD DE L'EUROPE / 17**

Une ouverture nationale et internationale





# 1 / UN GRAND PROJET FERROVIAIRE DE MOBILITÉ DURABLE

## TROIS OBJECTIFS PARTAGÉS DEPUIS LE DÉBAT PUBLIC DE 2005...

**Ouvrir la région aux autres régions françaises et désenclaver l'Est de la région** en le reliant au réseau français à grande vitesse.

**Faciliter les déplacements à l'intérieur de la région** (entre les trois métropoles de Marseille, Toulon et Nice, et au sein de chacune d'elles) en offrant une alternative à la route et en complétant la seule voie ferrée existante du littoral.

**Constituer le système ferroviaire intégré et le chaînon manquant de l'arc méditerranéen**  
Barcelone – Marseille – Gênes

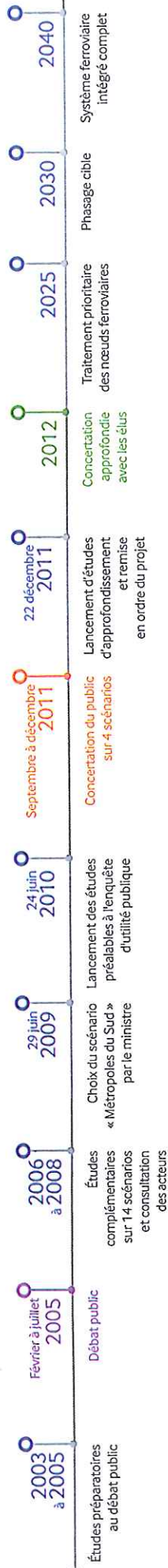
## ...CONSOLIDÉS PAR LES CONCERTATIONS DE 2011... ET 2012

### LES ACQUIS DE LA CONCERTATION DU PUBLIC

- Mettre en avant les transports du quotidien.
- Doubler les capacités du réseau ferroviaire (alors même que le doublement sur place de la ligne existante n'est pas possible partout et coûterait aussi cher qu'une ligne nouvelle avec de fortes nuisances).
- Privilégier des gares intermodales et interconnectées avec le réseau existant (gare souterraine sous la gare de Marseille Saint-Charles, gare de Toulon, gare nouvelle à l'Est du Var, gare Ouest 06, gare TaGV au pôle d'échanges de Nice-Aéroport notamment).
- Adapter la grande vitesse aux contraintes du territoire.
- Utiliser les emprises existantes dans le sillon permien pour un doublement de l'infrastructure.
- Prévoir une ligne nouvelle en site propre et à grande vitesse dans les Alpes-Maritimes.
- Améliorer la liaison Nice-Monaco-Italie.
- Éviter au maximum les zones agricoles.
- Limiter les nuisances pour les riverains et les impacts sur les milieux naturels.

### LES CONSTATS PARTAGÉS AVEC LES ÉLUS

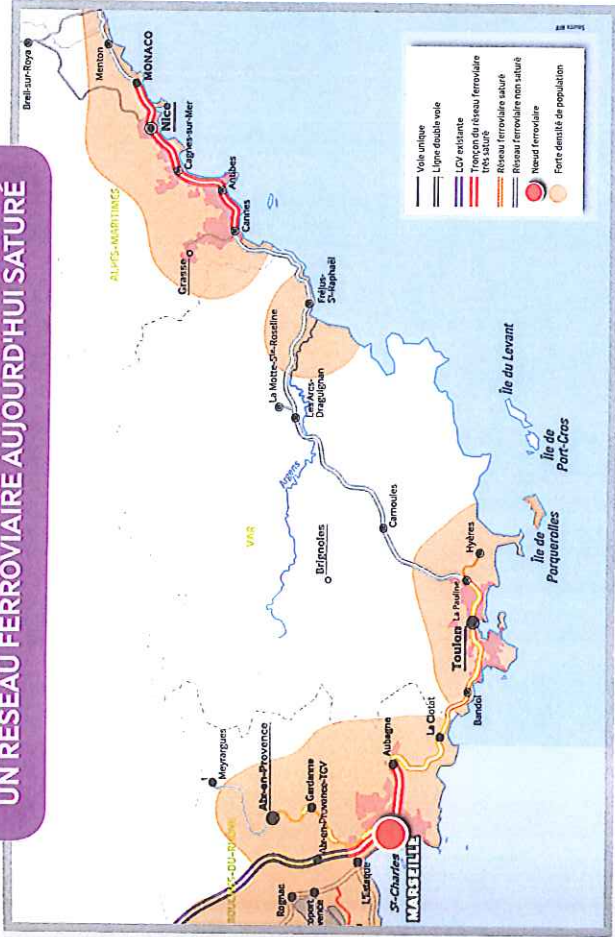
- La très grande vitesse n'est pas la priorité partout, il faut :
  - Améliorer les trains du quotidien.
  - Diminuer le temps de parcours entre Marseille et Nice notamment.
- Améliorer le réseau et le système ferroviaire.
- Développer l'inter-modalité au niveau des pôles d'échanges.
- Créer une nouvelle infrastructure et limiter au maximum les nuisances.
- Crédibiliser le financement du projet.
- Associer et mieux informer les élus du territoire.





# POUR UNE RÉGION MENACÉE D'ASPHYXIE

## UN RÉSEAU FERROVIAIRE AUJOURD'HUI SATURÉ



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.

Pour répondre à la dynamique démographique (+ 30 000 habitants/an) et à l'attractivité de son espace littoral, la région Provence Alpes Côte d'Azur dispose d'une seule ligne ferroviaire historique, qui a peu évolué depuis sa construction en 1860 et son électrification dans les années 1960. Cette ligne concentre aujourd'hui tous les trafics (TGV, inter-cités, TER et fret). Ainsi, la région dispose du plus petit linéaire de voie ferrée par habitant de France, alors que sa configuration géographique est favorable à une desserte ferroviaire en concentrant 80 % des habitants sur une bande de 25 à 40 Km le long du littoral, avec 3 des 10 plus grandes agglomérations françaises. Il faut toujours près de 6h pour rejoindre Paris depuis l'Est de la région, plus de 4h pour Lyon, 8h pour Bordeaux.

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.

