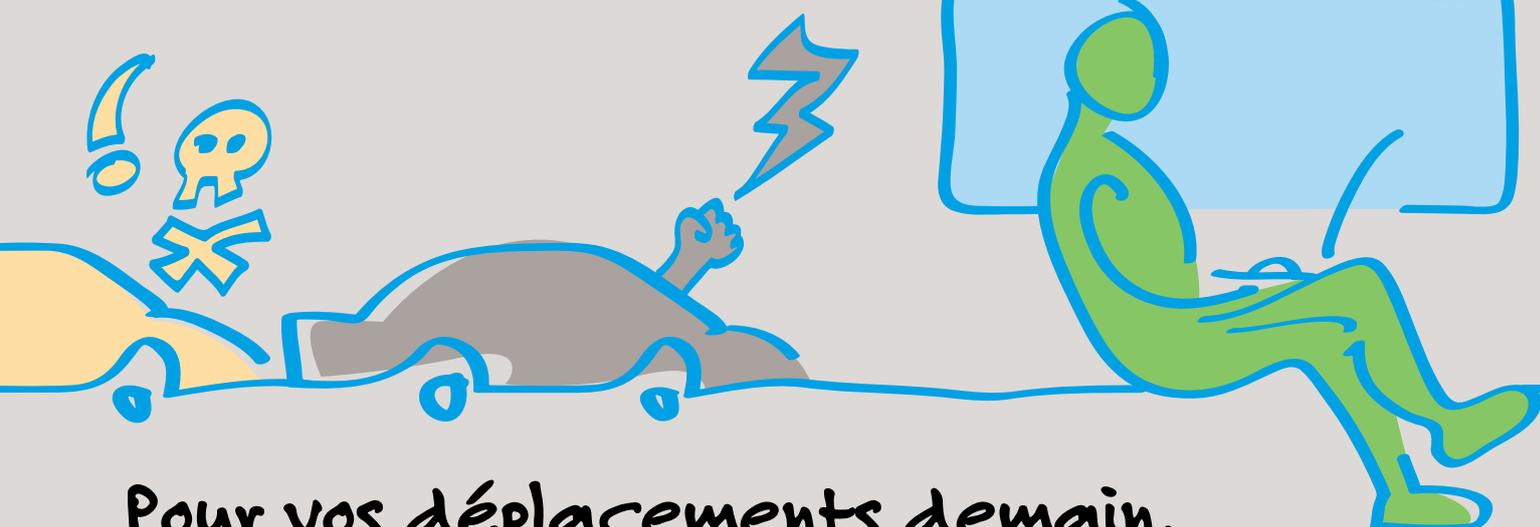


**QUEL RÉSEAU FERROVIAIRE
 DE MARSEILLE À NICE ?
 Priorité à la mobilité**



**Pour vos déplacements demain,
 vous préférez stresser en voiture
 ou sourire en train ?**

Poursuivons le dialogue

**Information & Consultation - 2013/2014
 Zone de passage préférentielle**

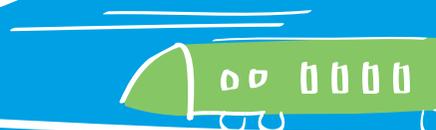
Les études préalables à l'enquête d'utilité publique du projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur sont financées par :

Pour 5 millions d'habitants de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, il est de plus en plus difficile de se déplacer en Provence et particulièrement aux abords des 3 grandes agglomérations que sont Marseille/Aix, Toulon et Nice.

LA SOLUTION POUR RÉPONDRE AUX BESOINS DE MOBILITÉ : RÉALISER LA LIGNE NOUVELLE PROVENCE CÔTE D'AZUR

Pour répondre à la forte demande de déplacements de ses habitants, la Provence a besoin d'une offre de transport ferroviaire efficace : des TER plus nombreux et plus fiables, des liaisons intercités plus rapides entre les capitales régionales et des gares plus accessibles et mieux desservies.

C'est ce que permettra le projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur : la réalisation d'une nouvelle infrastructure et des aménagements sur la ligne existante, sans lesquels aucune amélioration des transports ferroviaires ne pourra être envisagée.



