

LIGNE NOUVELLE PROVENCE COTE D'AZUR

AMENAGEMENTS DES PHASES 1 ET 2

CONCERTATION 2019

ATELIER SOCIO-ECONOMIQUE MARSEILLE,

2 OCTOBRE 2019

VERBATIM

VERSION ## DU 09 10/2019

LES ÉTUDES PRÉALABLES À L'ENQUÊTE D'UTILITÉ PUBLIQUE SONT FINANCÉES PAR :



DATE ET LIEU

2 octobre 2019, à 18 heures	Marseille, EMD Management
-----------------------------	---------------------------

PARTICIPANTS

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)

SOMMAIRE

PRÉAMBULE	4
ÉVALUATION D'UN PROJET DE TRANSPORT : CADRE RÉGLEMENTAIRE, PRINCIPES, OUTILS, DIFFÉRENCE AVEC L'ÉVALUATION FINANCIÈRE	8
ÉTAT DES LIEUX DU TERRITOIRE ET TRANSPORTS	29
LE PROJET LNPCA	34

La réunion s'ouvre à 18 heures 15.

La réunion est animée par Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil).

PRÉAMBULE

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Mesdames et Messieurs, bonsoir à tous. Bienvenue à cette réunion atelier consacrée à la socio-économie du projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur sur les aménagements des phases 1 et 2. Concernant les intervenants, nous avons comme maître d'ouvrage, Nicolas GUYOT, qui est en responsabilité des études, Vincent CHAGNAUD, Sébastien MERCIER et Nicolas DERMESROPIAN. Stéphane SAINT-PIERRE m'accompagne pour cette réunion de concertation. Je vais passer la parole à Philippe QUEVREMONT, garant nommé par la CNDP, qui va vous dire un mot d'introduction.

Philippe QUEVREMONT, garant de la concertation (Commission nationale du débat public)

À force de vous dire un mot, qui le même dans toutes les réunions, un certain nombre de personnes doivent me connaître. Je suis garant de la concertation. Je suis nommé par la Commission nationale du débat public qui est un organisme indépendant. Mon rôle est de veiller à l'information et à la participation du public sans prendre parti sur le fond du dossier. Je veille à ce que l'information soit claire et à ce que vous ayez la possibilité de vous exprimer pour faire part de vos questions et de votre avis. En général, j'interviens peu dans les réunions, sauf si c'est nécessaire.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci. Je rappelle également très rapidement les règles de base, la plupart d'entre vous les connaissant. L'idée est de considérer que chacun a un point de vue et qu'il est bienvenu. Le maître d'ouvrage va vous présenter là où il en est de ses réflexions et de ses démarches. Il n'y a pas forcément de certitude sur tous les aspects. Soyez dans l'interaction, accueillez ce que les uns et les autres, parmi les intervenants et le maître d'ouvrage, vont formuler comme un élément de contribution à une réflexion collective. Concernant la gestion des téléphones, si possible, si vous avez des appels, merci de les prendre sur la terrasse. Cela évitera de trop perturber le processus.

Avant que nous rentrions dans les présentations détaillées, je souhaitais recueillir les attentes que vous pouvez avoir, ou les craintes éventuelles pour que nous puissions en tenir compte dans la modulation ou le barycentre des exposés qui vont amorcer les échanges, puisque nous aurons plusieurs séquences. Nous allons vous proposer un certain nombre d'éléments à partager, puis un échange, puis d'autres éléments, puis un échange. Il s'agit pour nous de pouvoir éventuellement adapter les éléments de présentation à vos attentes. Nous ne le ferons pas du tout au tout, nous ne pourrons pas tout changer en dix secondes, mais nous pourrons le faire sur le temps passé ou apporter des éclairages un peu plus fournis ou approfondis sur certains aspects.

Je vous donne le sommaire de ce que nous avons prévu, et peut-être en référence à cela, ou avec ce que vous avez à l'esprit en venant à cette séance, vous pourrez peut-être nous dire ce que vous attendez plus spécifiquement de cet échange. Nous expliquerons d'abord ce qu'est l'évaluation socio-économique d'un projet de transport. Nous allons vous proposer d'avoir un premier point là-dessus en abordant des éléments sur le cadre réglementaire, les principes, les études et outils, et le distinguo que nous pouvons avoir entre variations socio-économiques et évaluation des coûts financiers d'un projet. Le deuxième point concerne l'état des lieux du territoire et de la mobilité (ou des transports) avec les trafics ferroviaires régionaux et les trafics longue distance. Il y aura un zoom sur cet aspect. La troisième partie concerne les apports du projet Ligne Nouvelle avec les services, les outils, les méthodes, les hypothèses de modélisation qui ont été prises et les premiers résultats en termes de trafic projeté à l'horizon des différentes phases du projet.

Sachez que nous sommes sur les aménagements des phases 1 et 2. Nous restons dans le cadre de la commande ministérielle et des modalités de la concertation, c'est-à-dire que nous ne projetons pas encore. Il n'y a pas d'étude, donc pas de travail socio-économique sur les autres phases.

En référence à ce sommaire que je vais laisser, et en venant à l'atelier, je vous repose ma question : quelles sont vos attentes qui vont nous permettre de moduler un peu le temps passé sur certains éléments ? Nous prenons aussi les craintes, car il peut y en avoir. Qui veut prendre la parole ? Nous allons essayer comme cela.

Aurélien DELAY, Association DEPART (Développement, Environnement Provence Azur avec le Rail et le Train)

Bonsoir. J'attends beaucoup de cet atelier surtout concernant les reports modaux. Je crois que jusqu'à présent, le chiffre que nous avons eu était 50 000 voitures évitées (c'était pendant la concertation de 2016). En effet, je trouve ce chiffre un peu léger dans le sens où il n'est pas très précis. Ma crainte est qu'il me semble très sous-évalué pour le projet. Je pense surtout à la Côte d'Azur, car je viens de là. Il me semble que la ligne entre Cannes et Vintimille est la ligne la plus fréquentée de province et la troisième si nous prenons les RER parisiens. Elle détient aussi à la fois le record de retards, de perturbations, etc. Pour moi, si nous arrangeons ces retards, la régularité, la fréquence, car il y a aussi un gros problème de fréquence, comment le trafic ne peut-il pas exploser et éviter plus que 50 000 voitures sur toute la région ? Voilà ce que j'attends.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci. Y a-t-il d'autres attentes ?

Jean-Pierre LORNET, résident des Alpes-Maritimes

Bonjour. Je viens des Alpes-Maritimes. J'ai participé aux ateliers sur Nice-Aéroport, au regard de l'information d'ouverture d'enquête publique notamment pour Nice-Aéroport sur l'extension du terminal 2 et des sujets que nous avons fait émerger aussi en termes de volumétrie de la future gare de Nice-Aéroport autour de 15 millions de voyageurs. Nous sommes sur 14 millions de voyageurs aériens sur l'aéroport Nice-Côte d'Azur. Il s'agit de bien mesurer la validité et le dimensionnement exact du projet sur Nice-Aéroport. Pour la partie ouest des Alpes-Maritimes, à savoir Antibes, Cannes, Grasse et bien entendu Cannes-La Bocca, il faudrait essayer de voir les incidences socio-économiques futures. J'ai pu suivre entre autres des formations-conseils sur les gares

évidentes en devenir pour essayer d'avoir une approche justement socio-économique existante et peut-être de tracés de pistes pour le futur autour de Cannes-La Bocca.