## UN RÉSEAU ROUTIER FORTEMENT CONGESTIONNÉ AUX HEURES DE POINTE

DES HABITANTS DE LA RÉGION  
82%  
SOUTIENNENT LE PROJET





# 2 / UN PROJET À RÉALISER PAR ÉTAPES

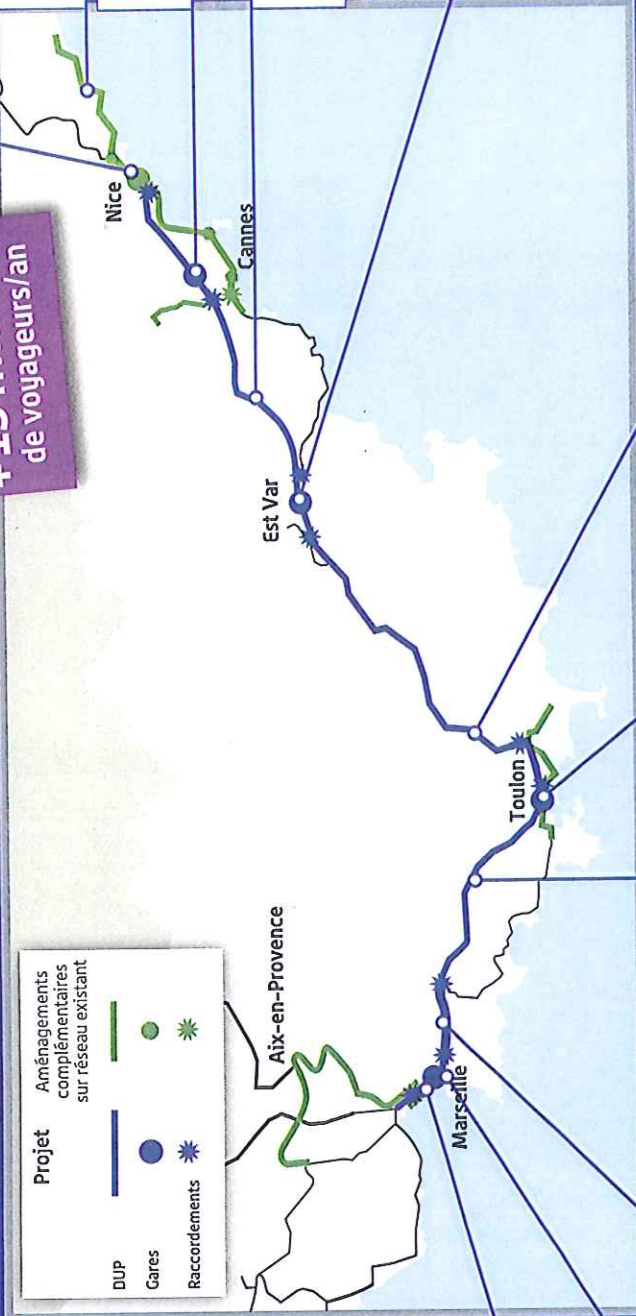
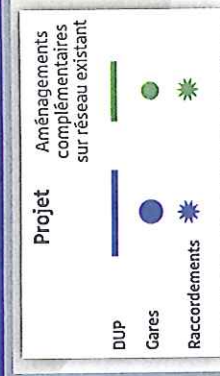
## LE PROJET COMPLET À L'HORIZON 2040

Créer la capacité ferroviaire répondant aux enjeux de la mobilité de demain : croissance démographique, report modal, qualité de vie.

Le projet de ligne nouvelle est réalisable par étapes. Le système régional sera organisé autour d'un maillage étroit entre la ligne nouvelle et les lignes existantes. Il sera ainsi possible de réaliser par tranches ordonnées la désaturation prioritaire des nœuds ferroviaires de Marseille et de la Côte d'Azur, puis de Toulon.

**COÛT**  
17 Md  
€ 2012

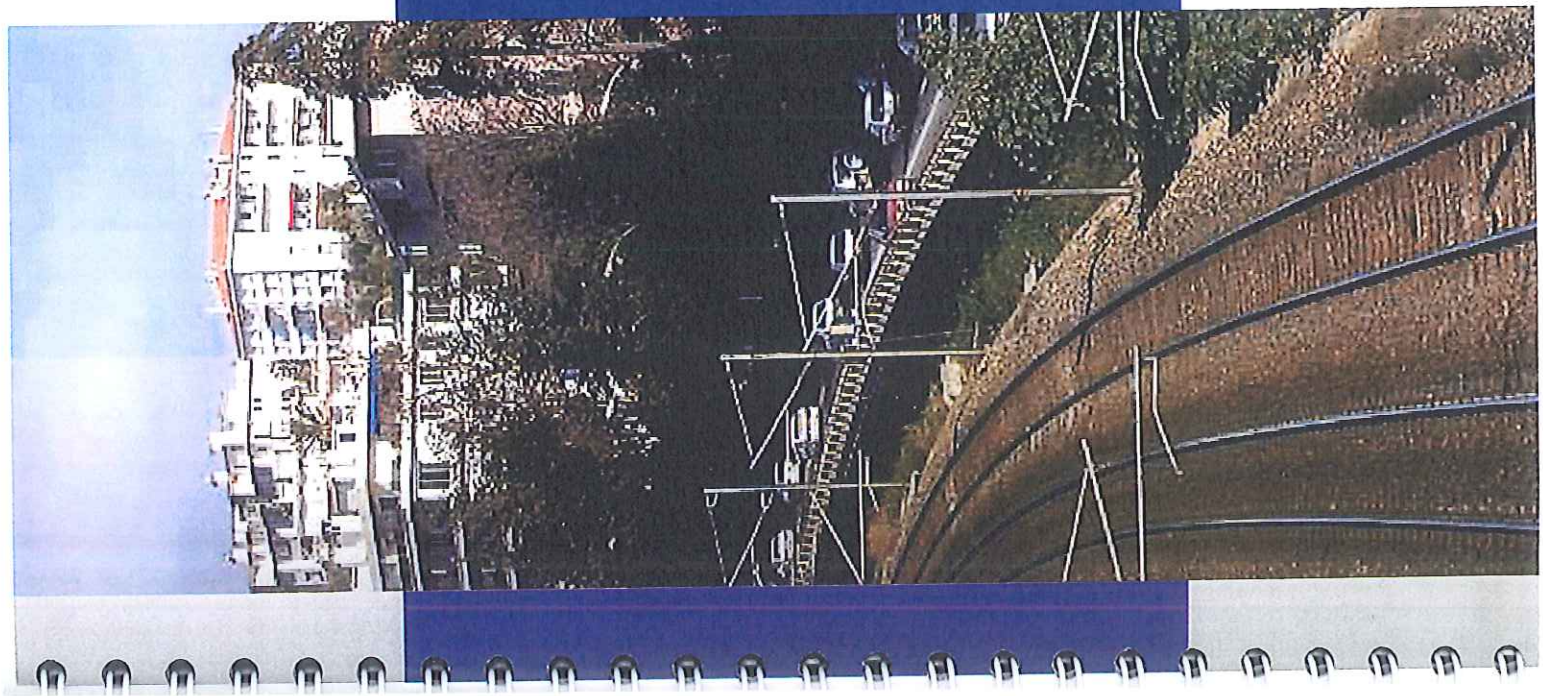
**+ 15 millions**  
de voyageurs/an



- Gare nouvelle à Nice-Aéroport dans le pôle d'échanges de l'OIN Plaine du Var
- Aménagements sur la ligne Nice - Vintimille
- Gare nouvelle Ouest Alpes-Maritimes
- Ligne nouvelle entre Est-Var et Nice
- Création d'une nouvelle gare Est-Var au Muy
- Doublage de la ligne existante de Toulon à l'Est du Var
- Gare en surface de 6 à 8 voies à quai à Toulon
- Ligne nouvelle entre Aubagne et Toulon-Centre
- 4<sup>ème</sup> voie dans la vallée de l'Huveaune

- Traversée souterraine de Marseille
- Gare souterraine à 4 voies à quai sous Marseille Saint-Charles
- 4<sup>ème</sup> voie dans la vallée de l'Huveaune





**DÉTAIL DU COÛT DES AMÉNAGEMENTS**

Traversée de Marseille (incluant la gare souterraine)	2,5 Mds € <sup>2012</sup>
4 <sup>ème</sup> voie Huveaune	0,3 Mds € <sup>2012</sup>
Aubagne – Toulon (incluant la gare de Toulon)	4 Mds € <sup>2012</sup>
Gare Est Var	0,2 Mds € <sup>2012</sup>
Roquebrune – Cannes	1,9 Mds € <sup>2012</sup>
Cannes – Nice	3,7 Mds € <sup>2012</sup>

