

Région



Provence-Alpes-Côte d'Azur

**Communiqué de presse de Gérard PIEL
Vice-Président Délégué aux Transports et aux Communications**

Volet ferroviaire du Contrat de Projet

Dans cette note, vous trouverez, en introduction, le rappel du mandat de négociation que l'Assemblée Plénière de Juillet 2006 a donné à Michel VAUZELLE.

Ce mandat comportait la liste exhaustive des opérations ferroviaires proposées, ainsi que les montants correspondants. Suivent les propositions retenues par la négociation avec l'Etat et qui sont inscrites maintenant dans le Contrat de Projet 2007 – 2013 et soumises au vote le 20 mars 2007.

Concernant les départements des Hautes Alpes et des Alpes de Haute Provence que j'ai regroupés, vous remarquerez que les crédits affectés aux études pour le Montgenèvre ne permettent pas dans la durée du Contrat de Projet de réaliser le tunnel, mais seulement le dossier du Débat Public et les études correspondantes.

Les services de l'Etat n'ont pas repris la proposition de la Région de financer, dans ce Contrat de Projet, la réalisation de la liaison Digne – Saint-Auban. Par contre ont été intégrés les 15 millions d'euros votés par la Région au moment de la discussion sur ITER, pour moderniser l'axe du Val de Durance entre Aix et Manosque, et une enveloppe de 40 millions d'euros est prévue pour améliorer l'infrastructure sur la partie haute de la ligne du Val de Durance.

Les Chemins de Fer de Provence, la liaison Digne – Saint-Auban, qui intéresse aussi bien les Alpes Maritimes que les départements alpins, est quant à elle inscrite pour un montant de 55 millions d'euros et le maître d'ouvrage de cette opération sera le Conseil Régional, qui a obtenu le transfert de la concession de l'Etat en 2006.

Pour le département des Alpes Maritimes, l'ensemble des opérations proposées sont inscrites au Contrat de Projet. Une seule remarque : la totalité des travaux ne sera pas réalisée sur un seul contrat de projet. Notamment les augmentations des capacités sur Cannes – Grasse et la modernisation de la ligne Nice – Digne, les travaux sur la deuxième phase de Cannes – Antibes - Nice sont également à prévoir sur un prochain contrat de projet.

Dans le Var, nous pouvons avoir la satisfaction de voir inscrit le principe de réouverture de la liaison Carnoules – Gardanne au service voyageurs, mais dans ce contrat de projet il n'y aura que les études de travaux de réalisées, et les travaux entre Gardanne et Trets (Trets situé dans les Bouches du Rhône). Par ailleurs, cet axe a été redéfini comme étant un axe Rognac – Aix - Gardanne – Trets, pour

permettre aux collectivités membres de la CPA (Communes du Pays d'Aix) de participer financièrement au projet.

Le Var est également concerné par des dossiers sur l'agglomération toulonnaise avec une augmentation de l'offre toutes les 30 minutes entre Marseille – Toulon et Hyères, et les études de capacité qui seront menées dans la durée du contrat de projet.

Dans les Bouches du Rhône, le contrat de projet permettra de terminer les travaux de première phase Aix – Marseille, d'engager une première tranche Aubagne – Marseille et de participer financièrement à la réouverture de l'axe Rognac – Aix – Gardanne – Carnoules. Il faut apprécier que sur le principe l'Etat a reculé car enfin les services de l'Etat et le Gouvernement admettent qu'en Région Provence-Alpes-Côte d'Azur il y aura la réouverture au service voyageurs de deux grands axes ferroviaires : Avignon – Carpentras et Rognac – Aix – Carnoules – Gardanne. Même si, sur la durée du contrat de projet, ces deux axes ne seront vraisemblablement pas complètement terminés, c'est une très grande avancée car en commençant les travaux on aura, dans les années à venir, des liaisons nouvelles et une desserte du territoire plus cohérente et plus dense.