Rémi QUINTON, Association DEPART

Je prends note du sommaire qui, je pense, va apporter beaucoup d'éléments à ce que j'attends de la réunion. Il faudrait aussi en plus que l'éclairage socio-économique ne soit pas juste fait de façon généraliste, mais qu'il puisse permettre au public de se positionner en cas de variantes de projet. Il est vrai que nous ne sommes peut-être pas assez nombreux dans le public. Par exemple, quelles sont les variantes de projet qui ont un impact socio-économique différent ? Certaines variantes ont juste un impact d'aménagement à droite ou à gauche, mais l'intérêt socio-économique est le même. D'autres variantes pourraient comporter des différences, par exemple lorsqu'il s'agit notamment du doublement du tunnel de Saint-Louis entre faire et ne pas faire, la quatrième voie dans l'Huveaune entre faire et ne pas faire.

Par ailleurs, il est apparu pendant la concertation que le projet comportait certains éléments que le maître d'ouvrage dit devoir faire. Mais dans certaines salles de réunion, il a été dit : « *vous pourriez peut-être faire autrement, ne pas faire ou faire différemment* » (je pense notamment à la bifurcation de Grasse). Pourrions-nous avoir un éclairage socio-économique au cas où la ligne Cannes-Grasse deviendrait autre chose qu'une ligne ferroviaire prolongée jusqu'à Vintimille ? Quel est l'impact socio-économique négatif ? Je ne pense pas qu'il pourrait être positif.

Mon dernier point n'est pas tout à fait lié à la réunion, mais dans toutes les réunions auxquelles j'ai assisté, je regrette que très peu d'élus aient été présents, je pense notamment à la SNCF qui était mandatée pour faire toutes ces études. Or nous nous retrouvons avec des réunions où la SNCF est présente. Certes, peu de personnes représentent les usagers du train. Je vous conseillerais de faire des réunions dans les trains, si le format était envisageable. Vous auriez ainsi des usagers du train. Or aucun élu n'était présent pour expliquer pourquoi on en arrive à faire ces aménagements ferroviaires, sachant aussi que ces mêmes élus, en particulier ceux de la Région, définiront le service ferroviaire. C'est très manquant, parce que nous avons l'impression de naviguer à vue sur les engagements de service ferroviaire.

Alain PATOILLARD, Association DEPART

Je suis un peu inquiet de toutes les réunions que l'on a faites jusqu'à présent, des dossiers que l'on a vus, que l'on voit sur Internet. Je veux parler de la diminution du projet par rapport à ce qu'il était auparavant. Il est vrai que l'on n'a plus le même projet, mais on est en train de faire uniquement du TER, alors qu'il y aura le TER, le TGV et le fret. Concernant les émissions de gaz à effet de serre, en diminuant le projet, ces effets n'en seront certainement pas diminués pour autant. C'est une inquiétude que nous pouvons avoir.

Rémi QUINTON, Association DEPART

Effectivement, je ne vois pas ce point dans le sommaire. À l'atelier Environnement-Développement Durable, j'avais posé une question sur le bilan carbone du projet. Vous m'aviez renvoyé à cet atelier, car c'était un élément très dépendant du trafic. Je pense qu'il faudrait éclairer cette thématique à cet atelier. Au précédent atelier, il a aussi beaucoup été question du bruit lié aux infrastructures ferroviaires, au passage de trains

supplémentaires. J'avais noté que si l'on faisait passer des trains supplémentaires, c'était parce qu'auparavant, des gens prenaient leur voiture et que dorénavant, ils seront dans les trains. On est donc susceptible d'avoir une diminution de bruit par ailleurs, ce qui est éventuellement totalement en dehors du périmètre de compétence SNCF.

Je vous dis aussi que je suis riverain de l'aéroport de Nice. Quand les avions passent au-dessus de ma maison, le bruit est vraiment épouvantable. Si, à un moment donné, nous pouvions avoir un projet qui retire ne serait-ce que trois ou quatre avions par jour, je vous en serais très reconnaissant.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Y a-t-il d'autres expressions en termes d'attentes ou de craintes ? Nicolas, est-ce bon ?

Nicolas GUYOT, Directeur des études Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (SNCF Réseau)

Oui.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Nous les avons notées. Toutes ou partie pourront être adressées dans l'exposé.

Nicolas GUYOT, Directeur des études Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (SNCF Réseau)

S'agissant du planning du projet pour les quelques années à venir, planning que la plupart d'entre vous a déjà vu un certain nombre de fois, je vous signale que pour nous, le rendez-vous important est l'enquête publique qui devrait donner lieu à une déclaration d'utilité publique (DUP), ce qui est pour nous un peu l'acte fondateur du projet, ou du moins de sa crédibilité. Pour l'enquête publique, je dirais que nous avons encore du « boulot ». Un dossier reste à produire. Ce dossier est essentiellement ou prioritairement consacré à l'étude d'impacts, mais il comporte aussi une dimension socio-économique importante. Tout cela pour vous dire que nous ne sommes pas encore dans les ajustements du dossier. Les études d'exploitation qui vont nourrir les études socio-économiques vont se poursuivre. Aujourd'hui, nous n'allons pas présenter des résultats définitifs ni sur les trafics ni sur la socio-économie, l'enquête publique n'étant prévue que d'ici un an et demi à peu près.

Par ailleurs, l'autre élément important de ce planning concerne la mission Financement ardemment demandée par nos partenaires, et dont nous attendons le démarrage. Cette mission est importante aussi pour la crédibilité du projet. Pour l'enquête publique, il y a de plus en plus de jurisprudences, ce qui fait que nous devons arriver à présenter non pas une convention de financement signée pour les travaux, mais des accords de principe sur les modalités de financement du projet. Il y a donc un travail important à faire sur ce sujet et la mission Financement en est le premier ouvrier. Nous attendons cette mission Financement pour pouvoir avoir des éléments plus précis là-dessus. Cela explique aussi que dans le cadre de cette concertation, nous n'avons pas organisé l'atelier Financement à proprement parler. Nous reviendrons sur la différence entre les éléments socio-économiques et les éléments financiers par la suite. Du coup, lorsque nous aurons des éléments, nous ferons un *round* de concertation pour venir en parler avant l'enquête publique. Je vais laisser Vincent CHAGNAUD, qui nous accompagne, prendre la parole.

Jean-Pierre LORNET, résident des Alpes-Maritimes

Juste avant, j'ai une question. Qu'entendez-vous par le mot « concertation complémentaire » prévue en mai 2020 ?

Nicolas GUYOT, Directeur des études Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (SNCF Réseau)

De toute façon, nous avons un principe de concertation continue, comme le dit le Code de l'Environnement. Une concertation complémentaire concerne, dans notre esprit, justement ce type d'éléments qui peuvent arriver en cours de route, comme la mission Financement, ou des éléments complémentaires qui pourraient venir d'un changement de programme ici ou là. Nous nous disons qu'avant l'enquête publique, il peut y avoir nécessité de revenir sur le terrain, de faire de la concertation un peu plus formalisée que la concertation de fond qui est un échange ou un maintien des relations et des échanges avec les structures que nous aurons rencontrées jusqu'à présent.

