

Ligne à grande vitesse Provence-Alpes-Côte d'Azur

nice gênes toulon lyon marseille barcelone paris aix-en-provence turin Londres bordeaux bruxelles



lille nice madrid montpellier cannes strasbourg amsterdam frejus toulon st-rafael Antibes marseille monaco



Décembre 2005

À l'issue du débat public
la décision de Réseau ferré de France
Maître d'ouvrage



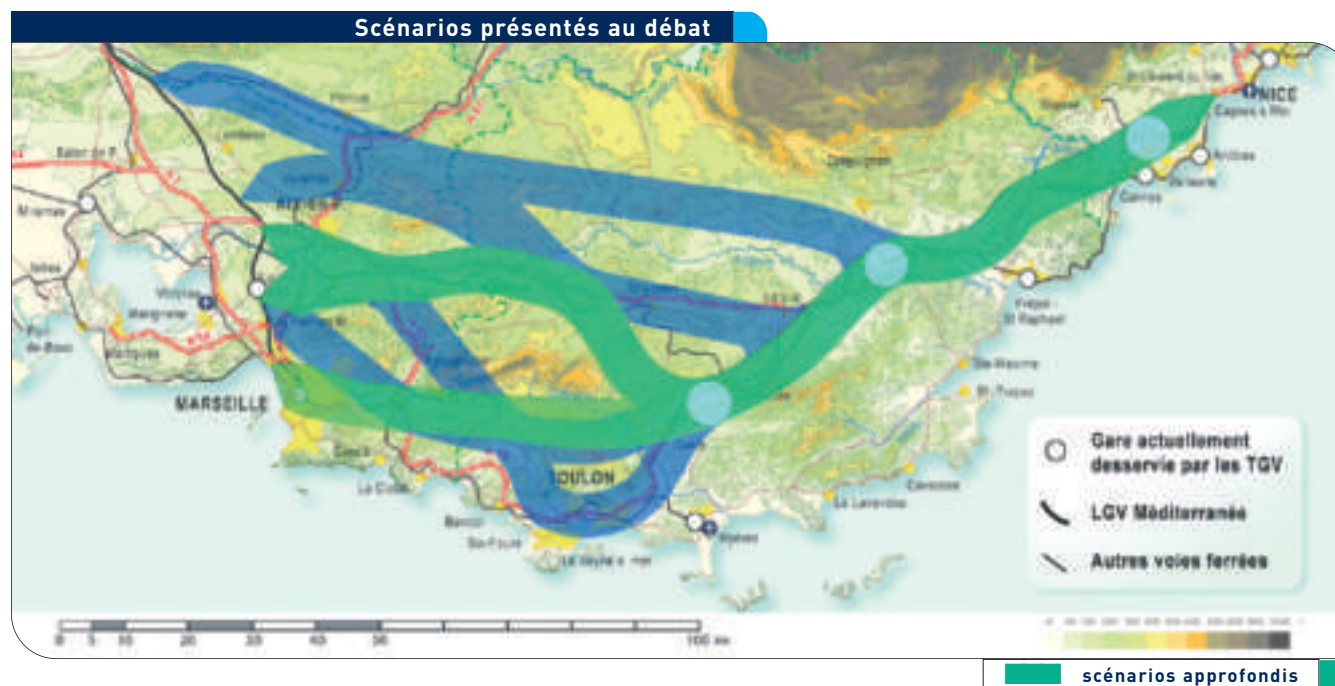
www.lgvpaca.fr

Un projet pour tous

Le projet de ligne à grande vitesse présenté le 21 février 2005 au débat public a une double vocation : **la grande vitesse et la grande capacité.**

La grande vitesse permet de relier le Var et les Alpes-Maritimes au réseau à grande vitesse français et européen et de poursuivre la réalisation du maillon central de **l'Arc Méditerranéen.**

La grande capacité permet d'augmenter le nombre et la fréquence des **TER** sur la ligne existante et des trains intercity à grande vitesse entre les agglomérations, ce qui répond à la demande de transport ferroviaire plus performant et offre une alternative à la congestion routière.



8 dates clés

Septembre 1991 Abandon de la branche Côte d'Azur du TGV Méditerranée

Décembre 1998 Le gouvernement relance le projet du TGV "Côte d'Azur"

Juin 2001 Mise en service du TGV Méditerranée

Mars 2003 Création du comité d'orientation pour la LGV PACA

Décembre 2003 Le gouvernement inscrit la LGV PACA sur la carte des infrastructures à réaliser à long terme

Fév. - Juil. 2005 Débat public LGV PACA

Septembre 2005 Bilan de la Commission Nationale de Débat Public et compte-rendu de la Commission Particulière du Débat Public

6 décembre 2005 Conseil d'administration de RFF



Merci à tous les participants au débat public



→ Le public : OUI à la LGV mais...pas seulement

Durant les 4 mois de débat public, un certain nombre de priorités se sont affirmées :