## LE PHASAGE CIBLE À L'HORIZON 2030

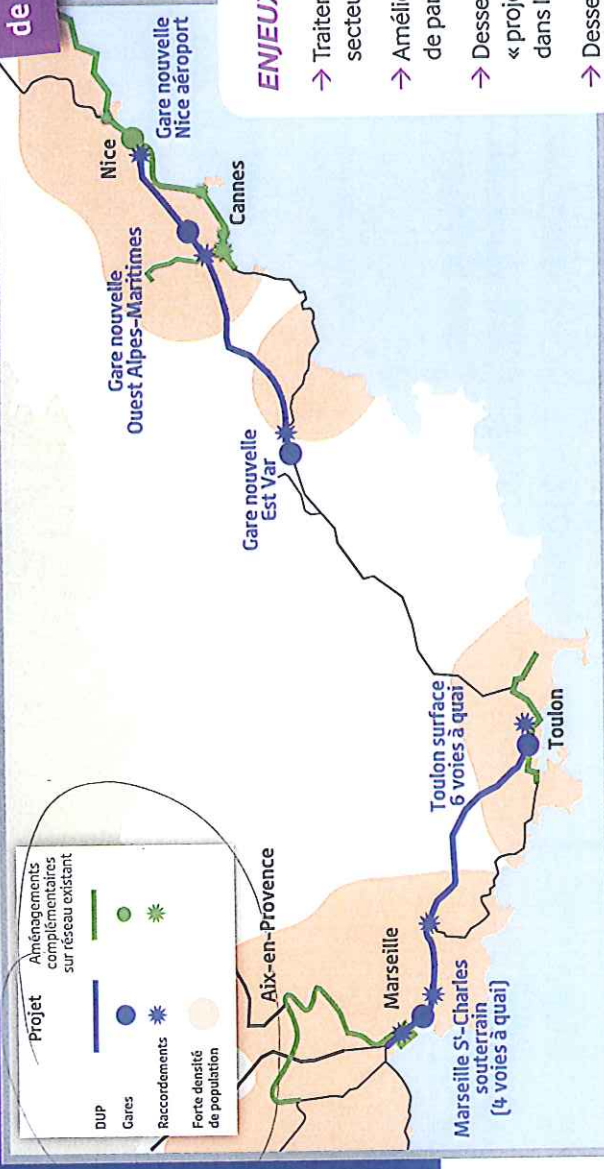
A l'horizon 2030, réalisation des sections permettant de résorber les bouchons ferroviaires de Marseille, Toulon et Nice, et d'apporter un gain de temps significatif : section Marseille – Toulon / section Le Muy – Nice.

Pour intégrer les contraintes budgétaires, le Comité de Pilotage du 9 janvier 2013 a retenu un phasage cible qui permet d'assurer plus de 80 % des gains de trafic escomptés avec le projet complet, et près de 90% des gains de temps avec moins de 75% de l'investissement nécessaire au projet.

Dans les 10 prochaines années, un traitement prioritaire des nœuds ferroviaires des agglomérations marseillaises et azuréennes devra permettre d'accueillir 7 Millions de voyageurs supplémentaires chaque année, essentiellement dans les TER. La section Toulon-Le Muy devra relever d'un Projet d'Intérêt Général pour préserver sa réalisation ultérieure par intégration dans les documents d'urbanisme.

**COUT PHASAGE**  
**12,6 Md €<sup>2012</sup>**

**+12 millions**  
de voyageurs/an\*



**EJEUX:**

- Traiter en priorité les secteurs les plus saturés
- Améliorer les temps de parcours
- Desserte TER de niveau « projet complet » dans les 3 métropoles
- Desserte TaGV améliorée

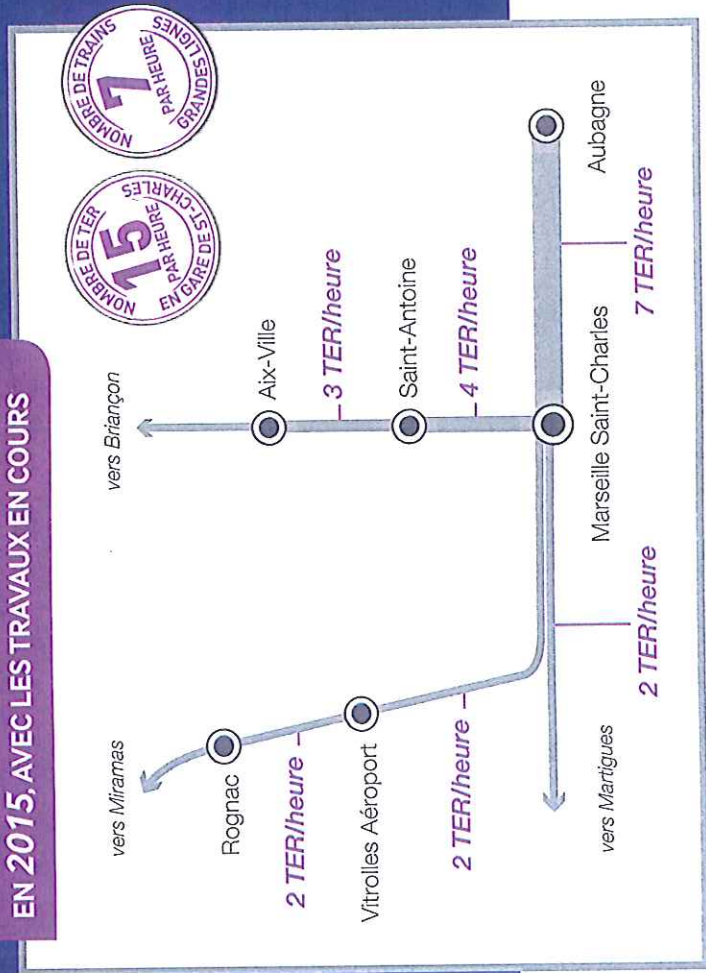
\* Y compris les aménagements connexes sur le réseau existant (2,1 milliards €<sup>2012</sup>) nécessaires à l'efficacité du système ferroviaire



# 3 / PLUS DE TRAINS DU QUOTIDIEN POUR L'AIRE MÉTROPOLITAINE AIX-MARSEILLE

Le projet a pour objectif de dynamiser l'ensemble du transport ferroviaire de l'aire métropolitaine Aix-Marseille, en améliorant les connexions entre la gare de Marseille Saint-Charles et le territoire. La traversée souterraine de Marseille permet d'accroître la desserte TER autour de Marseille en libérant de la capacité dans la gare de surface et de créer des liaisons transversales, par exemple d'Aubagne à Vitrolles-Aéroport. Grâce à la réouverture au service voyageur de la ligne Rognac – Aix et au doublement de la ligne

## EN 2015, AVEC LES TRAVAUX EN COURS



Aix – Marseille, il pourra y avoir 4 nouvelles haltes TER dans l'étoile ferroviaire aixoise. La côte bleue et le nord de Marseille seront mieux desservis grâce à la création de 2 nouvelles gares TER dans la proche banlieue Marseillaise. Les aménagements permettront d'augmenter la fréquence et les temps de parcours sur l'ensemble du réseau ferroviaire des Bouches-du-Rhône.

## AVEC LE PHASAGE CIBLE\*



\* Y compris aménagements connexes sur le réseau existant pour un montant de 600 M €<sup>2012</sup>



Une gare actuelle en impasse et en limite de capacité.