Vincent CHAGNAUD va présenter cette partie un peu réglementaire et méthodologique sur ce qu'est une évaluation socio-économique, un bilan socio-économique, et nous prendrons un moment pour échanger sur ce sujet.

Vincent, un quart d'heure ou vingt minutes te semble-t-il être une durée correcte ?

Vincent CHAGNAUD, AMO Socio-économie (A7 Conseil)

Oui, après, nous verrons en fonction des questions que les participants voudront bien poser.

ÉVALUATION D'UN PROJET DE TRANSPORT : CADRE RÉGLEMENTAIRE, PRINCIPES, OUTILS, DIFFÉRENCE AVEC L'ÉVALUATION FINANCIÈRE

La question posée était initialement de présenter aux publics (au sens large) ce qu'était une évaluation socio-économique d'un projet de transport dans la mesure où ce sera l'une des composantes du dossier d'enquête publique sur lesquelles le public sera amené à se prononcer et à poser des questions. Pour se faire, nous remontons à une loi de 1982, la Loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI) que vous connaissez sûrement pour d'autres aspects, notamment sur la réglementation des transports de voyageurs. En termes d'évaluation de projet, cette loi a posé les bases de l'évaluation socio-économique de tous les grands projets de transport, que ce soit des projets d'infrastructures ou des projets d'exploitation, par exemple pour mettre en place un système d'exploitation sur une autoroute pour optimiser, comme vous pouvez le voir, les vitesses en fonction du débit. Si le coût de l'aménagement est supérieur à 80 millions d'euros, le maître d'ouvrage est tenu de produire un dossier d'évaluation socio-économique selon un certain nombre de règles.

On parle aujourd'hui de socio-économie, mais le terme historique était « une évaluation socio-économique de projet », sauf que depuis 2014, on ne parle plus officiellement d'évaluation socio-économique, mais d'évaluation tout court. Pourquoi « tout court » ? Parce que désormais, ces évaluations portent nécessairement sur les trois piliers du développement durable, c'est-à-dire, bien sûr, l'économique. Dans l'ordre du texte sorti en 2014, le premier point mis en avant est le social, le deuxième point est l'environnemental et seulement en troisième point, l'économique. Cela montre la volonté du ministère, qui a produit le document de cadrage, que l'économie ne soit pas la priorité de la logique qui va conduire au choix des pouvoirs publics de faire, comme le disait Monsieur QUINTON tout à l'heure, ou de ne pas faire un projet, faire un projet ou un autre, faire telle ou telle variante d'un projet. Il n'y a donc *a priori* pas de dictature de l'économie dans l'orientation des choix des pouvoirs publics.

Simplement, en quelques mots, à quoi ressemblera le dossier d'enquête que vous aurez en main ? Nicolas, dans ton planning, je ne sais plus à quelle date tu l'avais prévu.

Nicolas GUYOT, Directeur des études Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (SNCF Réseau)

C'est prévu pour mi-2021.

Vincent CHAGNAUD, AMO Socio-économie (A7 Conseil)

Ce dossier est désormais très normé. Il est composé de trois parties :

- l'analyse stratégique ;
- l'analyse multidimensionnelle des effets selon les trois axes que j'ai évoqués précédemment ;
- une synthèse de l'évaluation qui va être vraiment le noyau, le résumé, notamment également avec les questions de risques et d'incertitudes sur les conclusions, pour montrer si les résultats sont stables ou si au contraire, on est éventuellement dans une certaine incertitude, ce qui peut arriver.

Je vais passer assez vite. N'hésitez pas à me poser toutes les questions.

Nicolas GUYOT, Directeur des études Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (SNCF Réseau)

C'est juste une question de *timing*.

Vincent CHAGNAUD, AMO Socio-économie (A7 Conseil)

Dans l'analyse stratégique, il s'agit d'expliquer les raisons pour lesquelles on fait le projet. Nous partons des besoins, c'est-à-dire que nous faisons un diagnostic territorial, social, environnemental et économique. Nous nous projetons dans le futur et nous regardons où sont les dysfonctionnements. Apparaissent alors un certain nombre de besoins, et nous allons déterminer un projet pour répondre à des besoins. Nous ne faisons pas un projet pour faire un projet ou *a priori* pour des raisons électoralistes ou des raisons autres, mais pour répondre à des attentes. C'est bien l'objet de la première étape.

La deuxième étape, dite « analyse multidimensionnelle », vise à mesurer dans quelle mesure le projet répond ou ne répond pas à chacun des objectifs que nous lui avons assigné en fonction des besoins auxquels nous devons répondre. C'est dans ce cadre que nous menons notamment une étude de trafic, pour savoir si le report

modal que vous évoquiez tout à l'heure sera à la hauteur de ce que nous attendons pour atteindre une stratégie en 2050 ou en 2070, si nous allons désaturer tel ou tel axe ferroviaire ou routier. Après, nous produisons une analyse à la fois qualitative, quantitative, voire monétaire – nous disons bien « *voire monétaire* » –, c'est-à-dire qu'*a priori*, si nous ne savons pas mesurer les effets en tonnes ou en euros, au moins qualitativement, nous devons dans ce document d'apporter une appréciation sur les effets qu'aura le projet sur les différents aspects mentionnés. Si nous pouvons les quantifier, c'est mieux. Si nous pouvons les monétiser, nous les ferons rentrer dans ce que nous appelons « le bilan socio-économique », ce dont vous entendez parler régulièrement lors des enquêtes publiques, le taux de rentabilité interne du projet, l'aval du projet (bénéfices actualisés) selon un certain nombre d'indicateurs normés.

La synthèse de l'évaluation résume les tenants et les aboutissants de l'ensemble de la démarche.

Je vais aller très rapidement sur la loi. Elle remonte à 1982. Elle n'a pas vraiment évolué depuis, mais elle a été simplement refondue dans le Code des transports. Toutefois, la loi de 1982 reste applicable. Par contre, nous devons faire attention, mais c'est plus une question de maître d'ouvrage, par rapport au texte de 2014 que j'ai évoqué tout à l'heure, du ministère des Transports qui impose une évaluation selon le triptyque que j'ai évoqué, il ne s'agit que d'un document ministériel. Il a donc une valeur à l'intérieur du ministère, il guide les procédures du ministère, mais il n'a pas de valeur réglementaire. En sens inverse, la LOTI, qui a été prise au Parlement, est opposable, et notamment par le Conseil d'État, pour casser des DUP. Lorsque l'on attaque une DUP, on l'attaque pour non-respect des prescriptions de la LOTI. Là, vous êtes dans le dur. Par conséquent, les maîtres d'ouvrage sont très attentifs à respecter les prescriptions de la LOTI.