- Priorité au développement du train, sous toutes ses formes : TGV, TER, trains Intercités, pour offrir une alternative à la saturation routière.
- Priorité à l'amélioration conjointe des temps de parcours vers l'extérieur de la région et des conditions de circulation à l'intérieur au bénéfice du plus grand nombre d'habitants possible. En clair, la grande vitesse pour le Var et les Alpes-Maritimes doit aller de pair avec des dessertes adaptées à la vie quotidienne.
- Priorité à la desserte des agglomérations au plus près de leur cœur.
- Priorité au respect du cadre de vie des habitants, à la préservation des terres agricoles, notamment viticoles et à une insertion exemplaire de la ligne dans des paysages et des milieux naturels de grande qualité.



→ Les grandes agglomérations : OUI à la réalisation prioritaire de la LGV

Les élus des grandes agglomérations sont convenus du caractère prioritaire de la LGV et ont réaffirmé leur volonté commune de voir réaliser, dans les meilleurs délais, le chaînon manquant de cette LGV entre les grandes métropoles régionales.



→ La CNDP et la CPDP : OUI au projet... à condition

Le 8 septembre 2005, dans son bilan, la Commission Nationale du Débat Public conclut que "l'opportunité de la ligne nouvelle, si elle est affirmée avec force dans les Alpes-Maritimes et reconnue ailleurs assez largement, à l'exception du Centre Var où son principe même est contesté, est étroitement liée au développement prioritaire en nombre et en qualité des liaisons intrarégionales". La Commission Particulière du Débat Public confirme cette opportunité d'une ligne nouvelle, "mais pas nécessairement de bout en bout ni forcément à grande vitesse", et à condition qu'elle "soit assortie d'un vrai programme de transports régionaux, qu'elle respecte l'environnement, que les gares soient au cœur des agglomérations, qu'elle s'intègre à vrai plan d'aménagement du territoire et qu'elle apporte un réel progrès au quotidien".

→ Des milliers de participants au débat public

- 8 300 participants aux 39 réunions publiques
- 300 contributions, délibérations et motions
- 55 cahiers d'acteurs
- 40 000 connexions sur le site internet du débat
- 26 000 signatures sur 14 pétitions
- 1 200 questions posées

Fort des enseignements du débat public, RFF décide de poursuivre la préparation du projet de ligne à grande vitesse vers Nice et l'Italie, et donne un nouvel élan à la rénovation du réseau ferré régional.



OUI à la LGV PACA

Selon la CPDP, 3 familles de projets distincts ressortent du débat

- La “**LGV Côte d’Azur**” destinée à rapprocher le plus possible Nice de Paris et de l’Europe, pour désenclaver les Alpes Maritimes et, par des connexions, les départements alpins.
- La “**LGV des métropoles du sud**” qui améliore les relations entre les métropoles de la région desservies en chapelet, assure la position de Marseille sur l’arc méditerranéen et permet l’implantation de gares proches des centres villes.
- La “**LGV des solutions alternatives**” portant sur des liaisons régionales rapides, appuyées sur le réseau existant, qui met en priorité les déplacements quotidiens, la limitation des coûts environnementaux et financiers, au prix d’un objectif final moins ambitieux sur le temps de parcours Paris-Nice.



La délibération de Réseau ferré de France

Le conseil d'administration de Réseau ferré de France,

Considérant

- qu'à l'issue du débat public, le bien-fondé du projet a été confirmé par une très grande majorité des participants,
- que la réalisation de cette infrastructure à grande vitesse doit également être mise au service du développement des trains du quotidien,
- que, selon la commission particulière du débat public, les nombreux échanges et contributions produites à l'occasion du débat public font ressortir trois familles de projets : un projet de ligne à grande vitesse (LGV) pour rapprocher le plus possible Nice de Paris (dit "LGV Côte-d'Azur") ; un projet de LGV desservant en chapelet les métropoles littorales (dit "LGV des métropoles du sud") ; un projet portant sur des liaisons régionales rapides appuyées sur le réseau existant (dit "LGV des solutions alternatives"),
- que la solution de la "LGV des métropoles du sud" a la préférence des grandes collectivités territoriales comme répondant le mieux à leur vision de l'aménagement du territoire,
- que la faisabilité des différentes solutions doit être évaluée au regard de l'ampleur des financements nécessaires.