## LE PÔLE D'ÉCHANGES MULTIMODAL DE MARSEILLE SAINT-CHARLES

Le complexe de Saint-Charles est à la fois le principal nœud d'échanges de la métropole Aix-Marseille-Provence et le plus critique, du fait de la congestion du plateau ferroviaire. La croissance forte connue depuis 2002 et l'arrivée de la LGV Méditerranée (12M de voyageurs en 2012 contre 7,7M en 2002) est entravée par cette congestion.

Les prévisions indiquent que dans les 10 prochaines années la gare Saint-Charles devra permettre d'accueillir plus de 20 millions de voyageurs par an dans un environnement urbain où le plateau ferroviaire constitue une coupure. La gare nouvelle répondra au double enjeu suivant :

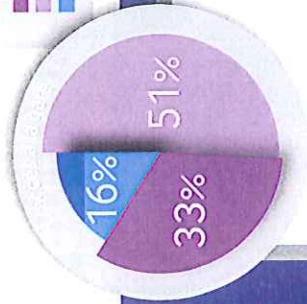
- décongestionner la gare actuelle et permettre le développement du réseau ferroviaire pour le conforter comme la colonne vertébrale du réseau de transport métropolitain et régional,
- amplifier la dynamique engagée dans la zone avec l'Opération d'intérêt National Euroméditerranée, le Pôle Média, etc. en favorisant un projet urbain global permettant le désenclavement de quartiers centraux et l'intermodalité.

FRÉQUENTATION DE LA GARE  
en millions de passagers/an

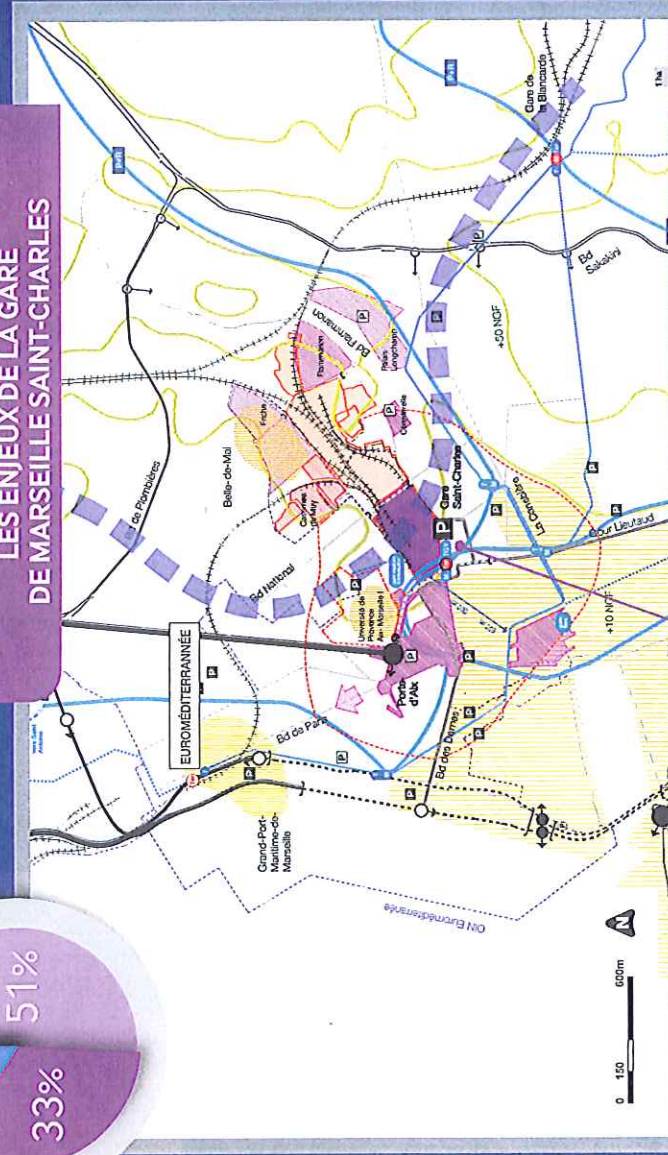
Actuelle	Projet
10,3 M/an	20 M/an

• Source Aristote 2010

Modes doux  
TC  
Voitures



## LES ENJEUX DE LA GARE DE MARSEILLE SAINT-CHARLES



1. Infrastructures / aménage urbain  
autoroutes (A7 / A50 / A52)  
Axe express  
autoroute / carte  
voies ferrées  
infrastructures en tunnel  
Bâtiments / lot existants

axes structurels à l'échelle locale  
aménagement existant en projet  
parking relais existant  
TCSP métro  
TCSP tramway  
TCSP à l'étude

pôles intermodaux  
zone de circulation piétons à 10-15min  
hyper centre  
équipement d'échelle d'usage à proximité du pôle-gare  
axe de développement en cours

encluse en projet à proximité du pôle-gare  
grandes emprises foncières publiques  
2. Environnement / paysage  
habitat existant  
habitat dans voies ferrées et Bâtiments Charles  
3. Ligne Nouvelle  
Invention en seulisme

Des liaisons ferroviaires diamétralisées pour des connexions au port et à l'aéroport.



# 4 / PLUS DE TRAINS DU QUOTIDIEN POUR L'AIRE MÉTROPOLITAINE TOULONNAISE

Le schéma de desserte, approuvé en janvier 2011 par le Comité de pilotage, prévoit de nombreux aménagements de la ligne classique dans le périmètre du « RER toulonnais ». Les études en cours évaluent la pertinence de **2 nouvelles haltes** à l'Ouest (Les Playes et L'Escaillon) et **une à l'Est** (Sainte-Musse) de l'aire toulonnaise.

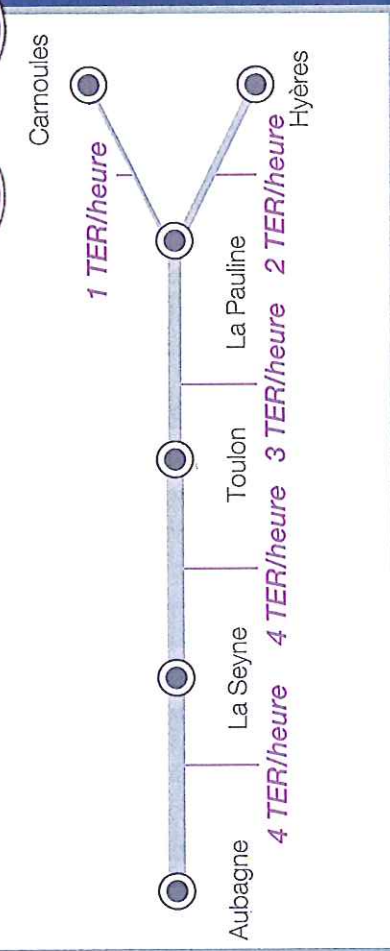
NOMBRE DE TRAINS  
PAR HEURE  
NOTIFIÉ EN  
BOIS

**7**

NOMBRE DE TRAINS  
PAR HEURE  
GRANDS LIGNES

**6**

## EN 2015, AVEC LES TRAVAUX EN COURS



La ligne La Pauline-Hyères sera modernisée.

La Ligne Nouvelle libérera de la capacité sur la ligne existante pour accroître l'offre TER.