J'évoquais le seuil de 80 millions d'euros pour produire une évaluation au sens de la LOTI, donc une évaluation au sens « Royal » de 2014. Il n'empêche que depuis 2012, il y a obligation d'une évaluation pour tout projet sur financement de l'État ou de ses établissements publics pour toute opération supérieure à 20 millions d'euros, avec une procédure que vous ne connaissez peut-être pas, parce que je ne sais pas si elle a déjà eu lieu sur des projets en région PACA, c'est-à-dire avec une contre-expertise d'un service qui s'appelle désormais le « Secrétariat général pour l'investissement (SGPI) », l'ex Commissariat général à l'investissement (CGI). Il s'agit d'un service indépendant qui rend compte à la représentation nationale, et directement aussi, je crois, au Premier ministre. Il vérifie que les évaluations menées le sont dans les règles de l'art, que ce qui est produit devant le public a été fait en respectant toutes les prescriptions en vigueur, que les résultats présentés sont sincères en quelque sorte. C'est une sorte d'expertise comptable. C'est comme le tampon de l'expert-comptable sur vos comptes. Si le SGPI a validé votre méthode, il ne rentre pas forcément dans l'hyper détail, mais il vérifie au moins que vous êtes conforme. C'est donc une garantie de la conformité des résultats présentés.

Ce qui sera produit dans le dossier d'évaluation respectera, comme nous l'avons dit, bien sûr le cadre général de l'instruction de 2014 ministérielle qui a défini la notion d'évaluation selon le triptyque dont je parlais. Les prescriptions sont précisées par une note de la DGITM (Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer), avec toute une batterie de fiches. C'est un référentiel très précis des méthodes à appliquer. En disant cela, nous précisons que l'évaluation, et notamment les calculs de rentabilité socio-économique qui

seront produits dans le dossier d'enquête ne sont pas réalisés en fonction de notre bon vouloir, mais ils le sont en fonction d'un cadre très précis, très normé. Lorsque les fiches-outils ne sont pas assez précises, puisqu'elles règlent les évaluations dans l'ensemble des modes de transport, qu'ils soient ferroviaires, autoroutiers, maritimes (on peut le supposer) ou aériens, elles ne disent pas toujours tout sur les spécificités de tous les modes de transport. SNCF Réseau, pour un certain nombre d'hypothèses et surtout pour que tous les projets de SNCF Réseau soient évalués selon la même méthode, les mêmes valeurs unitaires, les mêmes principes, il a produit et fait vivre un référentiel dit « socio-économique » de SNCF Réseau qui permet de garantir que tous les projets sont évalués selon une méthode harmonisée. C'est évidemment une garantie qu'un projet évalué en PACA l'est de la même façon que ce qu'il est en Île-de-France ou en Nouvelle-Aquitaine. Ce n'est quand même pas rien.

Qu'est-ce que le bilan socio-économique ? C'est la partie consistant à monétiser. Nous en parlons un peu plus, parce qu'elle retient très souvent l'attention. Dans la présentation tout à l'heure, c'était vraiment la partie monétisée de l'évaluation. Elle cherche à agréger selon une unité commune, et c'est l'avantage de travailler en euros, puisque c'est un peu difficile de rapprocher une vie économisée d'une vie regagnée. Nous essayons ainsi d'utiliser un dénominateur commun. Pour cet exercice particulier, qui n'est pas le seul de l'évaluation, mais qui est un des éléments qui va permettre au décideur d'éclairer sa décision, nous rapprochons l'ensemble des coûts et des avantages apportés par le projet dans la même unité. Théoriquement, nous sommes supposés le faire jusqu'en 2140. Cela fait sourire ou cela inquiète. Parfois, les gens disent « *vous vous êtes trompés. Ce n'est pas 2140* ». C'est arrivé sur un dossier que j'avais fait relire à quelqu'un de l'extérieur. Il m'a dit « *non, il y a une coquille. C'est jusqu'en 2040 que vous estimez les trafics et les avantages apportés par le projet* ». Non, c'est 2140. Évidemment, ce n'est pas crédible de le dire. Nous ne sommes déjà pas en mesure de savoir quelle sera la croissance économique. Chaque année, l'INSEE se trompe sur les prévisions de l'année suivante. La Banque Mondiale, tout le monde se trompe à un an, à deux ans, à trois ans, alors jusqu'en 2140...

Nous faisons le calcul jusqu'en 2140 pour voir suffisamment loin, mais en réalité, nous n'irons pas au-delà de 2050 ou 2070. Après, nous supposons que les avantages sont constants, ce qui est prudent. Nous ne savons pas s'ils vont augmenter ou diminuer. En tout cas, nous n'allons pas faire croire qu'ils vont encore augmenter de façon à être prudents. Ils vont peut-être diminuer, mais l'analyse de risque permet ensuite de le faire.

Sur ce petit schéma, vous avez en vert les avantages apportés par le projet et en rouge, les coûts. L'objectif est ce que représente bien la balance à gauche. Le bilan socio-économique, ou l'analyse socio-économique, ou le calcul de rentabilité socio-économique ou l'analyse coûts-avantages, vous entendez à peu près tous ces mots-là. Vous entendrez aussi un anglicisme qui signifie « analyse coûts-bénéfices », la *cost benefit analysis*, mais qui est en fait une analyse coûts-avantages. C'est la traduction de cette balance qui rapproche des coûts et des avantages aujourd'hui et demain, et vous avez vu que pour demain, nous avons vu éventuellement très loin. Nous avons toutes sortes de techniques pour pouvoir rapprocher des euros d'aujourd'hui et de demain, mais l'idée est bien de dire : « *nous allons d'abord dépenser de l'argent* ». C'est le montant de l'investissement. Chaque année, nous aurons des dépenses récurrentes, puisqu'il va bien falloir entretenir l'infrastructure pour faire circuler les trains. Cela a un certain nombre de coûts. En revanche, en contrepartie, chaque année, nous

aurons un certain nombre d'avantages (en vert), et nous espérons bien qu'au total, lorsque nous allons agréger tout cela sur l'ensemble de la période d'analyse, les avantages seront supérieurs aux coûts. Sinon, nous pouvons nous poser la question.

Ceci dit, des projets ont été déclarés d'utilité publique avec un résultat négatif de cette analyse socio-économique au sens du calcul du bilan socio-économique. Je connais plusieurs opérations pour lesquelles c'est arrivé. Il y en a d'autres pour lesquelles cela a été un des arguments pour les rejeter (la célèbre ligne Poitiers-Limoges dont, je pense, la plupart d'entre vous ont entendu parler).

Il y avait juste une chose que je voulais dire, puisque vous avez évoqué la question du bilan carbone. Je n'en parlerai pas spécifiquement, nous pourrions en parler, mais ce n'est pas prévu dans la présentation. Un bilan carbone complet de notre projet, comme pour tout projet, va se représenter à peu près de la même façon, et j'entends « un bilan complet ». En phase de travaux, on va dépenser du carbone pour tout faire, pour faire circuler des tractopelles, pour faire importer ou manipuler du ciment. Pour tout cela, on consomme beaucoup de carbone pendant une phase de chantier. Nous aurons donc un bilan carbone très négatif pendant la période d'investissement.

