

2011\_B001

**OBJET : Institution - Aménagement du territoire - Prise en considération du système ferroviaire LGV et TER en Région Provence Alpes Côte d'Azur**

Le 21 janvier 2011, le Bureau de la Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix s'est réuni en session ordinaire, à Saint-Cannat sur la convocation qui a été adressée par Madame le Président de la Communauté d'Agglomération le 14 janvier 2011, conformément à l'article L 5211-1 du Code Général des Collectivités Territoriales.

**Etaient Présents :**

Maryse JOISSAINS MASINI, Président, Aix-en-Provence - Guy ALBERT, vice-président, Jouques - Guy BARRET, vice-président, Coudoux - Jean BONFILLON, vice-président, Fuveau - Gérard BRAMOULLÉ, vice-président, Aix-en-Provence - Danièle BRUNET, membre du bureau, Aix-en-Provence - Dominique BUCCI, membre du bureau, Les Pennes Mirabeau - Jacques BUCKI, vice-président, Lambesc - Christian BURLE, vice-président, Peynier - Philippe CHARRIN, vice-président, Vauvenargues - Jean CHORRO, vice-président, Aix-en-Provence - Jean-David CIOT, vice-président, Le Puy-Sainte-Réparate - Georges CRISTIANI, vice-président, Mimet - Gérard DELOCHE, vice-président, Aix-en-Provence - Sylvaine DI CARO, membre du bureau, Aix-en-Provence - Jean-Pierre DUFOUR, vice-président, Saint-Estève-Janson - Lucien DUPERREY, vice-président, Saint-Antonin-sur-Bayon - Jean-Claude FERAUD, vice-président, Trets - Claude FILIPPI, vice-président, Ventabren - Loïc GACHON, vice-président, Vitrolles - Alexandre GALLESE, vice-président, Aix-en-Provence - Philippe GARDIOL, membre du bureau, Vitrolles - Gérard GERACI, vice-président, Aix-en-Provence - Jacky GERARD, vice-président, Saint-Cannat - Frédéric GUINIERI, vice-président, Puyloubier - Sophie JOISSAINS, vice-président, Aix-en-Provence - Mireille JOUVE, vice-président, Meyrargues - Henri LAFON, membre du Bureau, Pertuis - Robert LAGIER, vice-président, Meyreuil - Patricia LARNAUDIE, membre du bureau, Aix-en-Provence - Michel LEGIER, vice-président, Le Tholonet - Joël MANCEL, vice-président, Beaucueil - Régis MARTIN, vice-président, Saint-Marc-Jaumegarde - Richard MARTIN, vice-président, Cabriès - Pascale MORBELLI, membre du bureau, Vitrolles - Stéphane PAOLI, membre du bureau, Aix-en-Provence - Roger PELLENC, vice-président, Pertuis - Jean-Marc PERRIN, membre du Bureau, Aix-en-Provence - Liliane PIERRON, membre du bureau, Aix-en-Provence - Jacky PIN, vice-président, Rognes - Roger PIZOT, vice-président, Saint-Paul-lez-Durance - Catherine RIVET-JOLIN, vice-président, Aix-en-Provence - Bruno SANGLINE, membre du bureau, Bouc Bel Air - Marie-Pierre SICARD-DESNUELLE, membre du bureau, Aix-en-Provence - Jules SUSINI, vice-président, Aix-en-Provence - Francis TAULAN, membre du bureau, Aix-en-Provence

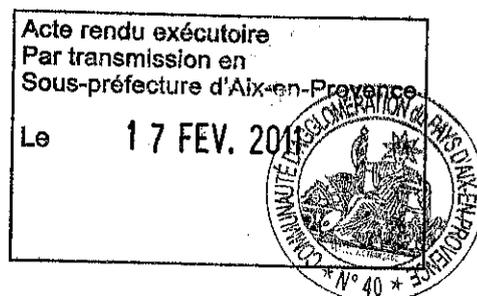
**Excusé(e)s avec pouvoir :**

Fatima DRAOUZIA, membre du Bureau, Aix-en-Provence donne pouvoir à Alexandre GALLESE - Jacques GARÇON, membre du bureau, Aix-en-Provence donne pouvoir à Jean-Marc PERRIN - Jean-Christophe GROSSI, membre du bureau, Aix-en-Provence donne pouvoir à Francis TAULAN - Christian LOUIT, vice-président, Aix-en-Provence donne pouvoir à Stéphane PAOLI - Jean-Claude PERRIN, vice-président, Bouc Bel Air donne pouvoir à Bruno SANGLINE

**Excusé(e)s :**

Michel AMIEL, vice-président, Les Pennes Mirabeau - Michel BOULAN, vice-président, Châteauneuf-le-Rouge - Michel BOYER, vice-président, Simiane-Collongue - Jean-Louis CANAL, vice-président, Rousset - Robert DAGORNE, vice-président, Eguilles - Robert FOUQUET, membre du bureau, Aix-en-Provence - Danielle LONG, vice-président, Peyrolles-en-Provence - Jean-Pierre SAEZ, vice-président, Venelles - Jean-Louis TURCAN, vice-président, La Roque d'Anthéron

Madame le Président donne lecture du rapport ci-joint.



**BUREAU DU 21 JANVIER 2011**

Rapporteur : Madame Le Président

**Objet : Aménagement du Territoire - Prise en considération du système ferroviaire LGV et TER en Région Provence Alpes Côte d'Azur**  
**Décision du Bureau**

Mes Chers Collègues,

La Direction Régionale de Réseau Ferré de France nous a adressé tout récemment un dossier intitulé « **la LGV PACA, clé de voûte d'un système ferroviaire global et performant en région PACA** ».