Une étude sera également engagée dans les Bouches du Rhône pour Marseille – Aix deuxième phase, qui devrait permettre de dépasser les limites des travaux réalisés dans la première phase.

Enfin, le Vaucluse est concerné par la réouverture au service voyageurs de l'axe Avignon – Carpentras, mais qui est représenté et reformulé dans une appellation « Avignon TGV – Avignon Centre – Carpentras », afin de permettre à l'ensemble des collectivités, Conseil Général, Communauté d'Agglomérations, Communauté de Communes et Département d'intervenir financièrement au projet, en sachant que la réalisation la plus rapide est la liaison inter gares Avignon qui était déjà prévue dans le précédent plan et qui pourrait être réalisée avant 2010.

Pour l'ensemble des départements, vous aurez les éléments d'information concernant les études et acquisitions foncières pour la réalisation de la LGV PACA. A noter que RFF étudie trois scénarios retenus par le Débat Public et que le choix sera fait vraisemblablement fin 2007 début 2008 du tracé définitif de la LGV PACA qui sera alors soumis à enquête publique.

Les crédits inscrits au contrat de projet ne permettront que le lancement des études techniques et les acquisitions foncières le long de l'axe retenu.

Améliorer l'accessibilité de la région et faciliter les relations internes

Dans les Alpes :

Modernisation de la ligne des Alpes d'Aix à Briançon

La ligne ferroviaire reliant Marseille à Briançon dispose d'une infrastructure très vétuste, ne permettant pas d'offrir un service ferroviaire satisfaisant. La modernisation complète de l'infrastructure de la ligne des Alpes répond à un besoin important en terme d'aménagement et de désenclavement des territoires traversés. Une attention particulière sera portée à la desserte de Cadarache (ITER, CEA).

La capacité de la ligne et les temps de parcours seront améliorés afin de faire le lien entre ITER et le réseau TGV national. L'objectif est d'assurer sur la partie basse de la ligne des Alpes, d'Aix à Manosque, une desserte aux 30 minutes en heure de pointe et sur la partie haute de la ligne une desserte aux 60 minutes entre Aix et Gap.

Les travaux sur la partie d'Aix à Manosque permettront des relèvements de vitesse et une augmentation de capacité générale de la ligne.

Sur la partie haute de la ligne, la mise en qualité de la voie et la modernisation de certaines installations (croisements) sont indispensables pour assurer l'objectif de desserte.

Les études préliminaires sont en cours et seront achevées dans le courant du premier semestre 2007.

Bénéficiaire : RFF

Financement (en M€) : 114 M€

	Etat	Région	autres collectivités	RFF	Total
Travaux sur partie Aix-Manosque	20	20	14	20	74
Travaux sur partie haute	10	15	5	10	40

Modernisation de la ligne Nice-Digne

La concession de la ligne ferroviaire à voie métrique reliant Nice à Digne a été transférée du SYMA (Syndicat mixte Méditerranée-Alpes) à la Région Provence Alpes Côte d'Azur depuis le premier janvier 2007.

La ligne assure dans sa partie basse, de Nice à Plan du Var, une desserte urbaine et interurbaine, facilite les liaisons avec le réseau TER et le tramway de Nice et favorise donc l'intermodalité. Dans sa partie haute, de Plan du Var à Digne, la ligne assure l'accès aux territoires de montagnes avec un débouché sur le Val de Durance et une desserte touristique de la zone.

L'infrastructure vétuste et sous équipée fait l'objet d'un premier plan de modernisation de 22 M€ visant à sa sécurisation ainsi qu'à son augmentation de capacité, celui-ci doit être prolongé par un second plan de modernisation plus ambitieux.

Les travaux sur la partie basse de la ligne devraient permettre d'accroître sensiblement l'offre dans la zone urbaine et périurbaine de Nice. Il est d'autre part envisagé d'étudier l'opportunité d'une traversée du Var à Nice pour desservir en rive droite les zones d'activités de Carros.