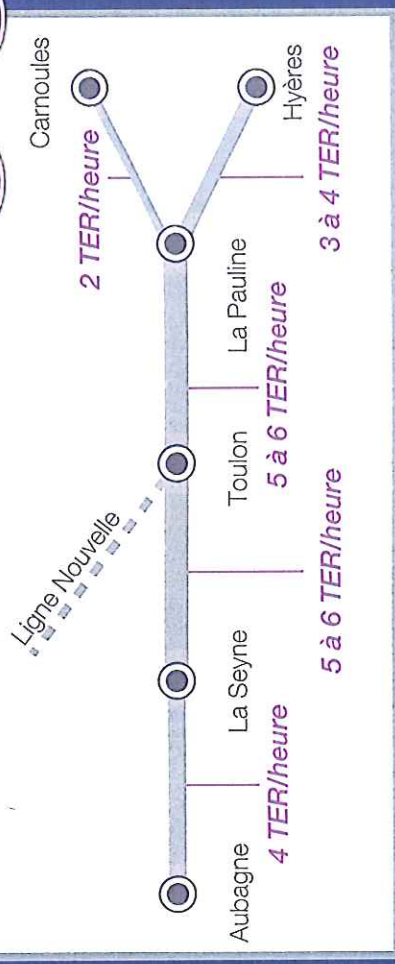
NOMBRE DE TRAINS  
PAR HEURE  
NOTIFIÉ EN  
BOIS

**12**

NOMBRE DE TRAINS  
PAR HEURE  
GRANDS LIGNES

**12**

## AVEC LE PHASAGE CIBLE\*



\* Y compris aménagements connexes sur le réseau existant pour un montant de 400 M €<sup>2012</sup>



## LE PÔLE D'ÉCHANGES MULTIMODAL DE TOULON

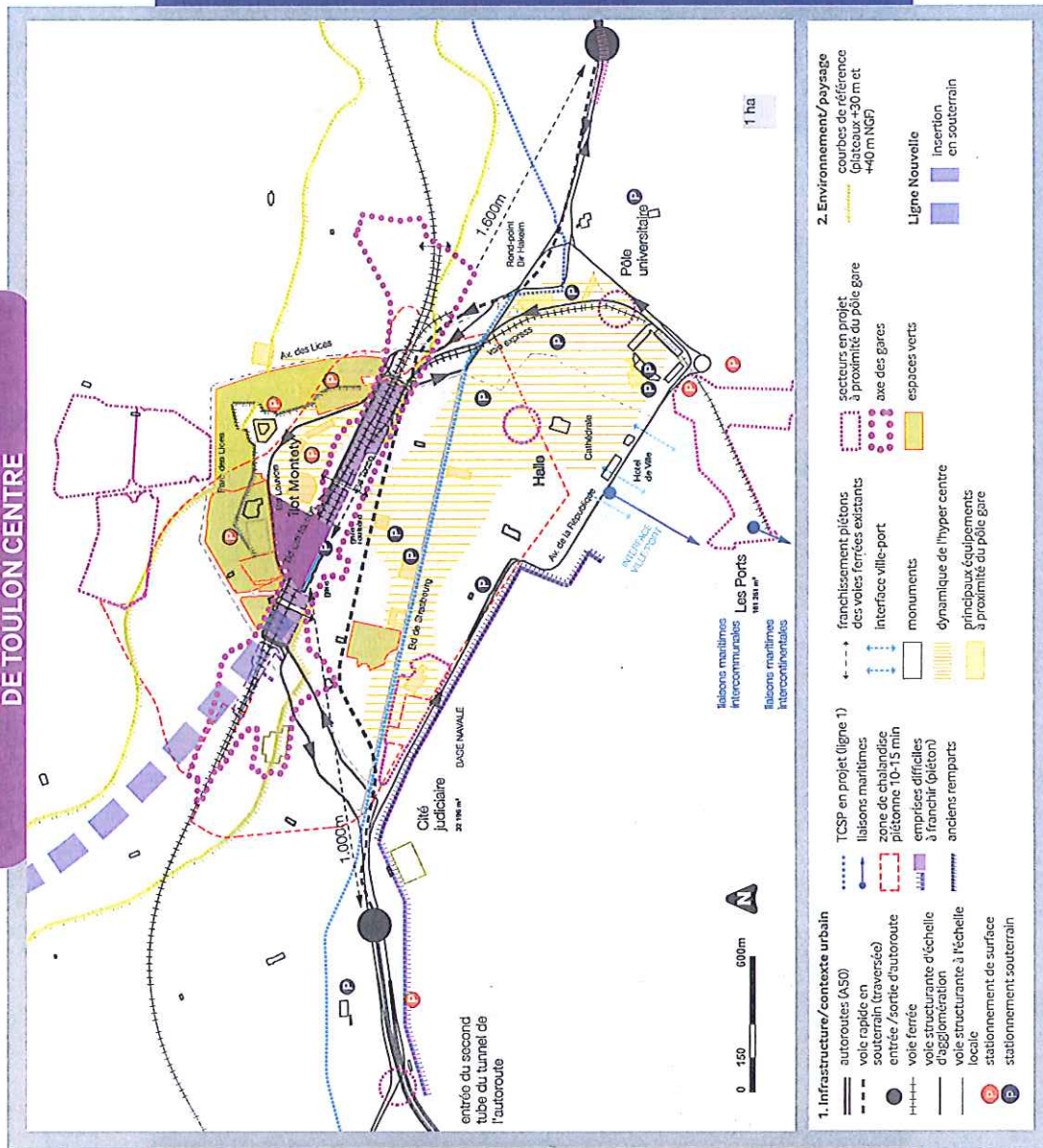
Le Comité de Pilotage de janvier 2013 a privilégié le renforcement de la gare existante au centre de Toulon en raison des atouts apportés par cette position au cœur de l'agglomération. Ce site est au cœur du projet de développement urbain de « l'axe des gares », colonne vertébrale de la redynamisation du centre de l'agglomération toulonnaise. Il s'inscrit en cohérence avec le projet urbain "Grande Rade" et le pôle de compétitivité "Mer".

FRÉQUENTATION DE LA GARE  
en millions de passagers/an

Actuelle*	Projet
3,4 M/an	7,4 M/an

\* Source Aristote 2010

## LES ENJEUX DE LA GARE DE TOULON CENTRE





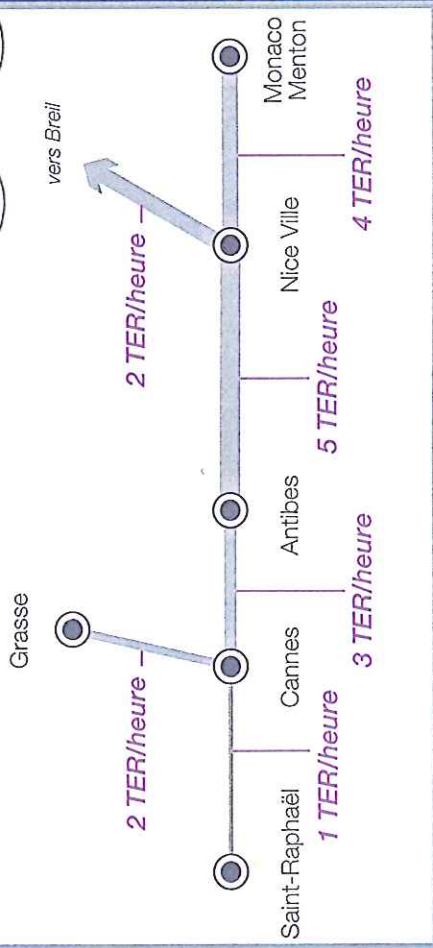
# 5 / PLUS DE TRAINS DU QUOTIDIEN POUR L'AIRE MÉTROPOLITAINE NIÇOISE

Dès 2025, l'utilisation par les TER de la section de Ligne Nouvelle entre la vallée de la Siagne et Nice, avec un arrêt en gare Ouest Alpes Maritimes, permettra de desservir la zone de Sophia Antipolis et le moyen pays Grassois. La connexion avec la ligne Cannes-Grasse permettra de mettre en place une boucle TER Nice – Antibes – Cannes – Ouest Alpes Maritimes – Nice qui répondra à l'engorgement routier de l'ouest de la Côte d'Azur.

