

LIGNE NOUVELLE PROVENCE COTE D'AZUR

ÉTUDES PREALABLES A L'ENQUETE D'UTILITE PUBLIQUE

# ATELIER SOCIO-ECONOMIE

2 OCTOBRE 2019

COMPTE RENDU

VERSION 1 DU 4/11/2019

DIFFUSION RESTREINTE

LES ETUDES PREALABLES A L'ENQUETE D'UTILITE PUBLIQUE SONT FINANCEES PAR :



**DATE ET LIEU**

02/10/2019	EMD, Rue Joseph Biaggi, 13003 MARSEILLE 18h
------------	--

**NOMBRE DE PARTICIPANTS : 8 DANS LA SALLE**

**EN TRIBUNE**

Vincent CHAGNAUD	AMO Socio-économie (A7 Conseil)
Nicolas DERMESROPIAN	Directeur associé (Bureau d'études Trafalgare)
Nicolas GUYOT	Directeur des études Ligne Nouvelle PCA (SNCF Réseau)
Philippe QUEVREMONT	Garant de la concertation (Commission nationale du débat public)
Stéphane SAINT-PIERRE	AMO Concertation (Cabinet Nicaya)

Le présent document rappelle le déroulement de la séance et recense essentiellement les questions posées par le public.

**Le support de présentation et le verbatim de l'atelier sont disponibles sur le site internet à l'adresse suivante : <https://www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr/>.**

**Ces documents reprennent les éléments proposés en séance par le maître d'ouvrage, notamment en réponse aux interventions, demandes et interrogations des participants qui sont consignées dans le présent compte rendu.**

La réunion a démarré à 18h15.

La réunion s'est déroulée en plusieurs temps :

- Intervention de M. Philippe Quévremont, garant de la concertation mandaté par la *Commission Nationale du Débat Public* (CNDP), qui rappelle le statut indépendant de la CNDP, et précise qu'il n'a pas vocation à prendre position sur le fond lors de cette concertation et que son rôle consiste à veiller à la bonne information et participation du public. Il rappelle qu'il ne prendra la parole que si cela s'avère nécessaire (3 minutes) ;
- Présentation par Stéphane Saint-Pierre, du cabinet Nicaya conseil qui assiste SNCF Réseau pour la concertation et l'information du public, des principes généraux de la concertation avec le public. Il rappelle que la réunion du soir et les éléments présentés concernent les phases 1 et 2 du projet. Pour terminer, il questionne l'assemblée sur leurs éventuelles craintes et attentes, afin d'adapter au mieux le contenu de la présentation de SNCF Réseau (7 minutes) ;
- Présentation par SNCF Réseau et échanges avec les participants à l'issue de chacune des 3 présentations suivantes :
  - o Définition de l'évaluation d'un projet de transport (44 minutes)

- De l'état des lieux du territoire en termes de transport ferroviaire (25 minutes)
- Des apports du projet de LNPCA (30 minutes)

Le support de la présentation utilisé par SNCF Réseau est joint à la présente note de synthèse des échanges.

## ATTENTES ET CRAINTES DES PARTICIPANTS VIS-A-VIS DE L'ATELIER

### Les attentes exprimées par les participants

En ce qui concerne **le report modal**, un participant manifeste son étonnement quant au taux de réduction prévisible du nombre de voiture annoncé lors de la concertation de 2016, qui lui semble être sous-évalué. Un second participant insiste notamment sur l'importance du bon dimensionnement en termes de trafic voyageurs du projet au niveau de la future gare de Nice-Aéroport.

Les participants attendent d'obtenir des informations sur les **impacts prévisibles du projet**, notamment en termes de nuisances sonores et de bilan carbone.

Ils attendent également que **l'éclairage de l'atelier socio-économie** sur le projet permette au public de se positionner sur l'une ou l'autre des variantes proposées. Ils sont en demande de données précises sur des secteurs particuliers.

### Les craintes exprimées par les participants

Les participants craignent que **la concertation** actuellement conduite ne permette pas de mobiliser les acteurs les plus concernés : les élus (qui prendront ensuite des décisions structurantes) et les usagers du train (qu'il faudrait pouvoir rencontrer directement dans les wagons).