LA DÉCISION DE L'ÉTAT : RÉALISER UN SYSTÈME FERROVIAIRE RÉGIONAL COMPLET, EN 3 PHASES

Dans son rapport de juillet 2013, la Commission Mobilité 21, mise en place par le gouvernement afin de hiérarchiser les grands projets d'infrastructures, a classé en 1^{ère} priorité le traitement des nœuds ferroviaires marseillais et azuréen qui pénalisent le bon fonctionnement des services ferroviaires régionaux et nationaux et, en seconde priorité, la poursuite du projet de Ligne Nouvelle sur les sections entre Aubagne et Toulon et entre Le Muy et La Siagne.

Le doublement de la ligne existante entre Toulon et Est Var et la réalisation de la section Nice – Italie sont prévus après 2050. Ils permettront d'aboutir au système ferroviaire régional global.

Ainsi, **c'est bien l'ensemble du projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur**, autrement dit le renforcement du système ferroviaire régional, tel qu'exprimé dans la motion des Maires du Var du 20 octobre 2012, **qui est pris en compte** dans la décision du gouvernement.

La seconde phase de réalisation, entre 2030 et 2050, doit permettre d'améliorer la qualité et l'offre des services TER, ainsi que les liaisons entre les métropoles de la région. En effet, **avec la réalisation des priorités 1 et 2, 80% des gains de trafic et près de 90% des gains de temps escomptés avec le projet complet de Ligne Nouvelle seront obtenus.**

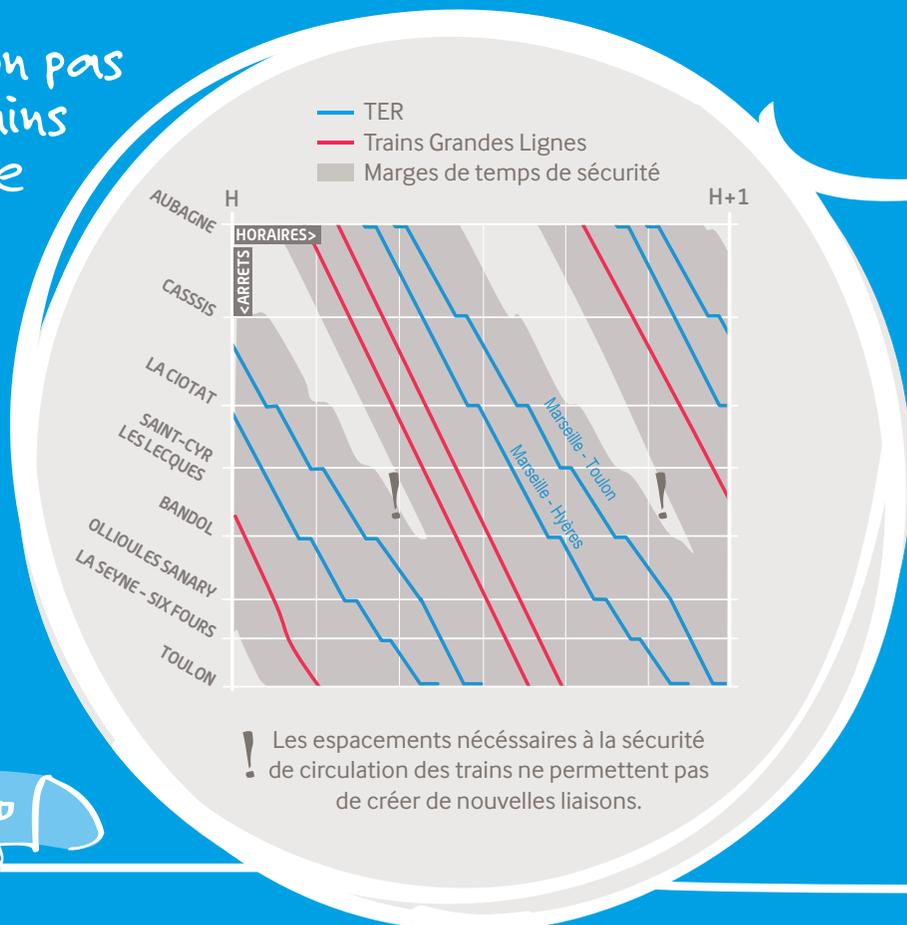
Découvrons ensemble le projet de Priorité 2



UN CONSTAT PARTAGÉ : LA CONGESTION CROISSANTE NUIT À LA QUALITÉ DE VIE ET À L'ATTRACTIVITÉ DE LA RÉGION

Pourquoi ne peut-on pas ajouter plus de trains entre Aubagne et Toulon ?