Ce dossier a fait l'objet d'un examen le 10 décembre par le Conseil Régional, autorité organisatrice du transport ferroviaire.

Compte tenu de l'importance de ce dossier (joint en annexe au présent rapport) il était légitime qu'il soit soumis à l'appréciation du Bureau de notre communauté.

**Exposé des motifs :**

La Direction Régionale de Réseau Ferré de France nous a adressé tout récemment un dossier intitulé « **la LGV PACA, clé de voûte d'un système ferroviaire global et performant en région PACA** ».

Ce dossier a fait l'objet d'un examen le 10 décembre par le Conseil Régional, autorité organisatrice du transport ferroviaire.

Compte tenu de l'importance de ce dossier (joint en annexe au présent rapport) il était légitime qu'il soit soumis à l'appréciation du Bureau de notre communauté.

Ce dossier comporte :

- Un rapide rappel historique des étapes antérieures ayant conduit à la décision ministérielle du 29 juin 2009 retenant pour la LGV le choix du scénario Métropole du Sud desservant les agglomérations d'Aix en Provence, Marseille, Toulon et Nice.

- Une description détaillée des démarches et études en cours devant aboutir à l'horizon 2014 à la mise au point du dossier d'enquête publique. Dans ce cadre, il est clairement mis en évidence que la démarche ne concerne pas que l'infrastructure de la ligne nouvelle à grande vitesse dans et au-delà de Marseille jusqu'à Nice mais la mise en place d'un système ferroviaire complet TGV+TER visant à renforcer significativement l'accessibilité à grande distance internationale et interrégionale, mais aussi intra régionale ou plus locale (desserte TER des agglomérations d'Aix, Marseille, Toulon et Nice).

- Une proposition complète de définition des services TGV+TER aux horizons court terme (2015) moyen terme (2023) et long terme (2040). Il convient de préciser que l'horizon 2023 correspond à celui prévu pour la mise en service complète de la ligne à grande vitesse (LGV) dont la réalisation sera échelonnée en phases de travaux fonctionnellement cohérentes.

La définition des services TGV et TER est exprimée sous forme de schémas cartographiques (dits réticulaires « dans le vocabulaire ferroviaire ») précisant le nombre de circulations de trains à l'heure de pointe ainsi que le nombre d'arrêts dans chacune des gares concernées.

Ces éléments sont déterminants pour la définition des travaux à réaliser sur les infrastructures (voies et équipements divers...) pour leur donner la capacité à supporter le trafic ferroviaire engendré par l'objectif de desserte.

Ainsi à titre d'exemple,

A l'horizon 2040 les liaisons entre :

- Aix - Gardanne et Marseille seraient portées à 8 trains TER par heure et par sens avec très certainement un doublement complet des voies entre Aix et Marseille. Rappelons que la desserte actuelle est de 3 trains par heure.

- Aix - Coudoux et Vitrolles seraient, d'autre part, desservies à raison de 4 trains TER par heure et par sens par la ligne dite de Rognac avec desserte de Vitrolles - Aéroport de Marignane (pôle d'échange les Aymards), Coudoux, Les Milles (pôle d'échange de plan d'Aillane) dont 2 trains TER par heure et par sens desservant la gare TGV.

A l'horizon 2023, intermédiaire :

- la desserte Aix - Gardanne - Marseille serait assurée par 6 trains TER par heure et par sens.

- la liaison Plan d'Aillane - Aix Centre par 4 trains TER par heure et par sens dont 2 assurant le « bouclage » Aix Centre - Plan d'Aillane - Coudoux - Vitrolles les Aymards - Marseille.

A plus court terme, à l'horizon 2015 :

Un développement significatif des liaisons Aix - Meyrargues - Pertuis et Manosque dont la concrétisation est toutefois dépendante des études techniques en cours concernant l'augmentation de la capacité de la ligne des Alpes.

Visas :

VU l'exposé des motifs,

VU le code général des collectivités territoriales ;

VU la délibération n° 2009\_A143 du Conseil Communautaire du 29 juillet 2009 déléguant une partie des attributions du Conseil au Bureau

**Dispositif :**

Au vu de ce qui précède, je vous demande, Mes Chers Collègues, de bien vouloir :

- **PRENDRE ACTE** de façon très positive de l'avancée du dossier, clairement en ligne avec la position exprimée par le Président de la CPA dès sa première rencontre avec Monsieur Cousquer et confirmée dans son courrier du 10 Mars 2009.
  
- **SOLLICITER** la mise en œuvre la plus diligente du schéma de desserte TER proposé pour le territoire de la CPA de façon à remédier dans les meilleurs délais à l'archaïsme de la voie unique sur le corridor de déplacements le plus chargé de l'Aire métropolitaine.

Aix-en-Provence, le 10 mars 2009

Le Président  
Maryse JOISSAINS MASINI  
Maire d'Aix-en-Provence  
Député des Bouches-du-Rhône

Monsieur Yves COUSQUER  
Ingénieur des Ponts et Chaussées  
Conseil Général de l'Environnement  
Et du Développement Durable  
Tour Pascal B  
Pièce 26-39  
92055 LA DEFENSE

Nos Réf : 09DIRCAB63MJM/IG/VC

Monsieur le secrétaire permanent,

Permettez-moi de vous renouveler ma gratitude et vous exprimer mes remerciements pour votre qualité d'écoute après notre rencontre. Celle-ci nous a permis de mesurer ensemble les enjeux du projet de LGV et je me réjouis de la nature constructive de cet échange.