Sur la partie haute, les travaux portent essentiellement sur une mise en qualité de la voie pour une sécurisation de l'exploitation.

Bénéficiaire : Région

Financement (en M €) :

Etat	Région	Autres collectivités	Total collectivités	RFF	Europe	Montant total
0	20	25	45	0	10	55

Améliorer l'accessibilité de la région et faciliter les relations internes

Dans les Alpes Maritimes :

Construction d'une troisième voie entre Antibes et Cagnes sur Mer (phase 1)

Conformément à la déclaration d'utilité publique (DUP), l'objectif de cette opération est de la desserte, en première phase, à :

- une desserte omnibus toutes les demi-heures entre Cannes et Nice;
- une desserte semi-directe toutes les demi-heures entre Cannes, Antibes, Cagnes sur Mer et Nice ;
- cette desserte est renforcée en heure de pointe par la circulation d'un train Grandes Lignes ou intercités accessible aux voyageurs régionaux.

Cette opération consiste à achever les travaux de la première phase entamés au titre du Contrat de Plan 2000-2006. Les travaux restant à réaliser consistent en la création d'une troisième voie entre Antibes et Cagnes, la modernisation des systèmes d'exploitation, ainsi qu'en l'aménagement des gares du tronçon. Ils comprennent aussi la couverture des voies au passage de Villeneuve Loubet (15 M€).

A l'issue de la phase 2, la desserte sera à nouveau augmentée d'un train supplémentaire par heure et par sens par rapport à la desserte permise par la phase 1.

Bénéficiaires : RFF

Financement (en M€) :

Etat	Région	Autres collectivités	Total collectivités	RFF	Hors CPER	Montant total
31,08	31,08	34,84	65,91	18		115

Améliorer la capacité de Cannes-Grasse

L'opération du précédent CPER achevée en mars 2005 par la réouverture de la ligne fut un succès mais la desserte actuelle reste insuffisante (1 train par heure) compte tenu des 70 000 déplacements routiers quotidiens entre Cannes et Grasse. Cette opération nécessite d'être poursuivie afin d'atteindre l'objectif de service de 1 train toutes les 30 minutes entre Cannes et Grasse. Le trafic actuel est appelé à plus que doubler (actuellement 3000 voy/jour avec un train par heure).

Les travaux consistent à améliorer l'insertion sur la ligne littorale au niveau de Cannes La Bocca (évitement au niveau de La Bocca – Le Bosquet et à supprimer le PN 5). L'étude préliminaire est en cours. La date de mise en service envisagée par RFF est 2010

Bénéficiaire : RFF

Financement (en M €) : 30,4 M€ (dont 10,4 M€ pour suppression PN 5) ; 1,4 M€ autres hors CPER

Etat	Région	Autres collectivités	Total collectivités	RFF	Europe	Montant total
8,66	8,66	8,66	17,32	3		29

Modernisation de la ligne Nice-Breil sur Roya

La ligne Nice-Breil a déjà fait l'objet d'une première phase de modernisation lors du 3ème Contrat de plan Etat-Région. Le Contrat de plan Etat-Région 2000-2006 a permis de poursuivre cette modernisation et d'engager des études en vue de la modernisation de la signalisation, de l'infrastructure, de la résorption de difficultés géologiques et de la réalisation de premiers travaux.

L'objectif de service est de relever la vitesse et de porter la cadence à un train toutes les 30 min dans le sens de la pointe (actuellement 6 A/R par jour seulement). Pour parvenir à l'offre de service cible, il est nécessaire de moderniser la signalisation, de stabiliser les désordres géotechniques qui affectent la ligne, d'augmenter la capacité de la ligne par la pose d'évitements en gare et de réaliser une mise en qualité de la voie.

La stabilisation du glissement de terrain des Bouisses présente un caractère d'urgence que RFF traitera avant la fin 2008 avec un financement Feder Objectif II 2000-2006 déjà acté (925 000 €) en parallèle avec une première tranche de travaux de voie et d'évitements.