- Des trains qui se suivent
- À des vitesses différentes
- Sans pouvoir se doubler
- Avec des marges de temps de sécurité impératives



! Les espacements nécessaires à la sécurité de circulation des trains ne permettent pas de créer de nouvelles liaisons.



UN RÉSEAU ROUTIER FORTEMENT CONGESTIONNÉ

Les conditions de circulation sur les réseaux routier et autoroutier ne cessent d'empirer. Aujourd'hui, les automobilistes aux entrées de l'agglomération, entre la Seyne et Toulon et entre Solliès-Pont et Toulon perdent entre **6 et 7 jours par an dans les bouchons**. Ce chiffre doublera d'ici 20 ans si l'usage de la voiture continue de progresser au même rythme. Le nombre de véhicules pris dans les embouteillages va tripler.

Les conséquences de cette situation sont d'ores et déjà graves :

- **1,5 fois plus d'accidents** routiers qu'ailleurs en France ;
- **600 000 personnes exposées à des niveaux de pollution de l'air** (particules fines) **supérieurs** aux valeurs limites réglementaires ;
- **des impacts socio-économiques considérables** dus aux heures perdues dans les embouteillages.

UN RÉSEAU FERROVIAIRE SATURÉ

Avec une seule ligne littorale, ayant peu évolué depuis sa création en 1860, la région Provence-Alpes-Côte d'Azur dispose du **plus petit linéaire de voie ferrée** par habitant de France. Cette ligne, qui concentre tous les trains

(TER, trains grandes lignes, fret) est en limite de capacité entre Marseille et Toulon. Le trafic TER entre Aubagne et Toulon, 3^{ème} trafic TER régional (3,2 millions de voyageurs), n'est assuré que par 5 trains par heure, 3 TER et 2 TGV. Ainsi, en heure de pointe, des usagers montent dans des trains bondés et le service ferroviaire perd progressivement en qualité et en fiabilité. De plus, **aucun TER ne traverse l'agglomération toulonnaise pour la desservir**. La mise en service, en 2015, de la 3^{ème} voie entre Marseille et Aubagne et la modernisation de la voie unique La Pauline Hyères vont permettre de doubler le trafic TER entre Marseille et Toulon, de tripler celui entre Toulon et Hyères et d'aller de Marseille à Hyères sans changer de train. Ils constituent les derniers aménagements réalisables sur le réseau existant : **aucun train supplémentaire ne pourra ensuite être ajouté pour répondre à la demande toujours croissante de déplacements (+ 10%/an)**.



D'Aubagne à l'aire toulonnaise, plus de trains et de meilleures dessertes

Une section de ligne nouvelle pour augmenter et fiabiliser le trafic ferroviaire

Actuellement le tronçon à 2 voies de 50 km entre Aubagne et Toulon constitue un véritable **goulot d'étranglement du réseau régional**. Tout incident bloque l'ensemble des trains. La vitesse y est inférieure à 130 km/h sur près de 40 km et **il n'existe pas de possibilité de dépassement** des trains lents par des trains rapides.

Pour faire circuler davantage de trains entre Aix/Marseille, Aubagne et Toulon, un doublement de la ligne existante, appelé « scénario 0 », a donc été étudié. Cependant, l'impact sur le bâti, les vignobles (Bandol par exemple), les espaces naturels, le coût (estimé à 4,3 Mds d'euros pour la seule section entre Aubagne et Toulon), ainsi que les faibles gains apportés par ce doublement, ont conduit à abandonner ce scénario.

La seule solution pour doubler, voire tripler, l'offre de trains globale, consiste à réaliser une section de ligne nouvelle entre Aubagne et Toulon, d'environ 40 km dont 15 en tunnel.

+ de TER

Grâce à cette ligne nouvelle, plus de TER pourront circuler sur la ligne littorale qui sera libérée du trafic TGV / Grandes Lignes.

→ **6 TER/h** et par sens pour l'aire toulonnaise.

+ de TGV et de service régional rapide

Sur la section de ligne nouvelle, un plus grand nombre de trains rapides pourront circuler, avec des temps de parcours réduits sur les liaisons semi-directes et grande distance.