Cette discussion s'inscrit dans le droit fil du courrier que m'a adressé monsieur Claude Guéant, Secrétaire général de la présidence de la République, précisant que les débats à venir et que vous allez superviser « associeront pleinement les collectivités concernées par la LGV PACA et tiendront compte des contraintes environnementales et techniques que chacun des deux tracés implique. Il s'agira de rechercher la solution qui présente le meilleur rapport entre les bénéfices économiques du projet et son impact sur l'environnement. »

En tout état de cause, il conviendra que les décisions à prendre puissent l'être sur des bases explicites et compréhensibles pour l'ensemble des intervenants et des citoyens.

A ce titre, je souhaite vous confirmer ce qui, à mon sens, mérite la plus grande attention dans la poursuite de la démarche.

Certes, il conviendra d'analyser de près les différents tracés et leurs caractéristiques en vue de leur optimisation, de la réduction de leurs impacts et des mesures compensatoires qui se révéleraient nécessaires.

Mais il m'apparaît primordial que soient très rapidement mises en évidence les spécificités de chacun des scénarios de desserte de l'ensemble TGV + TER. Les perspectives d'aménagement du territoire nous imposent en effet de chercher les réponses pertinentes aux besoins de maillage du territoire au plan national mais aussi régional à courte, moyenne et longue distance. Ce sujet est d'une importance capitale compte tenu de la configuration polycentrique du territoire régional et, en conséquence, de son exposition particulière au renchérissement prévisible du coût de l'énergie, et donc de sa fragilité.

**COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DU PAYS D'AIX-EN-PROVENCE**

Hôtel de Boadès - 8, place Jeanne d'Arc - CS 40868 - 13626 Aix-en-Provence Cedex 1  
Tél. : 04 42 93 85 85 - Fax : 04 42 93 85 86 - SIRET : 241 300 276 000 29 - N° de TVA : FR 2524130027600029  
<http://www.agglo-paysd Aix.fr> - e.mail : [cablnet.president@agglo-paysd Aix.en.provence.fr](mailto:cablnet.president@agglo-paysd Aix.en.provence.fr)

Une offre alternative, efficace et attractive dans le domaine des transports collectifs, s'impose aujourd'hui comme une impérieuse nécessité. Il importe donc de la concevoir et de la mettre en œuvre dès aujourd'hui. L'offre globale TGV + TER doit en être une composante majeure.

~~Il sera utile que sur ce point essentiel de la démarche, les différents acteurs du monde économique, notamment les chambres de commerce et d'industrie, puissent être associés à la réflexion.~~

Il ressort des études menées par RFF, que l'option Métropoles du Sud - au-delà du volume significatif de clientèle supplémentaire qu'elle peut attirer sur les TGV : 6 millions de voyageurs par an au lieu de 4 millions pour l'option Sud Arbois (+ 50 %) - offre le plus de potentiel de développement en délestant mieux la ligne classique du littoral entre Aubagne et Toulon et en libérant sur la gare actuelle de St Charles les espaces nécessaires au développement des TER.

Cet avantage significatif en terme de potentiel de développement doit être apprécié au titre d'une véritable vision prospective de l'aménagement du territoire régional, intégrant le scénario de rupture précité, lié à l'augmentation inéluctable du coût des carburants.

Le président de RFF a évoqué, lors de la réunion du 11 février, comme contrainte à l'option Métropoles du Sud la réalisation d'« ouvrages périlleux ». Cette « dramatisation » mérite explication et développement, car ce vocabulaire, n'avait, à ma connaissance, jamais été employé dans les rapports d'étude.

La question des ouvrages, type tunnel ou gare souterraine en milieu urbain, n'avait été évoquée que sous l'angle des coûts et provisions ou sommes à valoir dans les estimations pour prendre en compte et couvrir les risques qualifiés d'« identifiés » inhérents à ce type d'ouvrages non courants (p. 25 du rapport de synthèse).

L'apparition soudaine du terme « ouvrages périlleux » est susceptible de donner une autre dimension au sujet et nécessite obligatoirement des éclaircissements et justifications.

Sur ce champ, et à supposer que cette expression vise la traversée de Marseille, ainsi que les hypothèses de gare souterraine, je demande que soit justifié l'intérêt d'avoir une conception de cette traversée dictée par une vitesse de référence de 170 à 200 km/h. En effet, seules 14 circulations TGV sur 84 sont susceptibles de ne pas s'arrêter en gare de Marseille. Une vitesse de référence de 80 à 100 km/h serait à même d'assouplir les contraintes de géométrie du tracé et de générer très certainement des économies substantielles ainsi que des solutions plus simples pour la gare de Marseille, notamment la réalisation d'une gare semi-enterrée à la Blancarde. Le temps de parcours des TGV ne s'arrêtant pas à Marseille, soit un sur cinq, ne serait alors majoré que de quelques minutes. Ce point mérite d'être sérieusement étudié.

Pour ce qui concerne l'option Sud Arbois, il est nécessaire de s'assurer que son évaluation a bien été réalisée avec le même degré d'attention que la solution Métropoles du Sud, en prenant en compte les aléas liés aux risques miniers dans les secteurs de Bouc Bel Air, Meyreuil, Fuveau, Roussét, Trêts, ainsi que de la présence des nombreux pipelines et gazoducs susceptibles de concerner son tracé.