11  
NOMBRE DE TRAINS  
PAR HEURE  
DANS LES GARES DE NICE

3  
NOMBRE DE TRAINS  
PAR HEURE  
DANS LES GRANDES  
GARES

## EN 2015, AVEC LES TRAVAUX EN COURS

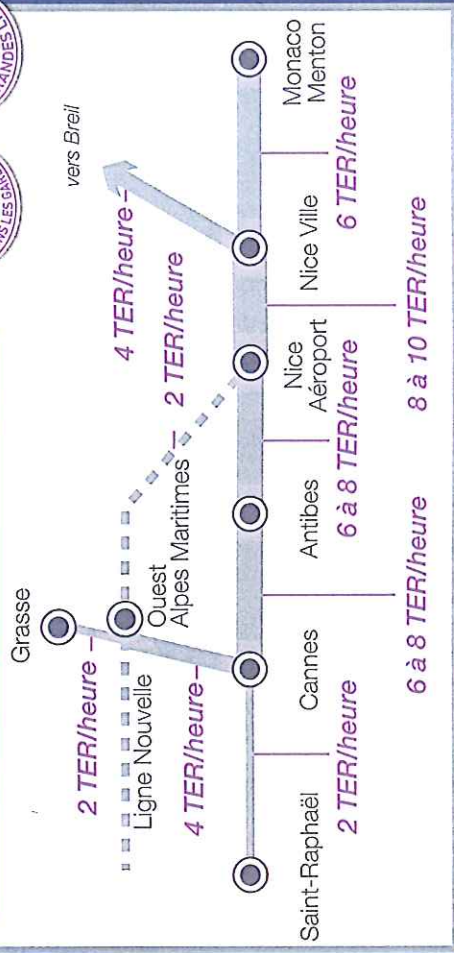


Sur l'axe littoral, le projet soulagera le trafic actuel. Il s'accompagnera de nombreux aménagements capacitaires au niveau des gares de Cannes, Antibes, Cagnes-sur-Mer, Nice-Ville et Menton. Le pôle multimodal de Nice-Aéroport accueillera les TGV et TER.

20  
NOMBRE DE TRAINS  
PAR HEURE  
DANS LES GARES DE NICE

7  
NOMBRE DE TRAINS  
PAR HEURE  
DANS LES GRANDES  
GARES

## AVEC LE PHASAGE CIBLE\*



\* Y compris aménagements connexes sur le réseau existant pour un montant de 950 M €<sup>2012</sup> (dont 290 M €<sup>2012</sup> pour la gare de Nice-Aéroport et 210 M €<sup>2012</sup> pour la 4<sup>e</sup> voie en gare de Cannes).



## LE PÔLE D'ÉCHANGES MULTIMODAL DE NICE-AÉROPORT

Le Comité de Pilotage de décembre 2011 a acté le principe d'un positionnement de gare nouvelle sur le site de Nice-Aéroport dont la réalisation est d'autant plus attendue qu'elle s'inscrit dans un **double projet de Pôle d'Échanges Multimodal et d'aménagement urbain d'envergure, retenus comme opération pilote "Ecocité - Ville de demain"**.

En effet, le PEM de Nice-Aéroport a vocation à être le principal noyau de transport en commun de l'agglomération, promoteur de la dynamique économique et urbaine induite par l'Opération d'Intérêt National EcoVallée dans la Plaine du Var, avec des équipements métropolitains de rayonnement national (Palais des Congrès...). Grâce à un **dispositif d'interconnexion complet avec l'ensemble des modes de transports** (dont une ligne de tramway en projet), le PEM sera l'une des clés de voûte du schéma départemental des transports collectifs, permettant notamment d'améliorer considérablement les conditions de déplacements intra-départementales et d'accroître le rapprochement des bassins de vie.

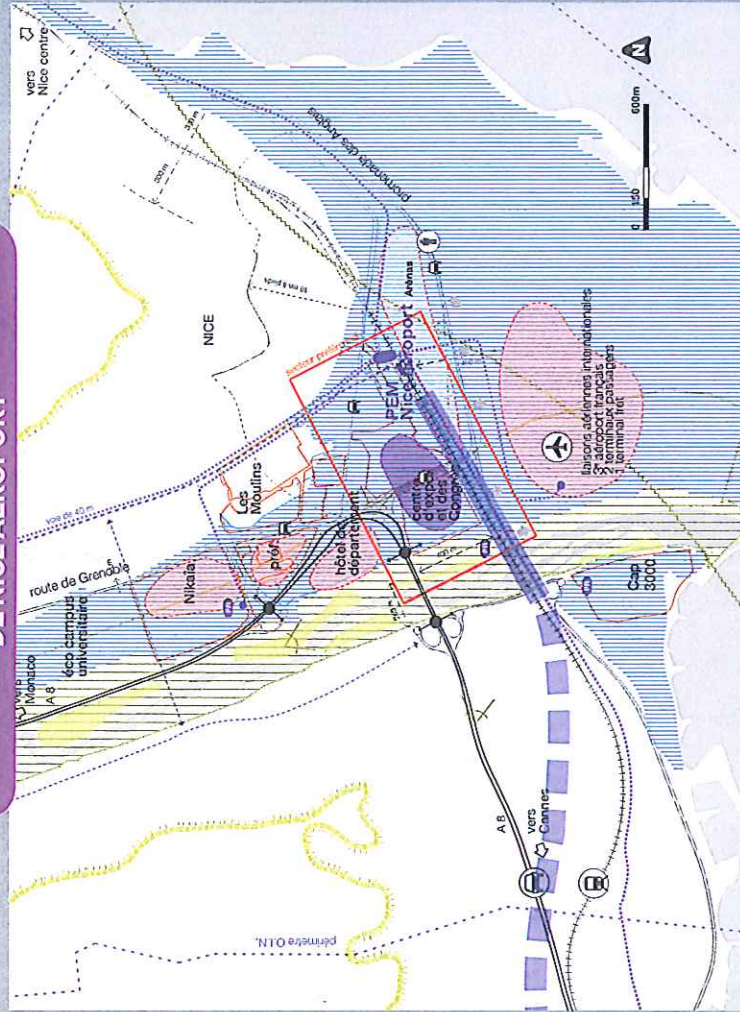
FRÉQUENTATION DES GARES  
en millions de passagers/an