→ **2 fois + de trains longue distance** entre Marseille, Toulon, l'Est du Var et Nice.

→ **-20 minutes** entre Marseille et Toulon, soit un temps de parcours de 25 minutes.

→ **-50 minutes** entre Marseille et Nice, soit un temps de parcours de 1h40.

+ de régularité et de fiabilité

En retirant les TGV de la ligne littorale (ils circuleront sur la ligne nouvelle), les vitesses des trains sur la ligne existante seront homogénéisées, ce qui augmentera la régularité des circulations et limitera les risques d'incidents.

En outre, l'existence d'un **nouvel itinéraire** rendra le réseau plus fiable et plus facile à entretenir. En situation perturbée de l'une ou de l'autre des lignes, le service entre Aubagne et Toulon pourra être maintenu.

+ de dessertes

Actuellement, la saturation de la ligne unique empêche d'ajouter des arrêts pour les trains de desserte locale, car ces temps d'arrêt ralentiraient les trains rapides qui suivent en attendant d'avoir la voie libre. La fréquence des arrêts dans les haltes et gares actuelles ne peut donc pas être améliorée sans la seconde ligne.

De **nouvelles liaisons directes** pourront être proposées, notamment entre l'Est et Ouest de Toulon ou depuis et vers Aubagne, qui se trouvera ainsi au centre des connexions :

→ **Toulon - Aubagne - Vitrolles aéroport**

→ **Toulon - Aubagne - Aix**

De même, le projet permettra d'améliorer la desserte TER de l'agglomération toulonnaise.