Enfin pour l'option Sud Arbois, j'apprécie à sa juste valeur la proposition de RFF (octobre 2008) qui d'ailleurs ne semble pas en accord avec celle exprimée par la SNCF (dans le dossier de synthèse - juillet 2008) concernant la desserte des grandes agglomérations par les TGV interrégionaux ou internationaux, consistant à faire rebrousser, à partir de Marseille, la moitié de ces TGV (15) pour qu'ils empruntent la ligne Sud Arbois, une manœuvre du même type étant envisagée pour 8 Intercités TGV.

Cette solution pourrait effectivement apparaître élégante pour permettre de « charger » la ligne Sud Arbois à hauteur de 35 circulations TGV par jour, à défaut de cette manœuvre, cette ligne ne serait construite que pour 12 circulations TGV seulement en direction de la Côte d'Azur.

On peut toutefois noter qu'elle aurait le double inconvénient de pérenniser au XXI<sup>ème</sup> siècle, au titre du TGV, une solution de rebroussement sur 15 à 20 km tant décriée aujourd'hui pour la gare St Charles en cul de sac héritée du XIX<sup>ème</sup> à l'heure du PLM, et de faire perdre à l'agglomération toulonnaise au minimum 11 dessertes TGV intersecteurs et 5 dessertes ICTGV.

Enfin, il m'apparaît nécessaire que les deux options puissent être évaluées et comparées au regard des possibilités de phasage des opérations d'investissement TGV + TER et donc de leur financement.

Pour mémoire, j'ai été très étonnée de voir réapparaître une hypothèse plus au Nord « décrochage entre Avignon et Aix TGV », dont je vois mal quels avantages elle pourrait apporter en terme de desserte aux 2 Millions d'habitants et à l'activité économique des agglomérations d'Aix, Marseille et Toulon.

Je vous renouvelle toute la confiance que j'ai dans votre approche objective de ce sujet déterminant pour l'avenir et l'aménagement du territoire régional et vous assure, monsieur le Secrétaire permanent, de ma très haute considération.

*Bien à vous*

Pièce jointe = lettre de M. GUERANT



---

**LIGNE A GRANDE VITESSE PROVENCE-ALPES-COTE D'AZUR**

**Etudes Préalables à l'Enquête d'Utilité Publique**

---

## **Comité de pilotage du 17 janvier 2011**

**La LGV PACA, clé de voûte d'un système  
ferroviaire global et performant en région  
Provence-Alpes-Côte d'Azur**

---

## TABLE DES MATIERES

|  |          |
|--|----------|
| <b>1. LE PROJET DE LGV PACA ... LES ACQUIS DES ETUDES ANTERIEURES.....</b>                             | <b>3</b> |
| 1.1. LES ACQUIS DU DEBAT PUBLIC ET DES ETUDES COMPLEMENTAIRES .....                                    | 3        |
| 1.2. LES ETUDES D'APPROFONDISSEMENT SOUS L'EGIDE DU SECRETARIAT PERMANENT : UNE ORIENTATION DECISIVE.. | 3        |
| <b>2. LES ETUDES ACTUELLES : VERS UNE ENQUETE D'UTILITE PUBLIQUE.....</b>                              | <b>4</b> |
| 2.1. LA GOUVERNANCE ET LA PLANIFICATION DES ETUDES .....   | 5        |
| 2.2. UNE METHODE PROGRESSIVE ET CONTINUE .....   | 6        |
| 2.3. UNE CONCERTATION ININTERROMPUE .....  | 6        |
| <b>3. LES PREMIERS TRAVAUX DU COMITE « SERVICES ET FONCTIONNALITES » .....</b>                         | <b>7</b> |
| 3.1. LA DEFINITION DES SERVICES TAGV ET TER.....   | 9        |

**Annexes : réticulaires des dessertes**

## 1. LE PROJET DE LGV PACA ... LES ACQUIS DES ETUDES ANTERIEURES

### 1.1. LES ACQUIS DU DEBAT PUBLIC ET DES ETUDES COMPLEMENTAIRES

Le projet de ligne à grande vitesse Provence-Alpes-Côte d'Azur, inscrit dans la loi Grenelle I, fait partie des 2000 km de ligne nouvelle à grande vitesse que la France lancera d'ici 2020.

Le débat public sur l'opportunité de ce projet s'est tenu de février à juillet 2005. Le bien-fondé du projet a été confirmé par une très grande majorité des participants avec l'idée que cette infrastructure à grande vitesse doit également être mise au service du développement des trains du quotidien.

Suivant les conclusions de la Commission Nationale du Débat Public, RFF a engagé avec les partenaires financiers des études complémentaires pour comparer les scénarii représentatifs des familles de tracés dégagées par le débat. Ces études se sont terminées en juin 2008 par la remise d'un rapport aux co-financeurs. Ce rapport préconisait un choix entre deux scénarii dits « Métropoles du Sud » et « Côte d'Azur ».

### 1.2. LES ETUDES D'APPROFONDISSEMENT SOUS L'EGIDE DU SECRETARIAT PERMANENT : UNE ORIENTATION DECISIVE

Aucun consensus n'ayant pu se dégager localement en faveur de l'un ou l'autre scénario « Métropoles du Sud (MDS) » et « Côte d'Azur (CDA) », Jean-Louis BORLOO, ministre d'Etat, ministre de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire, Dominique BUSSEREAU, secrétaire d'Etat chargé des transports, ont confié, par la lettre du 27 février 2009 à Yves COUSQUER, Ingénieur Général des Ponts et Chaussée, la mission d'identifier les points d'accord et d'analyser les divergences des parties prenantes, et d'animer pour ce faire un **secrétariat permanent** associant l'ensemble des parties prenantes.