Les études d'avant-projet sont en cours et les prévisions de RFF envisagent une mise en service en 2007-2008 pour la partie « voie » et 2009 pour la signalisation.

Bénéficiaire : RFF

Financement (en M €) :

Etat	Région	Autres collectivités	Total collectivités	RFF	Europe	Montant total
8,75	8,75	8,75	17,5	8,75		35

Modernisation de la ligne Nice-Digne

La concession de la ligne ferroviaire à voie métrique reliant Nice à Digne a été transférée du SYMA (Syndicat mixte Méditerranée-Alpes) à la Région Provence Alpes Côte d'Azur depuis le premier janvier 2007.

La ligne assure dans sa partie basse, de Nice à Plan du Var, une desserte urbaine et interurbaine, facilite les liaisons avec le réseau TER et le tramway de Nice et favorise donc l'intermodalité. Dans sa partie haute, de Plan du Var à Digne, la ligne assure l'accès aux territoires de montagnes avec un débouché sur le Val de Durance et une desserte touristique de la zone.

L'infrastructure vétuste et sous équipée fait l'objet d'un premier plan de modernisation de 22 M€ visant à sa sécurisation ainsi qu'à son augmentation de capacité, celui-ci doit être prolongé par un second plan de modernisation plus ambitieux.

Les travaux sur la partie basse de la ligne devraient permettre d'accroître sensiblement l'offre dans la zone urbaine et périurbaine de Nice. Il est d'autre part envisagé d'étudier l'opportunité d'une traversée du Var à Nice pour desservir en rive droite les zones d'activités de Carros.

Sur la partie haute, les travaux portent essentiellement sur une mise en qualité de la voie pour une sécurisation de l'exploitation.

Bénéficiaire : Région

Financement (en M €) :

Etat	Région	Autres collectivités	Total collectivités	RFF	Europe	Montant total
0	20	25	45	0	10	55

Cannes- Antibes-Nice 2^{ème} phase

Les études 2^{ème} phase sur la ligne ferroviaire Cannes- Antibes-Nice portent sur la section Cagnes/mer – Nice. Les objectifs de service sont d'augmenter la desserte d'un train supplémentaire par heure et par sens par rapport à la desserte permise par la phase 1. Les éléments de trafic prévoient une augmentation de la fréquentation voyageurs de 30 000 voyageurs/jour aujourd'hui à 50 000 à l'issue du projet (phase 1 et 2). Les études porteront sur les conditions de réalisation d'une 3^{ème} voie jusqu'à Nice.

Rappelons que la déclaration d'utilité publique a été prise en 2003, pour la totalité de l'opération Cannes - Nice.

La date prévisible de fin d'études d'Avant-projet est début 2008 pour prendre en compte les modifications dues à l'optimisation du projet, les acquisitions foncières en anticipation sont engagées.

Le financement nécessaire pour 2007-2013 est estimé à hauteur de 35M€.

Améliorer l'accessibilité de la région et faciliter les relations internes

Dans les bouches du Rhône :

Augmentation de la capacité de la ligne ferroviaire Marseille Aubagne Toulon

L'axe Marseille-Toulon a connu ces dernières années une très forte augmentation de sa fréquentation avec une progression de 19% entre 2002 et 2005 qui se poursuit au même rythme aujourd'hui. La mise en service du tramway dans Marseille et les interconnexions avec le réseau TER au niveau des pôles d'échanges créera de plus une forte demande de déplacement.

L'objectif de l'opération est de proposer en heure de pointe 6 trains par sens entre Marseille et Aubagne dont 3 trains prolongés jusqu'à Toulon.

L'achèvement des travaux comprend deux sous-opérations. La première consiste en la banalisation des voies entre Marseille Saint-Charles et la Blancarde, la suppression des passages à niveau entre la Blancarde et Aubagne et leur remplacement par des ouvrages de substitution, l'aménagement du plan de voie en gare d'Aubagne, et la construction de passerelles de desserte des quais. La deuxième consistera à construire la troisième voie entre Marseille Blancarde et Aubagne et à créer le point d'arrêt de la Barasse.