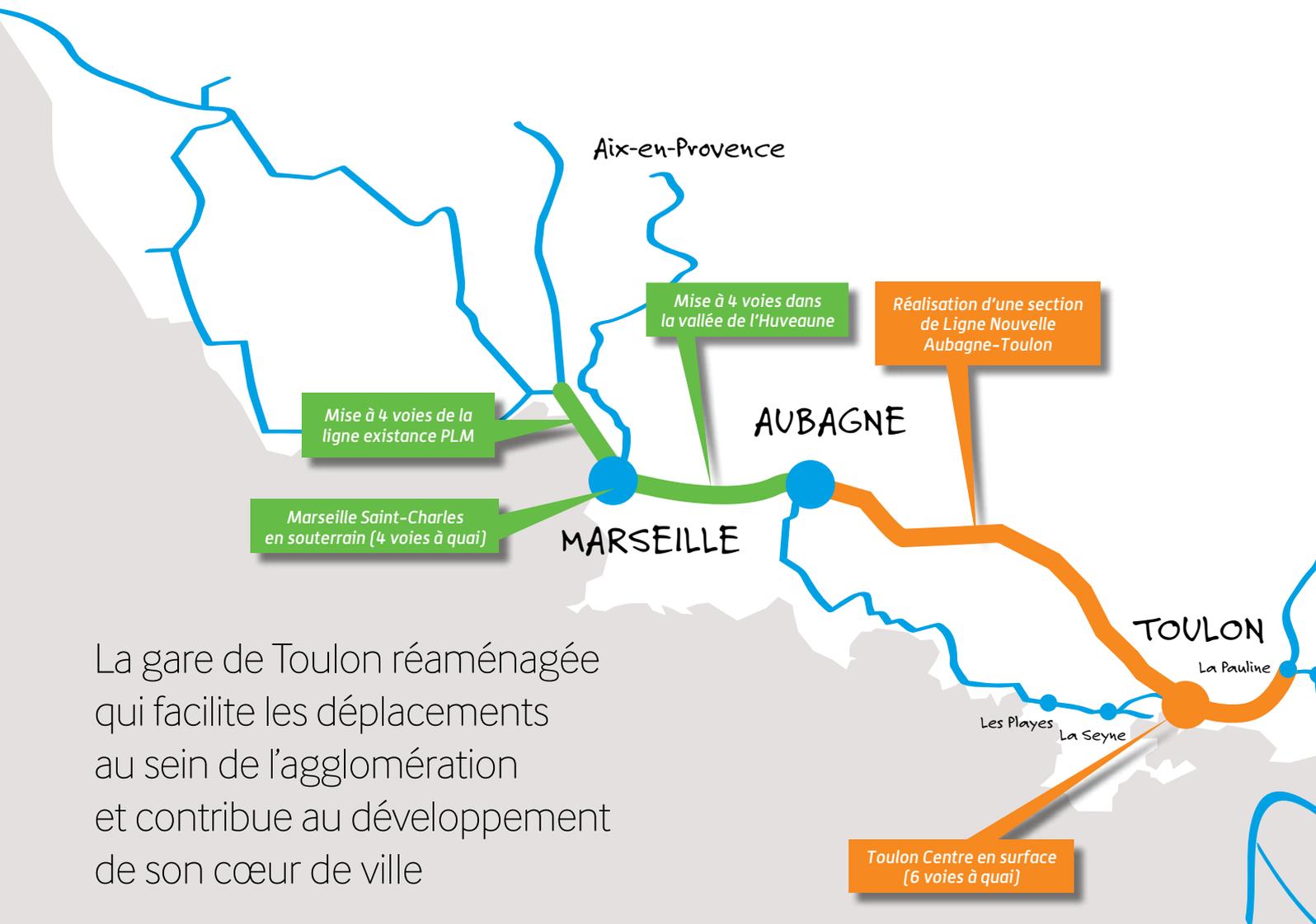
Priorité 1
Avant 2030

- Ligne existante
- Ligne nouvelle
- Gares



Priorité 2
Entre 2030 et 2050

- Ligne existante
- Ligne nouvelle
- Gares



La gare de Toulon réaménagée qui facilite les déplacements au sein de l'agglomération et contribue au développement de son cœur de ville