Décide :

- de poursuivre les études de la ligne à grande vitesse en région Provence-Alpes-Côte d'Azur, dite "LGV PACA",
- de rechercher un projet qui soit susceptible d'être pris en charge à parité entre l'Etat, d'une part, et l'ensemble des collectivités territoriales nationales, d'autre part, en comparant et précisant notamment les temps de parcours, les dessertes, les avantages socio-économiques, et les coûts et la valeur actuelle nette par euro public investi des différentes solutions possibles,
- de conduire, à cet effet, un programme comprenant des compléments d'études lancés en 2006 pour vérifier les performances et la faisabilité technique et financière des différentes solutions, en prenant pour scénario de référence la "LGV des métropoles du sud", en concertation avec les acteurs locaux. A l'issue de ces études complémentaires, qui devront s'accompagner d'une concertation continue avec l'ensemble des collectivités, le maître d'ouvrage devra être en mesure de proposer le fuseau sur lequel seront lancées les études préliminaires.

Dans tous les cas, RFF :

- étudiera les conditions du prolongement éventuel du projet vers l'Italie dans la continuité de l'arc méditerranéen,
- pour répondre aux attentes exprimées au cours du débat concernant la ligne actuelle, proposera un programme d'études et de réalisations pour l'amélioration à court terme des dessertes régionales et du fret,
- étudiera la desserte d'ITER.

Le conseil d'administration mandate, à cet effet, son président en lui demandant :

- de poursuivre avec les membres du comité d'orientation les concertations nécessaires à la bonne avancée du projet,
- de mettre en place un dispositif d'information du public et de consultation des acteurs,
- de veiller au bon déroulement de la réalisation des études complémentaires,
- de lui présenter le scénario qui sera retenu à l'issue des études complémentaires en vue de décider de l'engagement des études préliminaires,

et de lui en rendre compte.

La LGV des métropoles du sud, scénario de référence pour la comparaison des projets ...



... un choix qui répond aux priorités d'aménagement du territoire des grandes collectivités

La solution de la LGV des métropoles du sud a la préférence des grandes collectivités territoriales comme répondant le mieux à leur vision de l'aménagement du territoire. Elle repose sur la création d'une ligne nouvelle reliant les agglomérations de Marseille et Toulon au plus près de leurs centres et se prolongeant dans les Alpes Maritimes jusqu'à Nice.

... un scénario qui va être précisé

Au regard de l'importance des financements nécessaires à la réalisation du projet et des demandes d'études complémentaires formulées au cours du débat, les différentes solutions seront comparées en précisant les temps de parcours, les dessertes et les avantages socio-économiques.



Un ambitieux programme d'études...

... pour aboutir au fuseau sur lequel seront lancées les études préliminaires

Au vu des résultats des compléments d'études lancés en 2006 pour vérifier les performances et la faisabilité technique et financière des différentes solutions, en prenant pour scénario de référence la LGV des métropoles du sud, RFF proposera le fuseau sur lequel seront réalisées les études préliminaires.

Parallèlement à ce programme d'études complémentaire, RFF :

- examinera les conditions du prolongement du projet vers l'Italie dans la continuité de l'arc méditerranéen,
- proposera, en réponse aux attentes exprimées lors du débat public, un programme d'études et de réalisations pour améliorer dans les meilleurs délais les dessertes régionales et le transport de marchandises,
- étudiera les modalités de la desserte d'ITER.

Le calendrier





Associer, consulter et informer...

...tout au long du déroulement du projet

Concertation : RFF à l'écoute



Le comité d'orientation et le comité technique des collectivités partenaires continueront d'assurer le pilotage du projet.

En parallèle, avec les collectivités territoriales concernées, RFF participera à l'élaboration des Schémas de Cohérence Territoriale (SCOT) pour la première étape d'inscription territoriale du projet (choix des gares et des tracés), puis aux Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) pour les étapes suivantes.

Le Maître d'ouvrage réunira périodiquement les acteurs du débat public aux étapes importantes du projet.

Des groupes de travail pourront être mis en place pour approfondir certains thèmes.

Plusieurs outils complémentaires favoriseront l'information et la participation régulières du public :

- un journal d'information diffusé auprès des acteurs, des participants du débat public et des habitants concernés,
- un site Internet d'information dédié au projet (www.lgvpaca.fr) donnant notamment accès aux études réalisées,
- des consultations des collectivités,
- des rencontres à la demande avec l'équipe projet de RFF.

Afin de prolonger durant la phase des études, le dialogue établi pendant le débat, la Commission nationale du débat public apportera son concours à la définition des modalités de concertation et jouera son rôle de suivi à l'écoute de tous.

nice gênes toulon lyon marseille barcelone paris aix-en-provence turin londres bordeaux bruxelles



lille nice madrid montpellier cannes strasbourg amsterdam frejus toulon st-rafael Antibes marseille monaco



Contacts: Bernard GYSSELS
Chef de projet LGV PACA
Catherine SOUCHON
Communication Réseau ferré de France

Réseau ferré de France – LGV PACA
17, La Canebière - BP 72 208 - 13207 Marseille Cedex 01
Tél. 04 96 17 04 81 - Fax 04 96 17 04 97
E-mail: contact@lgvpaca.fr