Les études de Projet ont été engagées en 2006 et sont financées dans le cadre du CPER 2000/2006. Elles seront terminées mi 2008, les acquisitions foncières sont en cours, les premiers travaux sont prévus en 2007.

Bénéficiaires : RFF

Montant de l'opération (en M€)

Etat	Région	Autres collectivités	Total collectivités	RFF	Europe	Montant total
56,66	56,66	56,66	113,32	34		204

Poursuite de la modernisation de la ligne Marseille-Aix, 1^{ère} phase

L'objectif est de renforcer la desserte entre Aix en Provence et Marseille en passant de 47 à 98 trains par jour avec en heure de pointe 3 AR/h entre Marseille et Aix-en-Provence et 1AR/h supplémentaire entre Marseille-Saint Charles et la halte de St Antoine dans le sens de la pointe.

Il s'agit dans cette action de poursuivre l'opération de modernisation de l'infrastructure engagée sous le précédent contrat de plan et dont les travaux ont déjà commencé. Les travaux consistent en un doublement de la voie sur le tiers du parcours, la modernisation de la signalisation et l'installation d'une commande centralisée, le réaménagement de gares existantes, la suppression de 4 passages à niveau et l'aménagement de voies et installations techniques en gare St Charles. La Région, les collectivités territoriales, RFF et la SNCF financent la création de 3 gares nouvelles.

Bénéficiaires : RFF

Financement (en M€) :

Etat	Région	Autres collectivités	Total collectivités	RFF	Europe	Montant total
23,725				9,55		33,275

Etudes de réouverture de ligne : Rognac – Aix – Gardanne - Carnoules

Ce volet d'études concerne la création d'une nouvelle liaison ferroviaire desservant le bassin aixois entre Rognac, Aix, Gardanne et Carnoules en réactivant le trafic de trains de voyageurs sur les sections Rognac – Aix et Gardanne – Carnoules.

Ces liaisons ont pour objectif de créer un nouvel axe ferroviaire est-ouest autour d'Aix en Provence en complément de l'axe nord-sud existant. Elles permettront aussi de donner un accès privilégié des zones desservies vers l'aéroport de Marseille Provence via le futur pôle d'échange des Aymards dont une première phase sera mise en service fin 2007. Elles contribueront aussi efficacement à la desserte des pôles d'emploi des Milles et de la Duranne à l'ouest d'Aix et faciliteront la réalisation de la liaison ferroviaire entre Aix ville et Aix TGV.

Les études à mener concernent les 25 km de ligne Rognac – Aix empruntée aujourd'hui principalement par des trains de fret lourds entre Fos et Gardanne. Elles concernent d'autre part la ligne Gardanne – Carnoules longue de 78 km qui dessert notamment les villes de Trets, St Maximin, Brignoles. Le bassin de chalandise de ces lignes concerne près de 300 000 habitants sur 20 communes traversées qui connaissent une poussée démographique importante et régulière. Plusieurs scénarios de phasage de réouverture sont à explorer.

Il est aujourd'hui nécessaire de lancer des études préliminaires et techniques dans la perspective de réintégrer de manière pertinente cette ligne au réseau ferroviaire régional TER. Au vu des résultats, les études d'avant projet pourront être lancées sur une première phase.

Bénéficiaire : RFF

Financement (en M €) :

Etat	Région	Autres collectivités	Total collectivités	RFF	Europe	Montant total
1,5	2,5	3	5,5	1		8

Etudes prospectives pour la poursuite d'opérations

Cette action, destinée à anticiper les besoins futurs en matière de trafic ferroviaire voyageurs, comprend essentiellement les études 2^{ème} phase sur Marseille-Aix et Cannes Nice ainsi qu'un volet pour des études prospectives générales.