De nouvelles pratiques de mobilité sur Toulon et son agglomération

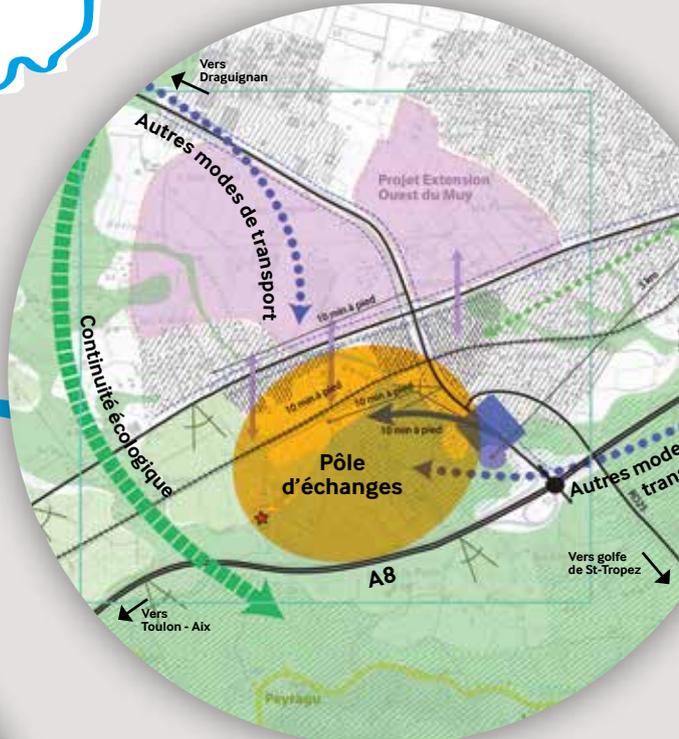
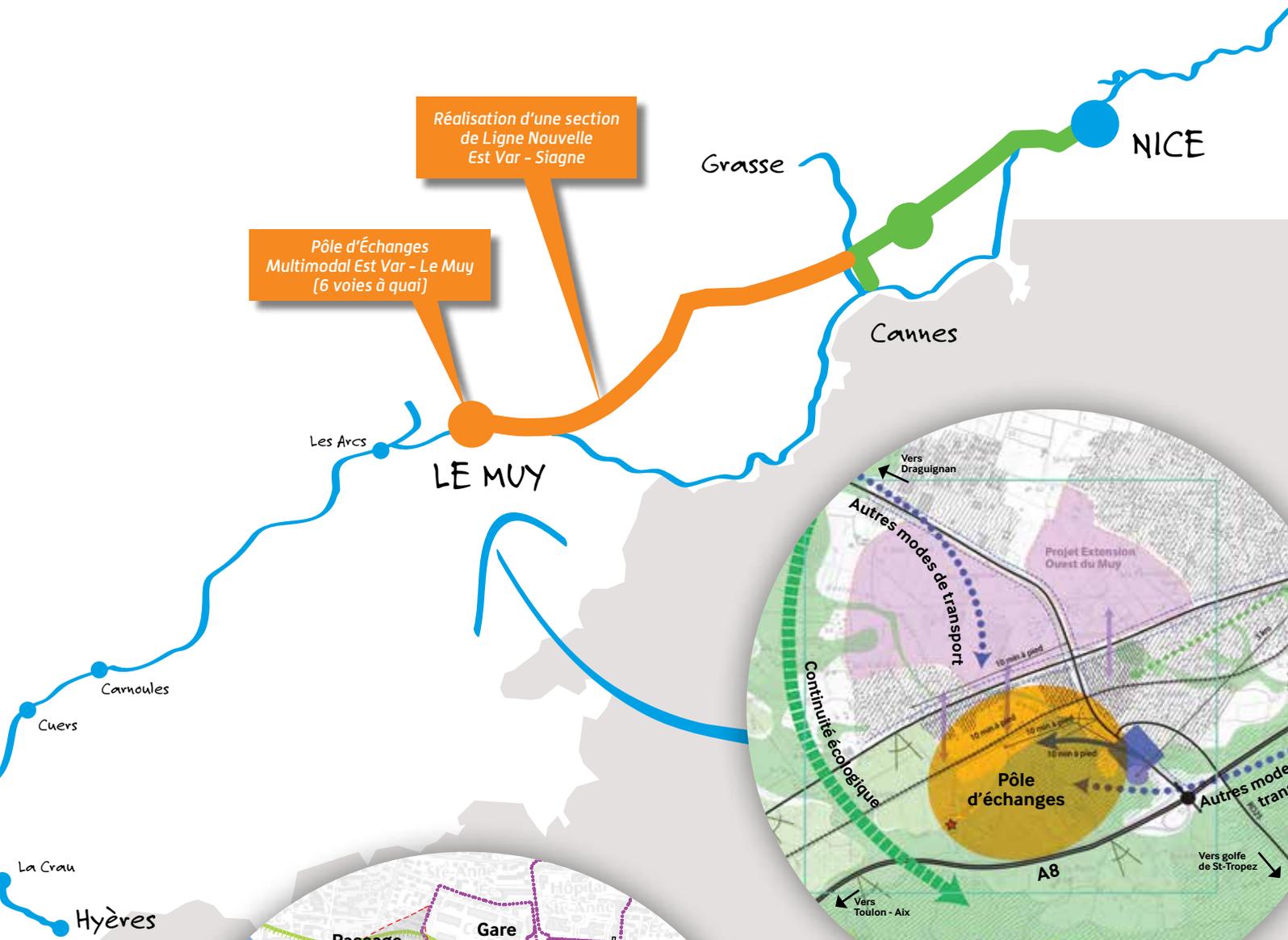
Le nombre de quais en gare de Toulon ne permet plus d'accepter l'exploitation de trains supplémentaires. La réalisation d'une 6^{ème} voie à quai permettra non seulement **d'accueillir plus de trains**, mais également de **proposer des liaisons directes sur l'ensemble de l'agglomération**. C'est l'intégralité des villes littorales qui sera desservie.

Par ailleurs, grâce à la gare au centre du pôle d'échanges multimodal :

- **+ 11 trains/h** en gare de Toulon
- **1 train toutes les 10 minutes** entre La Seyne – La Pauline (service inexistant aujourd'hui)
- **2 fois plus de trains** entre Aubagne et la Seyne
- **2 fois plus de trains** entre Toulon et Hyères

Une gare inscrite dans un grand projet de renouvellement urbain

Inscrite dans le Grand Projet Rade, véritable stratégie de développement métropolitain du cœur de l'agglomération, et en particulier dans le projet « Axe des gares », la gare réaménagée viendra **compléter les fonctions urbaines existantes**. Avec un nouveau bâtiment voyageurs, la gare de Toulon pourra accueillir dans les meilleures conditions les **7 millions de voyageurs** attendus à l'horizon du projet. Elle permettra le lien entre le Nord et le Sud de la ville.



Gare de l'Est-Var au Muy



Extension de la gare actuelle et traversée de Toulon

7 millions de voyageurs attendus.
Située au cœur de l'agglomération,
la gare de Toulon centre sera accessible
en moins de 15 minutes à 180 000 personnes
et à plus de 80 000 emplois.