## SUR LA DEFINITION DE L'EVALUATION D'UN PROJET DE TRANSPORT

Concernant la définition de l'évaluation d'un projet de transport, les participants ont exprimé des remarques et questionnements sur 3 thématiques principales :

- Le lien entre le développement de « l'activité ferroviaire » et « l'évolution du parc de véhicules » (vers l'électrique principalement) suite à la présentation des nouvelles fiches outils ;
- La notion d'effet d'agglomération ;
- L'articulation entre les différentes phases du projet et l'évaluation socio-économique qui y est liée.

Plusieurs participants se sont exprimés sur le **lien entre l'évolution vers un parc de véhicules principalement électriques et le développement de l'activité ferroviaire**. Certains d'entre eux rappellent qu'il existera toujours un intérêt du ferroviaire par rapport aux voitures, même électriques :

- Un véhicule électrique continuera toujours à avoir un impact carbone ;
- Le développement du report modal de la voiture vers le train entraîne une diminution d'encaissement des taxes sur le carburant par l'Etat (lesquelles permettent un entretien des routes). Est-ce que l'Etat a fait un bilan socioéconomique d'un passage des véhicules vers du tout électrique ?
- Compte tenu des stocks de ressources disponibles sur Terre, une conversion du parc automobile vers du 100% électrique impliquera obligatoirement une réduction du nombre de véhicules, qui auront été remplacés par d'autres moyens de transport.

L'un des participants souligne l'importance de la réalisation d'un *benchmark* à partir des travaux réalisés en Norvège notamment, en termes d'évaluation des coûts de la conversion du parc automobile vers la ressource électrique. Cette réflexion devrait permettre de s'éloigner d'une vision « idéologique », relevée par l'un des participants dans le cadre d'une des fiches outils présentées.

L'un des participants questionne SNCF Réseau sur les projets de trains fonctionnant à l'hydrogène, en lien avec la position de Madame DELGA en région Occitanie.

L'évocation de la notion d'**effet d'agglomération**, suscite des questionnements de la part des participants : En quoi cela-consiste-t-il ? En quoi est-ce positif ou négatif ? Quel lien avec les formes urbaines, l'étalement urbain et les transports en commun ?

En ce qui concerne l'**articulation entre les différentes phases et les évaluations socio-économiques** évoquées, les participants se demandent si les fiches outils porteront sur l'intégralité du projet ou uniquement sur les phases 1 et 2. Par ailleurs, ils questionnent SNCF Réseau sur son approche de l'enquête publique, et plus spécifiquement sur la proposition d'une enquête par phase, ou portant sur l'intégralité du projet.

L'un des participants rappelle que, lors de la concertation de 2016, une Déclaration d'Utilité Publique était prévue sur la priorité 1. Il ajoute que le dossier de concertation actuel ne fournit pas d'évaluation socio-économique portant sur la priorité 1.

L'un des participants questionne SNCF Réseau sur l'existence éventuelle d'un **bilan d'exploitation de la ligne TGV Paris-Lyon**.

Un autre participant demande des précisions sur la **prise en compte du bruit** ferroviaire et routier dans le bilan socio-économique.

## SUR L'ETAT DES LIEUX DU TERRITOIRE EN TERMES DE TRANSPORT FERROVIAIRE

L'état des lieux du territoire entraîne des remarques de la part des participants, en termes de corrélation entre les trafics et les investissements dans les différents secteurs.

L'un des participants souligne le fait que les déplacements longue distance pèsent considérablement dans les trafics ferroviaires de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur et déplore que ces trajets soient non prioritaires dans le projet, au profit des trafics TER locaux.

Un participant rappelle que SNCF Réseau a mentionné que les investissements seraient à peu près corrélés aux trafics. Or, il note que la zone Côte d'Azur est le secteur sur lequel on comptabilise le plus de voyages et il lui semble que les investissements prévus en phases 1 et 2 n'apporteront pas un gain notable en termes de transports quotidiens sur ce secteur.

Un des participants suggère de « muscler » le projet en mobilisant l'intégralité des investissements prévus au départ pour basculer les projets de la phase 2 vers la phase 1 et aller plus loin dans les ambitions.