**Actuelle**  
8,5 M/an (Nice ville et  
Nice St-Augustin)

**Projet**  
16,4 M/an  
(Nice ville et  
Nice Aéroport)

\* Source Aristote 2010

## LES ENJEUX DE LA GARE DE NICE AÉROPORT



- POTENTIELS**
- 1. Infrastructure/contexte urbain
    - autoroute (A9)
    - échangeurs
    - voie ferrée
    - axe structurant à l'échelle d'agglomération
    - axe structurant d'échelle départementale en projet
    - axe structurant en projet
    - TCSF en projet
    - Parking Relais en projet
  - 2. Environnement/paysage
    - PEM Nice-aéroport
    - connexion avec l'aéroport à conforter
    - modèles actifs à valoriser
    - équipements métropolitains en projet
    - quartier de bureaux
    - grandes parcelles
  - 3. Environnement/paysage
    - cônes visuels à valoriser: entrée de ville (alignés ZICO/NIEP terre-IL/ZIFS non réglementaires)
    - berges à valoriser
    - massifs structurants
  - 4. Environnement/paysage
    - Zone PPRi 2011
    - zone grand paysage PPRi (avril 2011)
    - limite zone 3 Gène (aéroports)
    - Ligne Nouvelle
    - excavation
    - on souterrain
- CONTRAINTES**
- 1. Infrastructure/contexte urbain
    - barrière des infrastructures
    - gabarit des axes structurant à l'échelle du périmètre
    - accès routiers prédominants
    - localisme historique
    - actuellement contraint par de grandes emprises
    - équipements métropolitains avant tout permis en dessert
    - vénerie



# 6 / UN PROJET QUI RAPPROCHE LES TERRITOIRES

## UN TRAFIC FERROVIAIRE AU SERVICE DE L'ESSOR ÉCONOMIQUE DE LA RÉGION ET DE LA SYNERGIE ENTRE SES PÔLES

La ligne existante ne pourra pas répondre à la demande de transport ferroviaire estimée à 80M de passagers en 2023 et 110M en 2040. La réalisation d'une ligne nouvelle permet de libérer de la capacité sur la ligne historique ainsi qu'un triplement à terme des services du quotidien, des fréquences accrues et une plus grande fiabilité du réseau, notamment sur les sections les plus fréquentées : Marseille-Toulon et Cannes-Nice-Monaco.

Entre Toulon et Hyères et entre Marseille et Aix, la fréquentation des trains pourra être multipliée dans un rapport de 3 à 5.

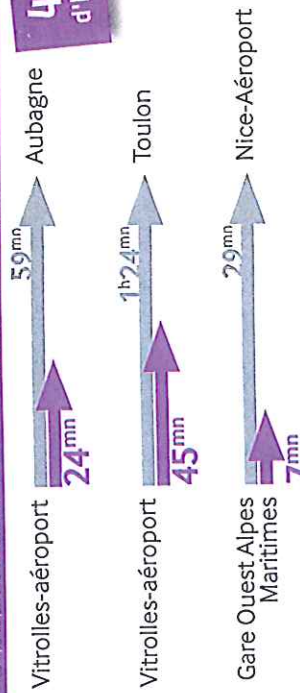
Le projet permet de résoudre la saturation manifeste des nœuds ferroviaires et de créer de nouveaux pôles d'échanges intermodaux adaptés à un développement plus harmonieux du territoire à Marseille, Toulon et Nice mais aussi dans l'Est du Var et l'Ouest des Alpes-Maritimes.

La ligne nouvelle est un facteur de compétitivité et de cohésion pour la région Provence-Alpes Côte d'Azur: elle ramène la distance-temps par le fer entre les centres de Marseille et Nice de 2h40 actuellement à moins de 1h30. En assurant une meilleure accessibilité régionale et interrégionale aux villes du sud, le projet consolidera l'essor économique régional, mettra en

synergies les pôles économiques et évitera une mise à l'écart des dynamiques européennes. La ligne nouvelle Provence Côte d'Azur constituera l'armature de l'organisation régionale: → gares métropolitaines de Marseille Saint-Charles, de Toulon et de Nice Aéroport, → gare d'Avignon TGV reliée au bassin de vie grâce à la "virgule" ferroviaire en projet, → gare d'Aix en Provence TGV avec le projet de quartier de la gare, d'éco quartier de la Duranne et le pôle de compétitivité Risques → future gare Est-Var irriguant le golfe de St-Tropez, la région de Fréjus et la Dracénié → future gare Ouest-Alpes Maritimes à proximité de Sophia Antipolis.

### DE MEILLEURS TEMPS SUR LES PARCOURS QUOTIDIENS EN TRANSPORTS COLLECTIFS

temps de parcours avec arrêts et contraintes d'exploitation normalement prévues pour chaque mission

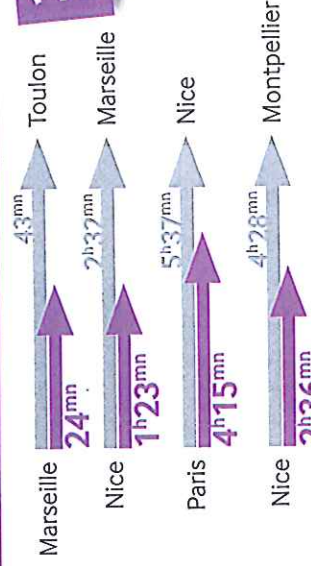


4 millions d'heures gagnées/an

**FIABILISATION DES TEMPS DE PARCOURS:**  
→ 40% des liaisons Marseille-Nice souffrent de retards aujourd'hui. Le gain essentiel sera obtenu par une très forte augmentation de la capacité de récupération après un incident.

### DE MEILLEURS TEMPS SUR LES PARCOURS INTER-CITES

temps de parcours avec arrêts et contraintes d'exploitation normalement prévues pour chaque mission



16 millions d'heures gagnées/an

avec gare nouvelle Ouest-Alpes-Maritimes

Temps gain rapporté par le contournement Nîmes-Montpellier



Fréquence doublée des TER de 4 à 8 trains par heure sur les axes doublés par la Ligne Nouvelle.

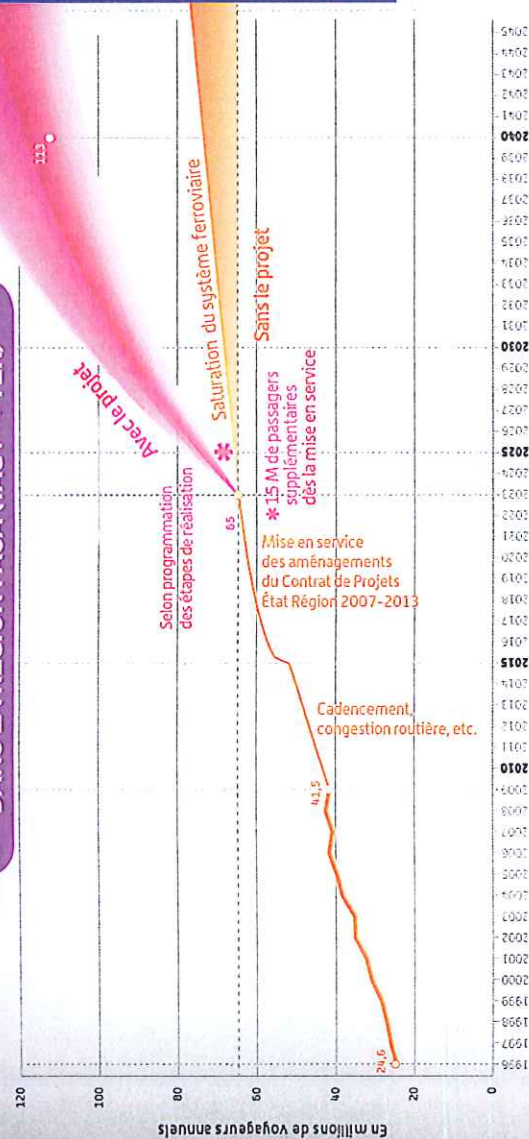
## UN PROJET AU SERVICE D'UNE MOBILITÉ PLUS RESPECTUEUSE DE L'ÉNERGIE ET DE L'ENVIRONNEMENT

Les 3/4 des nouveaux trafics ferroviaires accueillis grâce au projet sont détournés de la route.