De l'Est Var à la Siagne, des trains plus rapides et mieux connectés

*2,1 millions de voyageurs attendus
(soit 6 300 voyageurs par jour,
8 500 en été). La gare sera potentiellement
accessible à un bassin de vie
de 325 000 personnes et 128 000 emplois.*

Une gare nouvelle au Muy pour favoriser le développement de l'Est du Var

Situé à mi-chemin des grandes métropoles régionales (Marseille, Toulon, Aix-en-Provence, Nice), l'Est varois est un territoire attractif, qui connaît un taux de croissance démographique proche des 2 % par an. C'est également un secteur en pleine transition urbaine et économique. La création d'une gare nouvelle ouvrira le territoire en **renforçant son accessibilité** par les transports en commun depuis les pôles urbains régionaux et nationaux.

Support d'une nouvelle organisation du réseau de transports en commun, la gare du Muy accompagnera les **projets urbains** et de **développement économique** portés par la Communauté d'Agglomération de la Dracénie autour de l'Arc Sud et plus généralement sur l'Est Var. En effet, elle doit permettre **d'assurer une connexion rapide et efficace** entre la route, le fer et les transports en commun :

- **Bien connectée** au réseau de transports en communs, aux réseaux routiers et autoroutiers et à l'aire de covoiturage.
- **Favorisant les échanges multimodaux** avec les pôles urbains principaux (Fréjus Saint-Raphaël, Draguignan, golfe de Saint-Tropez...).
- **Peu consommatrice d'espace et intégrée** dans un quartier en lien fort avec les projets urbains du territoire.

Une section de ligne nouvelle pour améliorer l'accessibilité du territoire

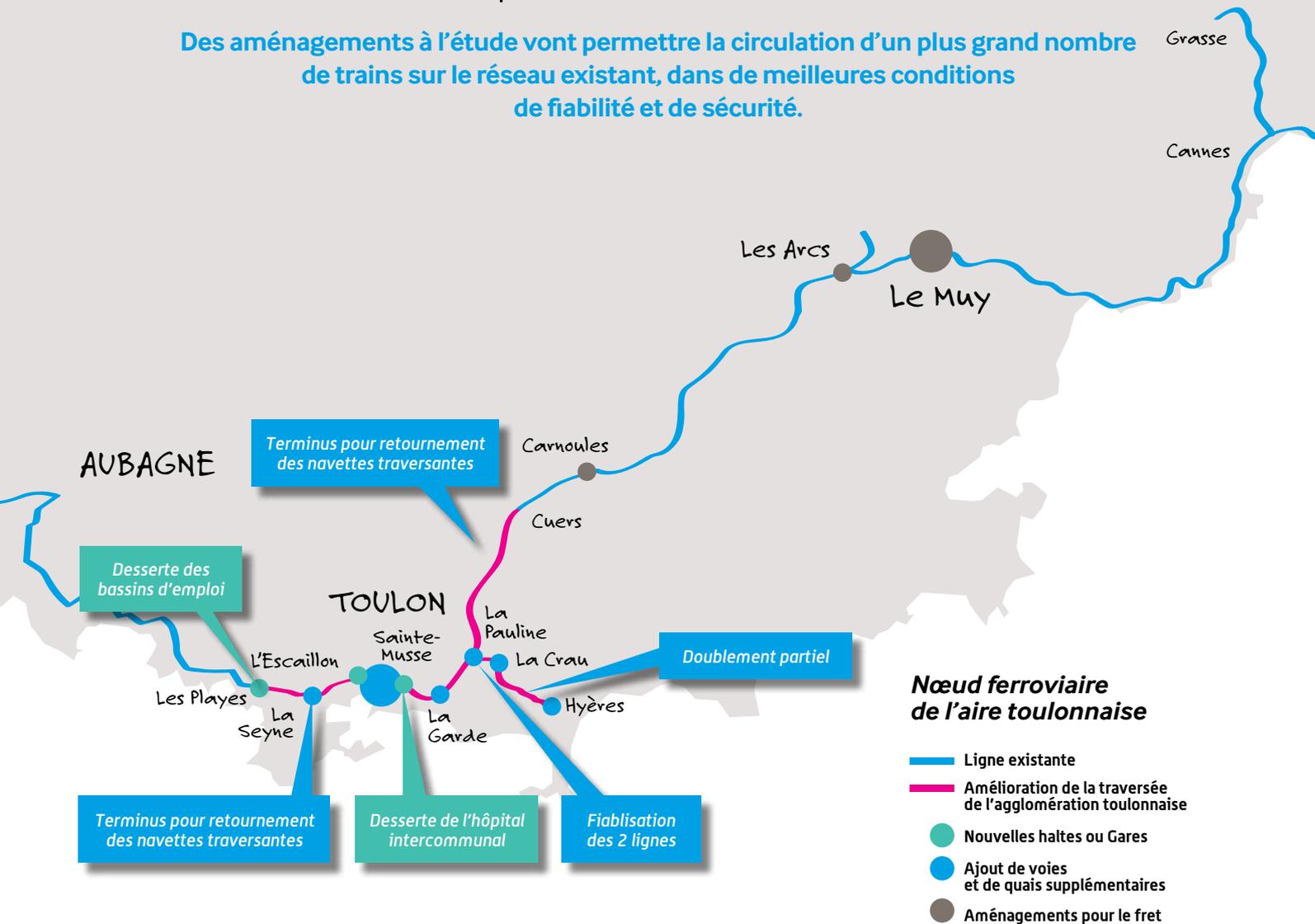
La ligne littorale entre Saint-Raphaël et Cannes, très sinueuse et exposée aux risques naturels, n'offre **pas de possibilité de dépassement entre les trains lents et les trains rapides** et ne permet plus de répondre aux enjeux de transports entre des bassins de vie et d'emploi tels que l'Est du Var, la vallée de la Siagne (de Cannes à Grasse), Sophia Antipolis et Nice. Le doublement de cette ligne par une ligne nouvelle du Muy à la Siagne est donc indispensable pour **améliorer la fréquence des trains du quotidien** et **développer des liaisons rapides** qui désenclavent l'Est de la région.