En revanche, nous espérons que sur la durée de vie du projet, le fait d'avoir du report modal, dont parlait monsieur tout à l'heure, va nous permettre d'économiser chaque année des tonnes de carbone. Si une opération est « développement durable », notre espoir est qu'au total, au bout d'un certain nombre d'années, on aura remboursé (net) le carbone que l'on a consommé pendant la phase travaux. C'est l'un des critères qui permet de comparer l'efficacité de différents projets du point de vue du bilan carbone. Cela étant, on arrivera peut-être à une conclusion différente lorsque l'on parlera d'euros, de personnes tuées évitées ou de consommation de carburant. En phase d'exploitation, on consomme également du carbone, on va faire circuler, entretenir des locos dans des centres d'entretien qui, sauf s'ils sont bien conçus et neutres en carbone, consommeront encore du carbone. Pour faire très court, voilà ce qu'est un bilan carbone, voire les intérêts.

Ensuite, l'intérêt de toute la procédure du bilan carbone est aussi d'optimiser la phase chantier pour émettre le moins possible, se poser les bonnes questions en examinant le bilan carbone, en se disant : « *on en a consommé beaucoup. Ne pouvait-on pas faire mieux ?* » C'est la deuxième vertu du bilan carbone qui est dans la phase opérationnelle. Il s'agit de voir comment économiser du carbone par rapport à une idée initiale. C'est pour être plus intelligent et moins consommateur de carbone.

Jean-Pierre LORGNET, résident des Alpes-Maritimes

J'ai d'abord une question sur ces bilans. Ceux-ci sont-ils aussi publiés *a posteriori* ?

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

L'idée était plutôt qu'on fasse la première séquence et qu'on pose des questions, quitte à ce que l'on revienne sur les *slides*.

Jean-Pierre LORNET, résident des Alpes-Maritimes

C'était vraiment un aparté. Je voudrais savoir s'il y a des bilans *a posteriori*, autrement dit 38 ans après l'inauguration de la ligne TGV Paris-Lyon. A-t-on un bilan de l'exploitation de cette ligne ?

Vincent CHAGNAUD, AMO Socio-économie (A7 Conseil)

Parlez-vous de carbone, ou d'un bilan d'évaluation générale ? Effectivement, je n'en ai absolument pas parlé au début, mais c'est aussi une nouveauté introduite en 1982 par la LOTI. C'est l'obligation d'établir un bilan ex post dans les mêmes conditions, c'est-à-dire au même format, parler des mêmes choses dont on avait parlé dans le dossier d'enquête, pour vérifier point par point, aussi bien sur l'aspect environnemental, ce qui est beaucoup plus contraignant que sur l'aspect socio-économique, parce qu'en environnement, il y a deux bilans. Tout d'abord, le bilan intermédiaire à un an présente le gros désavantage de pouvoir susciter des mesures correctives (l'exemple typique concerne les autoroutes, lorsqu'ils faisaient des passages à faune et qu'il était constaté qu'il n'y avait aucun animal sur le passage à faune, mais que certains animaux continuaient à se prendre le mur un kilomètre plus loin). Tel est l'objet du bilan à un an.

Il y a également un bilan cinq ans. Je parle en environnement et en socio-économie. Quand je parle de socio-économie, ce sont les coûts de construction, si on s'est trompé ou non, si le trafic a été au rendez-vous. Il s'agit surtout d'expliquer les raisons pour lesquelles on a différé en plus ou en moins, parce qu'il a pu arriver de faire mieux en trafic, parfois même en coût. J'ai connu une autoroute qui a coûté moins cher que ce qui était prévu. C'est assez rare, mais cela arrive. Il s'agit ainsi de pouvoir apporter des éléments d'explication dans une logique de capitalisation des connaissances pour faire mieux pour les prochaines évaluations.

Vous pouvez trouver ces bilans très instructifs. J'ai fait de l'AMO sur de nombreux bilans LOTI. Les maîtres d'ouvrage se demandent parfois à quoi cela sert. Ils mettent des compteurs pour savoir combien de personnes viennent regarder les bilans LOTI sur leur site, mais c'est vraiment faible par rapport à la richesse. Les gens se passionnent pour des débats publics, et une fois le projet élu, ils passent à autre chose alors que leurs contributions pourraient servir aussi pour alimenter d'autres enquêtes publiques. Il existe un lien sur le site du ministère de la Transition écologique et solidaire. Vous pouvez le trouver au CGEDD. Chaque dossier est rendu public, en principe avec une publicité dans un journal comme l'enquête publique, auquel on joint l'avis du CGEDD. Les sages du ministère émettent un avis sur la qualité et les conclusions du bilan. Vous trouverez cela pour tous les modes. Ce sera aussi bien pour des tramways, que pour les ex TGV (LGV maintenant) et les autoroutes.

Comment fait-on un bilan socio-économique ? Comme je vous l'ai dit, on essaie de rapprocher des tués des tonnes de carbone économisées. Certains coûts sont vraiment en euros sonnants et rébuchants (la construction, le fait de faire circuler un TGV, de payer du personnel). Ce sont bien des euros. En revanche, il y a des montants correspondant à l'économie des vies fauchées sur les routes, à la réduction des gaz à effet de serre, le fait d'avoir moins de pollution, moins de bruit. En principe, on détermine des équivalents euros. Il existe un certain nombre de méthodes pour valoriser chacun de ces thèmes. On va en parler un peu après, mais il y a 20 ans, on ne savait pas toujours monétiser ce que l'on sait monétiser aujourd'hui. Les bilans étaient beaucoup moins riches et intégraient beaucoup moins de facteurs qu'aujourd'hui.

Nicolas GUYOT, Directeur des études Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (SNCF Réseau)

Du coup, cela nous permet de nous arrêter sur une des questions concernant la valorisation du bruit. Je parle sous le contrôle de Vincent qui est plus fort que moi, mais on dit que dans les bilans socio-économiques, le bruit est traité à travers des valeurs tutélaires et des ratios. Cela veut dire qu'aujourd'hui, on ne tire pas des études techniques au sens large des études de protection phonique, etc., les améliorations de niveau de bruit pour un certain nombre de riverains. Ce n'est pas celles-là qu'on valorise dans les bilans. Ce sont deux démarches parallèles qui ne sont pas totalement corrélées. Je te demande confirmation, mais par contre, à la question de Rémi QUINTON concernant la valorisation de la décongestion routière dans le bilan socio-économique en termes de bruit, la réponse est « oui », mais à travers des ratios.

Vincent CHAGNAUD, AMO Socio-économie (A7 Conseil)

Oui, et typiquement, c'est cela. Nous avons des ratios dérivés d'études européennes, ce que vous devez savoir, puisqu'à plusieurs, on est plus intelligents. Les États font beaucoup de *benchmark* entre eux. C'est vrai que les pays scandinaves ou la Suisse sont souvent plus en avance que nous. Très souvent, on récupère leurs bonnes idées et leurs valorisations quelques années après. Sur le bruit, cela dépend du milieu traversé, de la composition du trafic si on parle des voitures VL, PL, de la densité du trafic. C'est très variable.

Ensuite, sur les effets, cela dépend aussi d'où l'on se situe, si l'on est en milieu urbain dense ou non, si l'on est en rase campagne. Il y a aussi toute une question sur le bruit ferroviaire, plusieurs millions d'euros étant dépensés pour réduire le bruit ferroviaire, car c'est un sujet. Cela concerne aussi les patins de frein pour le transport de fret. Une réglementation européenne est en train de se mettre en place partout pour que tout le parc soit adapté.