Les études montrent que le triplement des trafics ferroviaires régionaux attendus permet de stabiliser le trafic routier au niveau actuel dans de nombreux secteurs.

En l'absence du projet, la durée de la période de saturation routière dans les trois grandes agglomérations triplerait, de même que le nombre d'usagers concernés. Entre Cannes et Nice, par exemple, 2 millions d'heures de bouchons seront économisés chaque année.

### TRAFIC FERROVIAIRE GLOBAL ANNUEL DANS LA RÉGION PACA (TAGV\* + TER)



\* Train apte à la grande vitesse

La région Provence-Alpes-Côte d'Azur est l'une des plus inégalitaires en France avec une densité très importante de population paupérisée dans certains secteurs, ceux-ci pouvant jouxter des secteurs particulièrement prospères.

Pour cette population, la mobilité est un facteur déterminant de l'accès à l'emploi et de la sortie de la précarité. Les équilibres sociaux sont fragiles et l'amélioration massive des transports du quotidien en PACA est indispensable dans un contexte de forte contrainte énergétique.

L'augmentation du nombre de dessertes et la création de Pôles d'Echanges Multimodaux donneront naissance à un réseau de transports en commun performant qui facilitera l'accès de certaines populations aux bassins d'emploi et de services.



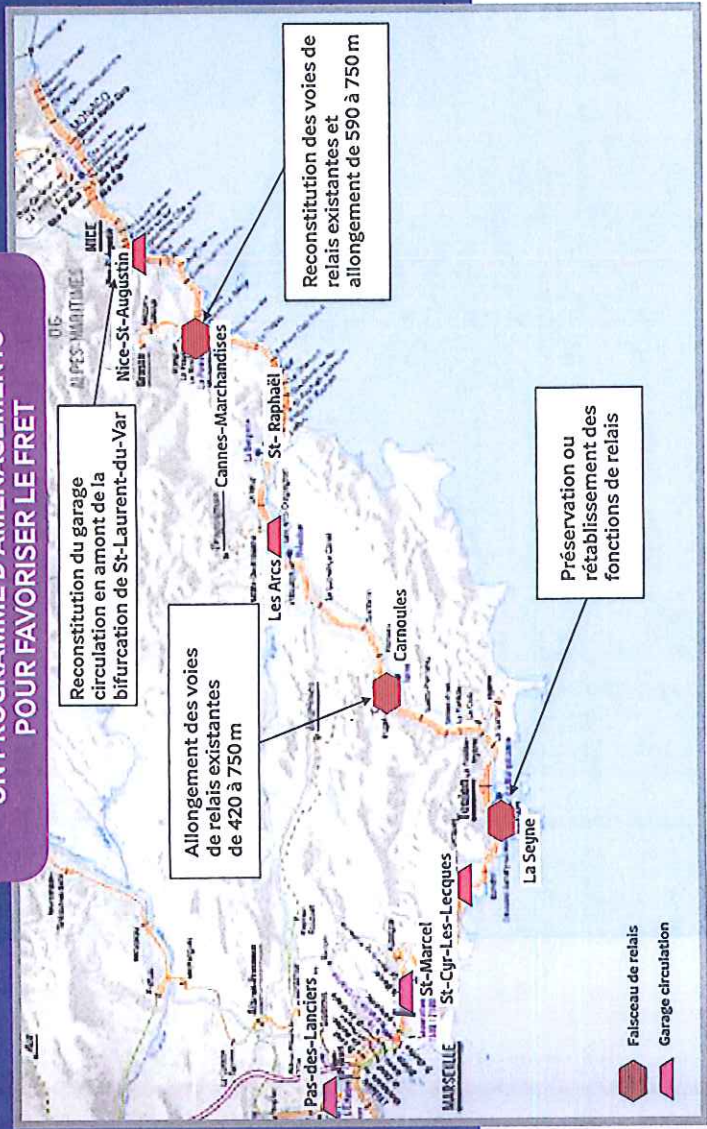


# 7 / UN PROGRAMME D'AMÉNAGEMENTS POUR LE FRET

Les enjeux du fret ferroviaire ont été considérés dans le cadre de la politique des corridors européens (notamment le corridor n°6 Almeria - Budapest via la Vallée du Rhône) et la connexion du port de Marseille à ce corridor. Sans prétendre à quelque concurrence que ce soit avec le projet Lyon-Turin, les capacités fret dégagées sur la ligne classique par la ligne nouvelle permettront, d'une part, un report modal partiel depuis l'autoroute et d'autre part, de satisfaire les

besoins à venir en matière de logistique urbaine de l'aire des trois métropoles. La libération de la ligne existante permet de passer de **4 ou 5 circulations quotidiennes de fret sur l'axe Marseille-Nice à une vingtaine** avec des modalités d'exploitation mieux adaptées aux besoins des chargeurs.

## UN PROGRAMME D'AMÉNAGEMENTS POUR FAVORISER LE FRET



## CHIFFRES CLÉS

- Au poste frontière de Vintimille, les poids-lourds représentent plus de **20%** du trafic. Ce point concentre la moitié du transport routier France-Italie.
- Mais dans les tronçons les plus encombrés de l'autoroute (Cannes-Nice), la part des poids-lourds ne dépasse pas **7%**, dont moins de **4%** sont des poids-lourds en transit, susceptibles de basculer sur le fer.
- L'essentiel du trafic poids-lourds correspond à du trafic local (**56 Mt/an** interne PACA contre **7 Mt/an** entrant/transit) pour lequel le fer n'est pas un mode compétitif.
- Sur les quelques **20 Mt/an** en transit franchissant la frontière à Vintimille, **10 Mt/an** sont en transit entre l'Espagne et l'Italie : sur cet axe, le fret maritime assure déjà les **2/3 des échanges** (environ **20 Mt/an**).
- La réorganisation des circulations permise par la ligne nouvelle permet de passer de **4/5 circulations fret** par jour à l'est de Marseille à plus de **20**, avec des créneaux horaires mieux adaptés aux besoins des chargeurs.



# 8 / CONSTRUIRE L'ARC MÉDITERRANÉEN POUR RAYONNER DANS LE SUD DE L'EUROPE

La région Provence Alpes Côte d'Azur ne peut se permettre de rester enclavée dans un espace européen de plus en plus interconnecté.

La présence de trois des 10 premières agglomérations françaises dans la région est un atout unique en France sur lequel il convient de capitaliser à l'heure où les autres régions européennes jouent dans le concert international en appuyant leur développement sur des métropoles multimillionnaires.

Rapprocher Nice, Toulon et Marseille d'Avignon, Lyon, Grenoble, Nîmes, Montpellier, Toulouse et Barcelone, mais aussi de Gênes, Turin ou Milan est un moyen de consolider l'espace économique régional et du grand sud de la France, rapprocher ses pôles économiques et susciter des synergies grâce à des liaisons rapides et fiables, en évitant une mise à l'écart des dynamiques européennes.

Le potentiel de développement de l'arc méditerranéen, peuplé de près de 30 millions d'habitants, et dont la région Provence-Alpes-Côte d'Azur pourrait être un pivot central dépend largement des conditions de déplacements, actuellement très médiocres au vu des standards actuels (13 heures pour aller en train de Barcelone à Gênes).

La Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur est le chaînon manquant de cet arc méditerranéen.

## L'ARC MÉDITERRANÉEN EN CONSTRUCTION