Avec la ligne nouvelle, l'Est-Var sera accessible en TAGV, en 35 minutes depuis Nice et en 15 minutes depuis la gare de Sophia. Ainsi, l'intensification du service ferroviaire proposé répondra aux besoins de connexion des territoires proches des Alpes-Maritimes et facilitera les liaisons rapides vers les grands pôles régionaux et nationaux.

- **Passage de 1 à 4 TER** sur la ligne existante entre l'Est du Var et Cannes.
- **2 fois + de trains Grandes Lignes** une fois **la liaison Aubagne - Toulon réalisée**.
- **35 min** entre le Muy et Nice pour les trajets Grandes Lignes.

Et d'ici là, quelles améliorations ?

Des aménagements à l'étude vont permettre la circulation d'un plus grand nombre de trains sur le réseau existant, dans de meilleures conditions de fiabilité et de sécurité.



PRIORITE 1
Avant 2030

Dès sa réalisation, le traitement des nœuds ferroviaires marseillais et azuréen bénéficiera aux habitants du Var et de l'Est des Bouches-du-Rhône.

→ La gare souterraine de Marseille Saint-Charles offrira aux Aubagnais et Toulonnais des liaisons directes vers le Nord et l'Est de l'agglomération marseillaise : 2 trains par heure* effectueront la liaison Toulon – Aubagne – Aéroport de Vitrolles, en 50 à 55 minutes ; un train par heure* fera, en 65 minutes, le trajet Toulon – Aubagne – Aix-en-Provence.

*en heure de pointe

→ La gare souterraine de Marseille permettra également de raccourcir de 15 minutes les trajets en TGV vers Lyon ou Paris.

→ Les aménagements sur le réseau existant réalisés en accompagnement de la section Siagne-Nice sont décrits dans la plaquette : « Quel réseau ferroviaire pour la Côte d'Azur ? Priorité aux trains du quotidien. »

Pour en savoir plus :

www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr

Réseau Ferré de France
Mission Ligne Nouvelle
Provence Côte d'Azur

Les Docks - Atrium 10.4
10, place de la Joliette - BP 85404
13567 Marseille Cedex 02
Tél. 33 (0)4 96 17 04 80
Fax 33 (0)4 96 17 04 99

www.rff.fr

Les études préalables à l'enquête d'utilité publique du projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur sont financées par :