Quels sont les principaux points du bilan socio-économique ? Nous l'avons vu tout à l'heure. Vous avez bien sûr le montant de l'investissement, d'où l'importance de chercher à optimiser le montant de l'investissement puisque plus il sera faible, meilleure sera la rentabilité de l'opération (je parle de rentabilité socio-économique). Nous verrons tout à l'heure que ce n'est pas forcément la rentabilité pour l'investisseur. Vous avez également les coûts d'entretien des infrastructures ferroviaires, ce qui sera aussi les économies des coûts d'entretien, par exemple, du réseau routier. Si vous retirez 10 %, 20 % des routes sur le réseau routier, comme vous l'espérez, parce que vous trouviez que 50 000, cela ne suffisait pas, vous allez peut-être créer un peu de chômage chez Escota, encore qu'ils automatisent beaucoup leurs gares de péage. Mais disons qu'historiquement, moins vous aviez de voitures, plus cela permettait à Escota de faire des économies. Bien sûr, nous avons les coûts d'exploitation des TER supplémentaires et des TGV que l'on va faire circuler.

Il y a une petite subtilité que vous devez savoir, parce que cela viendra un jour : chaque fois que nous faisons circuler un TER sur un kilomètre, en général, cela va induire un déficit supplémentaire au transporteur (aujourd'hui SNCF Mobilités). La Région, moyennant les ajustements contractuels, défrayer le transporteur, mais dans la mesure où elle est une entité publique, chaque euro qu'elle va dépenser dans ses subventions sera affecté d'un coefficient supérieur à l'unité compte tenu du fait que dans l'ensemble d'un bilan socio-économique, tout euro dépensé ou économisé par l'État, par une Région par un Département, est un financement public affecté d'un coefficient supérieur à 1. Ceux qui voudront tout à l'heure demander pourquoi,

nous allons en parler, mais il faut savoir que nous avons un peu la double peine, car à chaque fois que nous faisons circuler un TER, cela coûte cher. Nous espérons quand même que cela coûtera moins cher demain, mais déjà, en soi, cela coûte cher de toute façon, puisqu'il faut du confort à bord.

De plus, nous avons cette pénalité du « x 1,2 ». Les avantages procurés à nos usagers sont en principe la préoccupation des gens présents, en tout cas de nombreuses réunions publiques. Ce n'est pas forcément du gain monétaire. Pour nous, dans le cas d'espèce ici, ce sera des gains de fréquence et de régularité. Nous espérons que le projet va nous permettre d'offrir un transport du quotidien plus adapté aux attentes et aux besoins des citoyens de la région PACA, d'avoir une meilleure régularité, moins de suppressions de train. Concernant le meilleur confort, cela dépend du type de matériel que nous achetons ou, si nous pouvons mettre plus de matériels, être moins serrés aux heures de pointe. Pour cela, nous avons également des méthodes développées par la RATP notamment sur une valorisation : combien les gens sont-ils prêts à payer pour être moins serrés dans le RER A ? Nous avons utilisé ces résultats pour les extrapoler aux TER et aux futurs RER de province.

Concernant les avantages des riverains, c'est un peu de la même façon que lorsque l'on supprime des avions, les riverains vivent mieux. Lorsque l'on supprime des voitures du réseau routier, les riverains vivent mieux. Ils ont moins de bruit, moins de pollution, et moins d'accidents aussi pour leurs enfants sur les vélos. Nous avons également les avantages pour la puissance publique où là, nous regroupons un ensemble de choses qui traduisent les préoccupations des pouvoirs publics, c'est-à-dire une meilleure sécurité routière, ce qui n'est pas toujours le cas. Ce n'est pas parce que l'on supprime des voitures ou des routes que l'on a moins d'accidents. Parfois, on en a plus, c'est plus dangereux. En général, quand même, on suppose que cela va réduire les émissions de gaz à effet de serre. On considère que c'est une stratégie nationale. Nous considérons donc que c'est un avantage pour la puissance publique.

Pour les taxes, nous n'en parlons pas spécifiquement. Si, je vais dire un petit mot sur les taxes, car c'est un véritable enjeu. En tout cas, jusqu'à présent, chaque fois que l'on retirait une voiture de la route, c'était mauvais pour les taxes de l'État. Comme vous le savez, on sait que la TIPP, les taxes que nous payons tous, chaque fois que nous allons acheter un litre de carburant, pour plus de la moitié, ce sont des taxes, et très largement la TIPP. Il y a de la TPA, il y a un certain nombre de choses, et beaucoup de TIPP. Chaque fois que l'on retire un véhicule, l'État perd, et il gagne moins de TVA en faisant circuler des TER qu'en faisant circuler des voitures.

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (SNCF Réseau)

C'est multiplié par 1,2.

Vincent CHAGNAUD, AMO Socio-économie (A7 Conseil)

Oui, c'est multiplié par 1,2, puisque c'est une perte de recettes pour l'État. C'est effectivement la double peine. Assez sérieusement, c'est un des gros problèmes pour obtenir les bilans socio-économiques favorables pour les opérations, notamment pour les opérations locales. Pour les TGV, historiquement, nous avons tellement de gain de temps – nous verrons ensuite que le gain de temps portait tout – que les pertes des taxes de l'État

étaient secondaires. Nous avons de beaux projets au sens d'une belle rentabilité socio-économique. Maintenant, lorsque nous sommes sur des projets beaucoup plus locaux, ce n'est pas tellement le gain de temps qui va le justifier, mais les taxes plombent le bilan. C'est donc vraiment un exercice de style.

Justement, nous avons essayé ici de représenter l'évolution dans le temps de la liste des avantages pris en compte dans le bilan socio-économique simplement sur les projets ferroviaires de SNCF Réseau. Après, il y a d'autres exploitants ferroviaires ou d'autres acteurs qui évaluent un peu différemment. Mais en ce qui concerne SNCF Réseau, nous voyons que de tout temps – et cela continue –, c'est le temps de parcours, donc les économies de temps de parcours, donc les gains de temps, qui ont toujours été valorisés. Pourquoi a-t-on construit un réseau autoroutier à l'échelle du pays ? Pourquoi a-t-on construit des LGV ? C'était pour gagner du temps. Il suffisait de gagner du temps pour que le projet soit rentable. On ne se posait pas tellement de questions, et cela suffisait à justifier la rentabilité des projets. Progressivement, on s'est rendu compte que l'on faisait des projets pour d'autres raisons, et si l'on valorisait uniquement le temps, on représentait mal le comportement des usagers.

On a donc commencé à prendre d'autres éléments dans la modélisation du trafic, mais Nicolas vous en parlera après. De plus, dans le bilan socio-économique, dans les justifications, on a décidé de chercher à valoriser. Pendant un certain temps, en général, on dit : « *OK, on sait peut-être le mesurer, mais on ne sait pas le valoriser en euros. Au moins, parlez-en de manière qualitative* ». Il faut que votre dossier d'évaluation apporte cet aspect pour que le décideur soit bien conscient qu'il y a un avantage, même si l'on ne sait pas le transformer en euros. C'est ainsi que pendant un certain temps, on est en bleu pâle. Par exemple, lorsque l'on nous a demandé de dire : « *il faut prendre en compte le confort, la meilleure fiabilité ou régularité des trains, l'augmentation de fréquences des dessertes* »... D'ailleurs, il y a une erreur, car cela doit être en bleu.