Le **consensus du secrétariat permanent** qualifie comme suit les enjeux du projet de LGV PACA, traduits dans la conclusion proposée par Yves Cousquer :

1. *Plus qu'une LGV, alternative à la route et à l'aérien, il s'agit de bâtir un système, complétant et modernisant la voie ferrée historique du littoral, pour constituer au 21ème siècle le réseau ferroviaire maillé dont la région a besoin pour à la fois : (a) développer des services TER en 2020, 2040 et au-delà; et (b) améliorer radicalement l'accessibilité du territoire, notamment les Alpes Maritimes, au réseau grande vitesse....*
2. *La LGV doit relever de nombreux défis pour s'inscrire dans le territoire très contraint de Provence-Alpes-Côte d'Azur, avec son relief, ses espaces naturels et ses paysages remarquables ou de précieuses régions agricoles, et respecter au mieux le tissu très urbanisé des grandes agglomérations qu'à la fois elle dessert et traverse...*
3. *La LGV sera un maillon de l'arc méditerranéen, reliant les projets ferroviaires en cours et à venir de Barcelone à Gênes...*

La caractérisation et la comparaison des scénarios, au terme de la démarche du secrétariat permanent, ont conduit à considérer que

*... Au total, le scénario Métropoles du Sud nous paraît devoir l'emporter...*

Le rapport définitif a été remis le 15 juin 2009. Sur la base de ce rapport, Jean Louis BORLOO et Dominique BUSSEREAU ont salué le consensus très fort et quasi unanime **pour le choix du scénario Métropoles du Sud, desservant les agglomérations d'Aix en Provence, Marseille, Toulon et Nice.**

Les ministres ont demandé à RFF d'engager la phase d'études conduisant au lancement de l'enquête publique. Par ailleurs, des études complémentaires seront engagées pour préciser les enjeux et les conditions de réalisation d'un prolongement vers l'Italie.

## 2. LES ETUDES ACTUELLES : VERS UNE ENQUETE D'UTILITE PUBLIQUE

En accord avec les décisions antérieures, les objectifs des études actuelles sont de construire en vue d'une enquête publique le projet de LGV PACA comme l'armature d'un système ferroviaire global et performant, appelé à répondre aux futurs besoins de déplacements des habitants de la région PACA en veillant à :

- désenclaver la région Provence-Alpes-Côte d'Azur et rendre accessible l'ensemble de son territoire. La LGV PACA permettra de rompre cet isolement et d'intégrer la région Provence-Alpes-Côte d'Azur dans le réseau ferré européen à grande vitesse ;
- faciliter les déplacements interrégionaux. La ligne actuelle Marseille-Vintimille est aujourd'hui empruntée par des TGV, des Corail, des TER et des trains de marchandises, dont les missions et les vitesses sont très différentes. Cela limite fortement l'offre de sillons et entraîne des perturbations de circulation à répétition qui finiront à terme par décourager les usagers. En fluidifiant l'ensemble du trafic ferroviaire, cette nouvelle ligne redonnera aux déplacements ferroviaires l'attractivité qu'ils méritent. Ces deux lignes permettront de mieux séparer les trafics et de faire circuler davantage de trains : sur la ligne nouvelle, outre les TGV, des trains Intercités à grande vitesse entre les agglomérations ; sur la ligne existante, davantage de TER avec des fréquences cadencées, et un transport de marchandises facilité, en complémentarité du futur axe Lyon – Turin.
- constituer le maillon central de l'arc méditerranéen. Aujourd'hui, les trains circulent à une vitesse moyenne de 60km/h entre Barcelone et Gênes. La voiture y est systématiquement plus rapide, et ce en dépit de conditions de circulation qui s'aggravent. La LGV PACA permettra de rapprocher les capitales régionales sur un arc méditerranéen en plein développement et de proposer une véritable alternative à la route. Elle favorisera la circulation ferroviaire sur les villes de l'axe Bordeaux-Nice et participera au développement des échanges de la Catalogne à la Ligurie, rééquilibrant ainsi les déplacements en Europe du sud.

## 2.1. LA GOUVERNANCE ET LA PLANIFICATION DES ETUDES

Les études sont financées dans le cadre d'une convention de financement d'un montant de 86 M€ (conditions économiques de janvier 2008) regroupant l'Etat, Réseau Ferré de France, la région Provence - Alpes - Côte d'Azur, le département des Bouches-du-Rhône, le département du Var, le département des Alpes-Maritimes, la communauté urbaine Marseille-Provence-Métropole, la communauté d'agglomération Toulon- Provence-Méditerranée, La communauté urbaine Nice-Côte d'Azur, la communauté d'agglomération du Pays d'Aix, et la participation de l'Union Européenne et de Monaco.

La direction des études est assurée par un Comité de Pilotage présidé par le préfet de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur. RFF est le maître d'ouvrage des études préalables à l'enquête d'utilité publique.

Au terme de quatre années d'études et de concertation, RFF soumettra à l'enquête d'utilité publique (EUP), une bande de passage d'une largeur d'environ 500 m sur les sections de ligne nouvelle, les aménagements à prévoir sur le réseau existant et les programmes des gares.

**Les études sont organisées selon deux grandes phases :**

- **Les études de la phase 1, de 2010 à 2012**, ont pour objectifs de définir le programme ferroviaire à l'horizon 2040 et le projet qui sera réalisé en 2023 en déterminant d'une part les aménagements à prévoir sur le réseau existant ainsi que les programmes de gares, et d'autre part, pour les sections de ligne nouvelle, les fuseaux de passage d'une largeur d'environ un kilomètre.