## SUR LES APPORTS DU PROJET LNPCA

Concernant le projet LNPCA, les participants ont exprimé des remarques et questionnements sur 4 thématiques principales :

- Le report modal ;
- Les éléments socio-économiques à prendre en compte dans l'évaluation ;
- Les modalités alternatives au projet à étudier ;
- Les points d'attention à garder à l'esprit.

Plusieurs remarques et questions portent sur le **report modal** généré par le projet. L'un des participants insiste sur le fait de bien différencier les notions de report modal et d'induction.

Plusieurs participants s'étonnent des taux d'induction annoncés. Certains d'entre eux les trouvent surestimés et expriment leur souhait d'en savoir plus sur les profils des nouveaux voyageurs attendus, leurs motivations et les méthodes de calcul utilisées. A l'inverse, un participant est surpris de ne pas voir un taux de report plus élevé, notamment entre Nice et Antibes et entre Nice et Cannes, trajets qu'il est très compliqué d'effectuer en voiture le matin.

De manière générale, si les participants s'accordent sur les évolutions positives que pourrait apporter le projet en termes de report modal, ils précisent tout de même que les chiffres annoncés ne traduisent pas une véritable révolution des comportements quotidiens à l'échelle de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur.

Des participants soulignent l'importance de prendre en compte l'ensemble des **facteurs socio-économiques** dans l'évaluation du projet.

L'un des participants met en évidence les incidences du projet sur les modes d'habitation en précisant que le développement d'une nouvelle offre ferroviaire régionale peut inciter les personnes à vivre dans des endroits auparavant peu desservis par les transports.

Un autre participant insiste sur l'importance de prendre en compte dans l'évaluation socio-économique, le temps de parcours proposé aux voyageurs, et du même fait, le temps de trajet « perdu » lors des ruptures de charges ou encore lors des entrées et sorties de gares.

Un participant précise que dans cette logique, il est plus judicieux de proposer une unité simple tous les quarts d'heures qu'une unité multiple toutes les demi-heures, qui aurait pour effet d'augmenter le nombre de voyageurs simultanément en gare et donc de rallonger les temps d'entrée et sortie.

L'un des participants met en lumière un enjeu économique national. Il met en évidence que pour un trajet en voiture, l'usager dépense de l'argent pour acheter du pétrole exporté de l'étranger. Or, lorsqu'il utilise le train, le tarif réglé par l'usager permet le paiement des agents du train, des constructeurs etc... A tarif équivalent, l'utilisation du train préférentiellement à celle de la voiture permet une internalisation de l'investissement sur le territoire français.

Concernant les tarifs, un participant questionne SNCF Réseau sur la possibilité de conventionner les TGV en bout de ligne, dans l'objectif de pouvoir les utiliser comme des TER, notamment au même tarif (Ex : liaison Nice-Cannes).

L'un des participants souhaite s'assurer que le potentiel du projet permettant une augmentation des services ultérieurs grâce à des projets complémentaires (notamment le cas sur le plateau de Saint-Charles) est pris en compte dans le bilan socio-économique.

En complément des remarques et questionnements sur le projet lui-même, les participants proposent des **alternatives** qu'il leur paraît important d'étudier.

L'un d'entre eux questionne ainsi SNCF Réseau sur le différentiel entre les coûts d'exploitation prévisibles dans le cas d'une prolongation du TGV entre Marseille et Nice et ceux d'une mise en circulation d'un TER sur ce même trajet.

L'un des participants souligne une progression des trafics ferroviaires entre Marseille et Nice malgré une hausse minimale de l'offre, et en l'absence d'éléments de lignes nouvelles qui réduiraient les temps de parcours. Il suggère donc de regarder tout ce qui pourrait être engagé avant d'enclencher les opérations en lien avec le projet de Ligne Nouvelle pour augmenter l'offre. L'un des participants s'exprime sur le projet GPSO, et questionne SNCF Réseau sur la priorité envisagée entre ce projet et celui de la Ligne Nouvelle PCA.

Les participants soulignent quelques **points d'attention** qu'ils jugent importants de garder à l'esprit :

- Afin de conserver et développer l'attrait des usagers pour le train, l'un des participants souligne l'importance de conserver les guichets de gares.
- Il apparaît important que SNCF Réseau vérifie que la capacité des trains sera suffisante pour accueillir tous les voyageurs attendus après réalisation du projet.