À partir du moment où l'on retrouve une méthode, qu'elle a été estampillée et qu'elle est suffisamment robuste, on l'introduit dans le calcul. Nous voyons par exemple qu'à partir de 2008, il y a eu une circulaire régissant les évaluations, les bilans socio-économiques des projets ferroviaires, ce qui nous a donné des méthodes pour valoriser la fiabilité. Néanmoins, il faut savoir aussi que depuis 2008, nous avons changé trois fois de méthode. Par conséquent, les méthodes existent, mais elles ne sont pas encore stabilisées.

Par ailleurs, il y avait d'autres sujets. C'est la même chose pour ce que l'on appelle « les externalités », c'est-à-dire ce qui ne relève pas directement du bilan envisagé, mais tout ce qui est non monétaire par définition, donc la congestion, l'accidentologie, la pollution de l'air, etc., soit l'ensemble des risques ici présents. Nous voyons bien sur une échelle de temps un peu plus longue – mais nous pourrions remonter encore plus loin – que pour ces différents sujets, pendant un certain temps, par exemple pour la pollution de l'air en 1986, on mesurait le litre de carburant consommé, ce qui donnait une approximation pour un projet par rapport à un autre. On polluait plus l'air, mais cela restait qualitatif, on ne savait pas le monétiser. Progressivement, on a trouvé des ratios, comme je le disais, par *benchmark*, de ce qui se fait dans d'autres pays. Désormais, dans le bilan socio-économique de la LNPCA, vous verrez l'ensemble des pavés bleu marine exprimés en termes monétaires, valorisés dans le bénéfice actualisé et dans la rentabilité interne.

En revanche, il existe un certain nombre d'autres éléments, malgré de nombreuses réflexions, malgré les groupes de travail – et vous pouvez voir tous les travaux de ces groupes de travail – comme l'effet sur la biodiversité, qu'il soit positif ou négatif, sur le paysage, l'effet de coupure ou la qualité des eaux, qui resteront encore qualitatifs.

Tu n'as pas voulu que je parle des effets d'agglomération. Je pense que c'est juste une ligne, parce que c'est un vrai sujet. Je suppose que vous avez tous entendu parler du Grand Paris Express, super métro automatique circulaire en région parisienne. Si on l'avait évalué uniquement selon une approche classique, c'est-à-dire les bilans des usagers dont je vous ai parlé tout à l'heure, même avec tous les perfectionnements auxquels on est arrivé, et qu'on les avait valorisés comme ceci, on n'aurait pas réussi à justifier sa réalisation. En fait, c'est à travers un certain nombre d'effets de réorganisation des entreprises, de meilleures productivités par rapprochement des gens de leurs lieux de travail, de concentration autour des gares, pour rejoindre un peu ce que quelqu'un disait sur les villes d'avenir, il y a un vrai sujet dans les zones densément peuplées, avec une forte urbanisation, un fort lien entre la qualité des infrastructures et l'efficacité du système productif. On est capable, selon un certain nombre de méthodes qui ne sont pas toujours complètement partagées, surtout sur les détails de calcul, de valoriser en euros les avantages apportés par un tel projet. C'est ce qui a permis de passer en enquête publique et d'avoir une rentabilité socio-économique avérée. C'est simplement à réfléchir pour nos projets.

Voilà, c'est pour montrer aussi qu'il n'y a que les imbéciles qui ne changent pas d'avis. Dans le temps, on s'est rendu compte que dans les années 60 ou 70, on faisait des autoroutes que pour gagner du temps. D'ailleurs, le pic du nombre de tués sur les routes de France date de 1973, lorsque tout le monde a fait projet pour montrer l'effet que cela représentait. Progressivement, on s'est dit : « *oui, mais il n'y a pas que cela. Il faut éviter aussi que les gens se tuent sur les routes* ». En fait, c'est uniquement en augmentant la valeur que vous attribuez aux tués que vous pourrez justifier le fait de dépenser de l'argent par exemple pour investir dans un passage à niveau, pour remplacer un passage à niveau par un passage souterrain, pour transformer un carrefour à feux dangereux en carrefour giratoire. C'est uniquement en faisant cela.

En fait, les valeurs unitaires que vous trouverez dans les différents documents que vous pourrez voir reflètent en réalité les préoccupations sociétales à l'instant T, donc on fait apparaître le gaz à effet de serre, alors qu'on n'en parlait pas autrefois, parce qu'il y a eu une prise de conscience. Pour la sécurité, le fait que le coût du mort soit devenu plus cher qu'il y a trente ans, c'est la même chose.

Vous avez ensuite le poil à gratter que Nicolas a introduit.

Nicolas GUYOT, Directeur des études Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (SNCF Réseau)

Je veux bien le prendre, si tu veux.

Vincent CHAGNAUD, AMO Socio-économie (A7 Conseil)

Peut-être, oui, je veux bien.

Nicolas GUYOT, Directeur des études Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (SNCF Réseau)

Il n'y a pas d'animosité, mais on a dit tout à l'heure que dans le cadre réglementaire qui nous tient, il y a des documents du type circulaire, loi et il y a ces fameuses fiches-outils du ministère qui cadrent un certain nombre de choses. Il se trouve que celles-ci viennent de changer cette année, en 2019, et que l'on a des évolutions assez importantes collant à la stratégie nationale qui s'aligne sur les engagements de l'État en faveur d'une stratégie bas carbone. Dans le domaine des transports, ce n'est pas sans conséquence. Les principales, pour nous, dans l'évaluation des projets, sont celles qui sont écrites ici. Nous avons ainsi différents effets, d'une part une revalorisation non seulement de la taxe carbone, mais aussi des valeurs tutélaires qui valorisent les différentes pollutions, ce qui paraît plutôt favorable au fer, mais à l'inverse, nous avons un mouvement de fond aussi vers une évolution du parc routier qui va passer à l'électrique progressivement (*a priori* en totalité d'ici 2050 ou 2060).

Cela a une première conséquence que nous comprenons : l'avantage comparatif du ferroviaire concernant le fait qu'il n'émet pas (ou très peu) de carbone va disparaître progressivement. De plus, pour l'instant, dans les fiches-outils, l'évaluation du coût de l'énergie électrique dans les horizons futurs est plutôt plus avantageuse que le coût du pétrole. Par conséquent, le coût d'utilisation des véhicules, ou en tout cas la partie énergie dans l'utilisation des véhicules, diminue. En gros, l'avantage comparatif est donc aussi en faveur des véhicules particuliers. Cela fait deux leviers importants qui modifient la performance ou la concurrentialité entre les deux modes que sont le routier et le ferroviaire. C'est un sujet important pour nous en général, concernant les projets d'investissement et projets ferroviaires en particulier, que nous discutons avec le ministère.

Quand une fiche outil sort, le temps que l'on sache comment l'appliquer dans les détails, comment l'interpréter, etc., en général, il y a un petit peu de temps. Parfois même, le ministère prend la peine d'envoyer un ballon d'essai, ou de discuter avec les maîtres d'ouvrage, etc. Cette fois-ci, cela s'est fait un peu plus directement. Du coup, on est *a posteriori* en train de voir comment les utiliser. Néanmoins, sur la question précédente des bilans carbone, nous voyons bien que si nous faisons un bilan carbone en avril 2019, en juin 2019, il aurait tout faux. Ce n'est plus du tout la même chose. Ce sont donc des éléments à rediscuter au niveau du ministère. Je vous propose qu'à ce stade, nous passions à un moment d'échange.