Cette phase doit permettre de retenir une solution sur laquelle seront ensuite poursuivies et approfondies les études.

A l'issue de cette phase, la solution retenue par le Comité de Pilotage LGV PACA sera soumise à approbation ministérielle.

- **Les études de la phase 2, de 2012 à 2014**, ont pour objectif d'approfondir les études sur le périmètre retenu par le gouvernement, afin de constituer le dossier qui sera soumis à l'enquête d'utilité publique. Elles conduiront à définir :
  - une bande de passage d'environ 500 mètres de large sur les sections de ligne nouvelle ;
  - les aménagements de lignes classiques et les mesures de réduction ou de compensation d'impact ;
  - le programme des gares nouvelles et des aménagements de gares existantes ;
  - les projets complémentaires, notamment en termes d'inter-modalité et d'aménagements publics des collectivités.

## 2.2. UNE METHODE PROGRESSIVE ET CONTINUE

Afin d'aboutir au choix d'une bande de passage de 500mètres, des aménagements et des services qui seront soumis à l'enquête d'utilité publique, RFF met en place une démarche itérative, sans restreindre a priori, le champ des possibles, mais au contraire en identifiant, parmi les différentes solutions envisageables, celles qui répondent le mieux aux objectifs du projet. Ainsi, les études seront réalisées selon un processus continu et progressif de mise au point du projet jusqu'au lancement de l'enquête d'utilité publique.

De natures différentes et complémentaires, elles auront pour objet :

- les analyses de capacité, qui aboutiront à mettre au point des projets de grilles horaires et des schémas d'installations ferroviaires,
- la prospective territoriale, qui fournira des recommandations sur l'emplacement et la desserte multimodale des gares,
- le trafic et les aspects socio-économiques, qui confirmeront ou proposeront des adaptations de ces grilles horaires en fonction des potentiels de trafics,
- la conception technique et environnementale, qui confirmera la faisabilité des aménagements pris en hypothèses ou fournira de nouvelles hypothèses d'infrastructures.

Tout au long des deux phases d'études, dans un souci d'ouverture, de dialogue et de transparence, des actions de concertation continue et approfondie seront organisées et menées avec les élus et l'ensemble des acteurs du projet.

## 2.3. UNE CONCERTATION ININTERROMPUE

Depuis le débat public de 2005, différentes phases de concertation et de dialogue se sont enchaînées entre RFF et les acteurs du territoire. Cette concertation s'est mise en place sous plusieurs aspects, formels ou informels et a été rythmée par des temps d'étude, de réflexion puis de décisions.

Ainsi, les acteurs du territoire, identifiés notamment au cours du débat public, ont continué à participer aux réflexions conduites sur le projet dans le cadre de groupes de travail qui portaient sur l'inscription du projet dans le territoire à travers l'exploration de plusieurs thématiques : le milieu humain, l'agriculture et la viticulture, la biodiversité et le milieu naturel et, l'aménagement du territoire. Ces groupes ont ainsi formulé des propositions qui se sont traduites par des engagements de RFF.

**L'élaboration du dispositif de concertation** s'appuie sur des échanges larges avec l'ensemble des acteurs concernés, relayés et mis en forme par un comité de rédaction constitué de représentants des acteurs et des représentants des co-financeurs.

Cette élaboration s'appuiera sur les enseignements de la concertation conduite en 2006-2008 et sur ceux issus d'expériences de concertation conduites depuis 2008 sur d'autres projets de ligne à grande vitesse.

Ces propositions formeront le socle de travail du comité de rédaction et seront formalisées, entre octobre et décembre, dans une charte de concertation.

Dans le cadre de la préparation des études et des étapes de la concertation, RFF a souhaité des comités thématiques pour permettre une réflexion stratégique sur les grands sujets qui accompagnent la mise en place d'un système ferroviaire performant à l'échelle de notre région.

Ces Comités thématiques auront la responsabilité d'analyser les propositions, les orientations et le rendu des études à réaliser par la maîtrise d'ouvrage sur le sujet concerné. Ces comités sont :

- le comité thématique « Services et Fonctionnalités » ;
- le comité thématique « Environnement et Développement Durable ;
- le comité thématique « gares », dont SNCF Gares et connexions sera partie prenante ;
- le comité thématique « entreprises ferroviaires » (en particulier services grandes lignes et fret).

### 3. LES PREMIERS TRAVAUX DU COMITE « SERVICES ET FONCTIONNALITES »

Le Comité thématique « Services et Fonctionnalités » a démarré ses travaux en début d'année 2010. Il a été composé avec les entités et collectivités chargées de ces problématiques :

- la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Provence – Alpes – Côte d'Azur, représentant l'Etat ;
- la Région Provence – Alpes – Côte d'Azur en tant qu'autorité organisatrice des transports régionaux ;
- la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole,
- la Communauté urbaine Nice Côte d'Azur
- la Communauté d'agglomération du pays d'Aix,
- la Communauté d'agglomération de Toulon Provence Méditerranée,
- le Département des Alpes-Maritimes,
- le Département du Var,
- Le Département des Bouches du Rhône,
- la Société Nationale des Chemins de Fer Français au titre du mandat de transporteur ferroviaire sur les liaisons régionales - TER - pour le compte de la Région PACA ;
- la Société Nationale des Chemins de Fer Français au titre du suivi des grands projets ferroviaires du sud-est ;
- la Direction « Gares & Connexions » de la Société Nationale des Chemins de Fer Français au titre de gestionnaire et d'exploitant des gares existantes ;
- la Direction Régionale PACA de Réseau Ferré de France et les experts désignés par RFF et choisis pour leurs capacités professionnelles et leur connaissance du contexte du projet en matière d'exploitation, de capacité, de synthèse socio-économique, et d'expertise en offre, trafic et fonctionnalités.