Marseille-Aix 2^{ème} phase

Pour les études 2^{ème} phase sur la ligne ferroviaire Marseille-Aix, l'objectif est de poursuivre l'amélioration des relations initiées en première phase. Une étude préliminaire a été engagée par RFF et proposera des solutions pour atteindre des objectifs de desserte plus ambitieux. Le financement prévu est de 15 M€.

Améliorer l'accessibilité de la région et faciliter les relations internes

Desserte de l'agglomération Toulonnaise

Les objectifs de service de ce projet envisagent un trafic d'1 TER toutes les 30 minutes entre Marseille-Toulon et Hyères (contre 8 trains par jour actuellement) pour un doublement au moins de la fréquentation actuelle.

Le projet consiste en la mise en place d'une nouvelle signalisation, la réalisation de travaux d'augmentation de capacité et la mise en qualité de la voie.

Le projet est en phase d'avant-projet et pourrait aboutir au démarrage des travaux en 2009.

Un volet d'études est également prévu pour les études d'augmentation de capacité des voies principales à l'intérieur de l'agglomération toulonnaise dans l'optique d'un renforcement de l'offre, prolongement de l'opération précédente.

Bénéficiaire : RFF

Financement (en M €) : 30 M€ pour les travaux, 3 M€ pour les études d'augmentation de capacité

Intitulé	Etat	Région	autres collectivités	RFF	Total
Projet ferroviaire de l'aire toulonnaise	7	7	10	6	30
Etudes de capacité des voies principales	0,625	0,625	1,25	0,5	3

Améliorer l'accessibilité de la région et faciliter les relations internes

Dans le Vaucluse :

Projet ferroviaire Avignon TGV - Avignon Centre - Carpentras

Le projet de liaison Avignon TGV – Avignon centre – Carpentras vise à renforcer sensiblement la desserte ferroviaire autour d'Avignon grâce à l'amélioration des liaisons entre les 2 gares d'Avignon d'une part et vers le bassin de Carpentras d'autre part.

L'important développement économique et l'urbanisation des périmètres autour d'Avignon et de Carpentras (plus de 180 000 habitants et 85 000 emplois sont recensés sur l'axe Avignon – Sorgues – Carpentras) ainsi que la nécessité d'offrir une liaison rapide et de qualité depuis la gare TGV vers le centre d'Avignon et Carpentras, justifient la création de cette nouvelle desserte nord/ sud. Elle est d'autant plus pertinente que les temps de parcours possibles en train sont très attractifs (moins de 30 minutes contre 45 minutes à 1h15 en car sur Avignon centre – Carpentras ; 5 minutes contre 15 à 45 minutes pour relier les 2 gares). Ce projet contribuerait également à réduire le flux de véhicules sur le territoire traversé. Les études d'avant-projet, ainsi que des travaux conservatoires ont déjà été réalisés dans le CPER 2000-2006.

Les travaux pour créer ce nouvel axe de transport traversant Avignon consistent pour la section Sorgues – Carpentras à une mise en qualité de la voie, la à la mise en place d'une signalisation automatique, la suppression de passages à niveau, la réouverture de gares, l'installation de voies d'évitement à Sorgues et l'ouverture de deux gares : le Pontet et la Halte des Facultés.

Pour la partie Avignon-centre – Avignon TGV, l'opération impliquera la pose d'un kilomètre de voie unique avec franchissement dénivelé des voies PLM.

Il convient aujourd'hui de prévoir le budget nécessaire à la suite des études ainsi qu'à la réalisation partielle des travaux de ces opérations sur la période 2007-2013 soit 82 M€.

Bénéficiaire : RFF

Financement (en M €) :

Etat	Région	Autres collectivités	Total collectivités	RFF	Europe	Montant total
20	20	32	52	10		82

Pour tout contact :

Gérard PIEL : 06.08.21.76.99
Secrétariat : 04.91.57.55.55
Christian PELLICANI : 06.78.41.09.14
Chargé de mission
Direction des Transports