Le travail de ce COTHEM S&F consiste à réfléchir et à définir les services et les fonctionnalités qui formeront la base et les objectifs du système ferroviaire à prendre en compte par le projet. Les principaux thèmes abordés par ce comité sont :

- l'ensemble des services à assurer aux différents horizons d'études (2020, 2030 et 2040), à savoir :
  - les services TGV (radiaux, province – province, internationaux) sur LGV et sur lignes existantes ;
  - les services régionaux de voyageurs (TER) sur lignes existantes ;
  - les services rapides de la vie quotidienne qui pourraient être assurés par utilisation combinée de la ligne nouvelle et des autres lignes (ICGV – TERGV) ;
  - les services pour le transport des marchandises.
- les objectifs fonctionnels assignés au réseau ferroviaire PACA (réseau existant et ligne nouvelle, dans une logique de réseau maillé global) pour permettre d'assurer au mieux ces services en intégrant naturellement la problématique des gares ;
- l'impact sur l'économie générale du projet, selon une démarche inspirée des principes de l'analyse de la valeur, c'est-à-dire en recherchant une optimisation globale du projet : services souhaitables / fonctionnalités nécessaires / coûts correspondants, à mettre en regard des avantages socio-économiques procurés.

Ce Comité thématique « Services et Fonctionnalités » alimente ainsi la réflexion menée par RFF et les bureaux d'études que ce dernier missionne dans le cadre des études concomitantes suivantes :

- l'étude de trafic et de développement de nouveaux services, dans un contexte de généralisation du cadencement des horaires de circulation (horaire stratégique 2020) et de dégradation relative des performances du réseau autoroutier et routier du fait de sa saturation croissante aux abords des grandes agglomérations ;
- l'étude de positionnement des gares nouvelles et de développement / adaptation des gares existantes (Cette étude fait l'objet d'un comité thématique spécifique : le Comité thématique « Gares ») ;
- l'étude de capacité / exploitation du réseau ;
- l'évaluation socio-économique ;
- l'évaluation financière.

### 3.1. LA DEFINITION DES SERVICES TAGV ET TER

#### Les schémas réticulaires

C'est dans le cadre des travaux du secrétariat permanent et des réflexions sur la mise en place d'un système ferroviaire performant impliquant un développement important des trains régionaux que les grands principes de desserte régionale ont été abordés.

Ces principes ont été proposés par la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur dans un document spécifique de recommandation annexé au dossier des travaux du secrétariat permanent : pièce n° C-1 : Offres TER objectifs 2020 / 2040 - Exercice prospectif conduit par les services du Conseil régional PACA – 6 mai 2009.

Ces recommandations proposent notamment pour les TER :

- une desserte au quart d'heure en pointe (4 trains par heure) pour toutes les gares ou haltes sur les axes majeurs périphériques des grandes agglomérations (métropoles),
- une desserte périurbaine toutes les 7 minutes (8 trains par heure) pour les gares périurbaines les plus importantes,
- enfin, une desserte à la demi-heure (2 trains par heure) pour les secteurs les moins densément peuplés ou plus isolés des grandes agglomérations.

Les schémas réticulaires annexés à la présente note représentent la trame des services de transport cadencés grande vitesse et TER qui constituent, par application des principes ainsi définis, des objectifs de desserte des gares et points d'arrêt de la région aux horizons 2040 et 2023.

Le schéma 2040 est l'image des objectifs de capacité du réseau à long terme. Le projet de LGV PACA et les aménagements du réseau classique à réaliser au cours des prochaines décennies devront être compatibles avec les infrastructures nécessaires pour atteindre ces objectifs.

Ces infrastructures, leurs caractéristiques principales et leur coût seront déterminés au cours des premières étapes d'études de la phase 1.

Le schéma 2023 représente les objectifs de desserte à l'horizon de la mise en service complète du projet LGV, quels que soient le phasage et les dates effectives de mise en service de chaque phase qui pourront être décidées ultérieurement. Ce schéma servira à construire les horaires qui, à leur tour, détermineront les caractéristiques capacitaires des infrastructures nouvelles et des aménagements du réseau classique à prévoir au programme de l'opération.

#### Les services voyageurs régionaux s'appuient sur 4 niveaux de desserte:

- les sillons de trains aptes à la grande vitesse (TAGV), qui sont parcourus soit par des trains nationaux ou internationaux, soit par des trains spécifiques de mêmes performances, et assurent, en complément des liaisons nationales et internationales, des services régionaux à grande vitesse (SRGV). Ces services rapides relient à une fréquence variant entre 3 trains (Avignon – Nice) et 7 trains à l'heure de pointe (Marseille – Nice) en 2040 les grandes aires urbaines régionales entre elles et les connectent aux métropoles environnantes: Lyon, Montpellier, Gênes. Certains de ces sillons assurent des relations directes entre le réseau à grande vitesse et des gares importantes du réseau classique (Arles, Vitrolles-Aéroport-Marseille-Provence, St-Raphaël, Antibes, Cagnes-sur-Mer).

- les intercités TER (ICTER) qui relient les gares les plus importantes de l'axe Avignon / Nîmes – Gênes sur le réseau classique, à une vitesse et une fréquence plus faible (1 train par heure)
- les TER semi-directs, qui offrent des relations de moyenne distance entre les gares de correspondance et les pôles périurbains des aires urbaines contigües (Avignon – Etang de Berre – Marseille – Toulon, Aix – Etang de Berre – Marseille – Toulon, St-Raphaël – Nice – Savona), à une fréquence semi-horaire; certaines de ces liaisons seront accélérées dans leur traversée de Marseille en utilisant les infrastructures de la ligne nouvelle (gare souterraine) ou le raccordement des Chartreux existant, ce qui renforcera leur attractivité par rapport au mode routier;
- les TER omnibus, qui assurent la desserte fine des zones périurbaines. Dans les zones les plus denses des agglomérations de Marseille, Aix, Toulon et Nice, ces dessertes, cumulées avec celles des TER périurbains, atteindront une fréquence de 8 trains à l'heure en 2040.

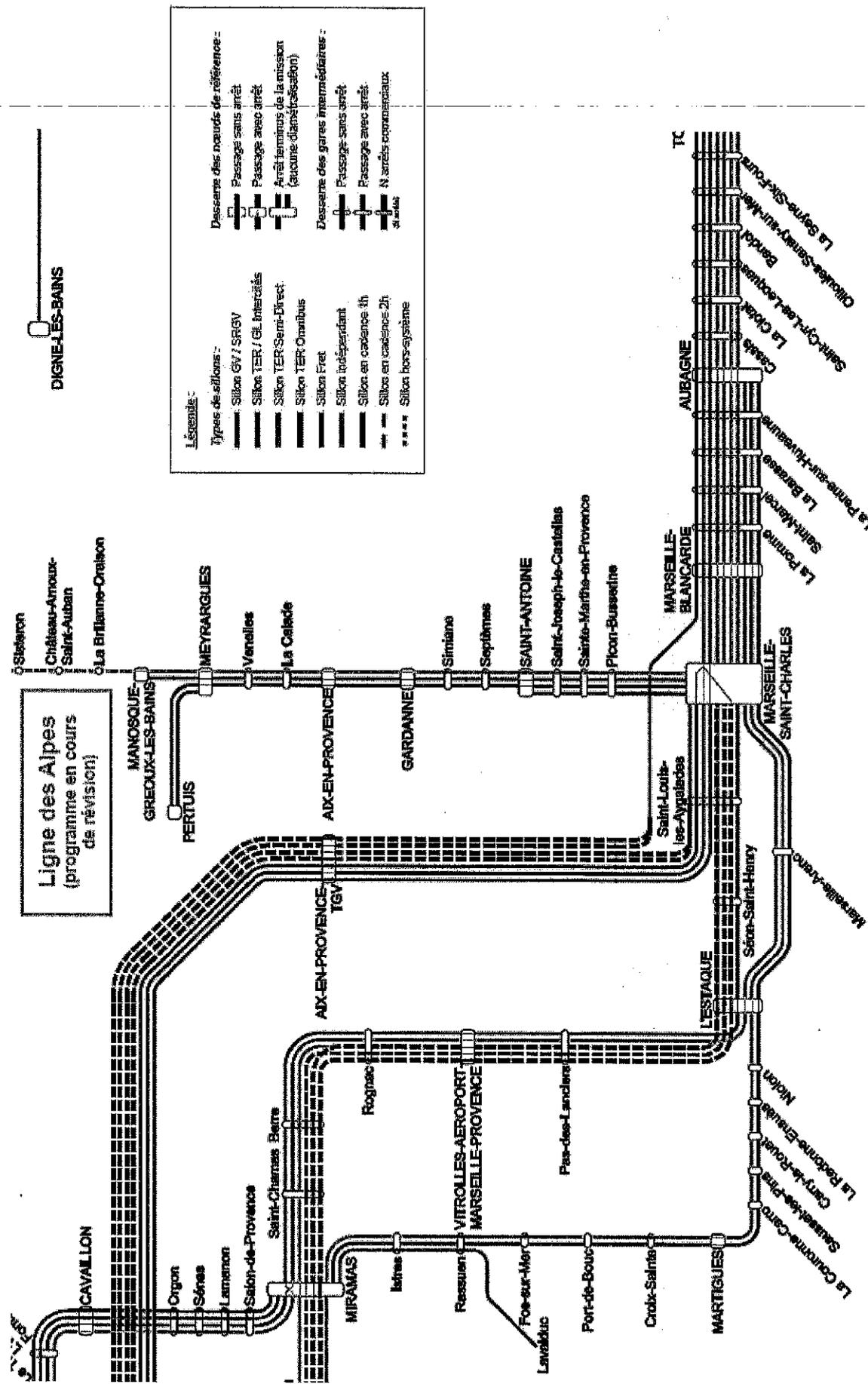
## **ANNEXES : SCHEMAS DES DESSERTES**

- Proposition d'objectifs de desserte PACA 2012 – v4
- Proposition d'objectifs de desserte PACA 2015 – v5
- Proposition d'objectifs de desserte PACA 2023 avec LGV – v6
- Proposition d'objectifs de desserte PACA 2040 avec LGV – v6





Mission LGV PACA – Objectifs de desserte 2015 après réalisation des travaux inscrits au CPER – Document de travail





**OBJET : Institution - Aménagement du territoire - Prise en considération du système ferroviaire LGV et TER en Région Provence Alpes Côte d'Azur**

---

VU la délibération n°2009-A143 du 29 juillet 2009 portant délégation d'attribution au Bureau

Après en avoir délibéré, le Bureau de la Communauté du Pays d'Aix adopte à l'unanimité le rapport qui précède et le transforme en délibération.

Le Président de la Communauté du Pays d'Aix  
Maryse FOISSAINE MASINI