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (SNCF Réseau)

Sur la dernière intervention de Nicolas, sur les fiches-outils de la DGITM, tout à l'heure, on nous a parlé d'un référentiel SNCF Réseau. La messe n'est pas dite. Nous contestons ces fiches-outils. Avec nos experts de SNCF Réseau, nous proposons d'autres méthodes de calcul, notamment avec une bascule plutôt sur 2030. Nous ne serions plus d'accord avec cette baisse, parce que le sujet de fond serait que nous comparons un projet avec une date de mise en service – *a priori*, il se fait ou il ne se fait pas, mais s'il se fait, c'est précis – et avec un objectif gouvernemental qui dit « *on espère qu'un jour tout le parc de voitures sera bon* », ce qui n'est pas tout à fait pareil. C'est la position de SNCF Réseau, c'est la mienne, c'est surtout celle des experts nationaux.

Voilà, la messe n'est pas dite, mais aujourd'hui, quoi que nous disions entre nous, ce sont les fiches-outils qui s'appliquent. Nous essayons donc de renverser la vapeur, mais nous avons peu de poids. C'est donc un objectif théorique avec un projet qui se fera ou qui ne se fera pas, mais s'il se fait, il se fera à une date précise.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

On prend un temps d'échange après cette première phase de présentation. Nous allons prendre toutes les questions et nous répondrons ensuite.

Rémi QUINTON, Association DEPART

Je vais réagir sur deux ou trois points, mais je vais commencer par le dernier qui est vraiment dans tous les esprits. Merci de les avoir présentés, parce que j'avoue que je suis surpris que l'on puisse considérer que basculer un déplacement de la voiture vers le train finirait par ne plus avoir aucun intérêt en termes d'émission de CO₂. J'ai l'impression que du point de vue des gens qui décident cela au gouvernement, c'est comme si une voiture électrique n'avait pas d'impact carbone. Elle en a sans doute moins qu'une voiture thermique, mais il y a la batterie, etc. S'agissant de considérer que le coût d'usage d'une voiture électrique serait plus faible, j'ai lu une étude globale qui disait que lorsque tout le parc automobile serait passé à l'électrique, on se retrouverait à importer en valeur de batterie à peu près le même montant que le pétrole que l'on importe actuellement. Je ne sais pas trop d'où vient la baisse de coût. Si le véhicule électrique était si économique, j'aimerais que l'on m'explique pourquoi il faut le subventionner à hauteur de 7 000 ou 8 000 euros.

J'ai oublié votre nom, je suis désolé, mais vous expliquez que lorsque l'on reporte un usager de sa voiture vers le train, l'État perd des taxes. L'État devrait alors vite se poser la question lorsqu'il va reporter ces automobilistes. En effet, quand ils passent à la pompe, ils paient énormément de taxes qui viennent normalement financer les routes, et lorsque ce sera sa facture EDF, il n'y aura plus vraiment de taxes pour venir financer les routes. L'État devrait peut-être s'interroger aussi sur son sujet de passer tout le monde à l'électrique, de son point de vue. A-t-il fait une évaluation socio-économique de son objectif ? C'est assez curieux.

Je reviens sur un autre sujet sur lequel j'aimerais des précisions, parce que je le découvre aujourd'hui. C'est l'effet d'agglomération. Pourriez-vous en dire plus ? En quoi consiste-t-il ? En quoi est-ce positif ? Est-ce à dire que lorsqu'une métropole se crée, c'est forcément positif ? De mon point de vue, je n'ai pas l'impression, parce que les gens qui décident sont toujours de plus en plus loin. Parle-t-on de cela ? Parle-t-on des métropoles ?

Je reviens à ma question sur le bruit, et elle va être très précise. Le bruit ferroviaire en plus est-il compté négativement dans votre bilan ? Le bruit routier en moins est-il compté positivement ? À la fin, quand je vais regarder le bilan socio-économique sur la ligne « bruit », si cela me dit qu'il y a des avantages, effectivement, ceux qui habitent près de la voie ferrée auront plus de bruit. Peut-on dire au final, qu'à un moment donné, si on fait un bilan carbone séparé, il n'y a pas la possibilité de faire un bilan bruit séparé ? Certes, des gens auront plus de bruit, mais au total, soit il y a autant de bruit qu'avant, soit éventuellement il y en a moins.

Aurélien DELAY, Association DEPART

J'aimerais compléter la remarque sur ce que l'on vient d'apprendre sur la nouvelle et dernière fiche technique. Elle me semble aussi surréaliste. Il me semble quand même, vu les stocks de ressources rares sur terre, que si l'on passe au 100 % électrique, un jour, on va largement réduire le parc de voitures et on l'aura remplacé par

autre chose. Cette dernière fiche technique me semble vraiment surréaliste, faite « avec les pieds ». J'espère que les autres fiches techniques sont un peu mieux faites, un peu moins idéologiques.

Jean-Pierre LORGNET, résident des Alpes-Maritimes

Ma première question va concerner l'interprétation de l'acronyme MAP sur la *slide* 19. Est-ce « marche à pied » ? C'est bien ce que je pensais. Sur la *slide* 2, je voudrais savoir si vous avez fait du *benchmarking* notamment en termes de coût d'évaluation avec la Norvège. Comme chacun le sait, c'est le premier parc mondial de véhicules électriques, et vous l'avez cité en effet comme étant un pays de *benchmarking* pour le ferroviaire. La deuxième question concerne votre interprétation notamment en fourniture d'énergie avec la position de Madame DELGA sur la région Occitanie et le passage à l'hydrogène comme mode d'alimentation.

Philippe QUEVREMONT, garant de la concertation (Commission nationale du débat public)

Le garant va sortir un tout petit peu de son rôle en posant une question de fond qui n'est pas posée par le public. Dans les effets agglomération, introduisez-vous des effets sur les formes urbaines ? Dans le domaine de l'environnement, on parle beaucoup d'étalement urbain. Un milieu urbain dense ne se conçoit pas sans les transports en commun. Ces facteurs sont-ils pris en compte ?

Nicolas GUYOT, Directeur des études Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (SNCF Réseau)

C'est plus facile de commencer et de « refiler la patate chaude » après pour compléter ou corriger. Je commence par le sujet sans doute le plus difficile (il l'est également pour nous) : la valorisation des effets d'agglomération. Nous avons plusieurs niveaux ou plusieurs sujets derrière. Nous rejoignons ce que vient de dire Monsieur Philippe QUEVREMONT. En gros, en quoi une transformation du système de transport est-elle déterminante sur la densification ou l'implantation des emplois et des populations ? Pour le dire simplement, toute chose étant égale par ailleurs, si l'on installe un système de transport performant, crée-t-on, favorise-t-on, ou entraîne-t-on des concentrations de population et d'emplois autour des grandes gares ? Auquel cas, pour nous, mécaniquement (je parle en termes d'études), les générateurs de déplacements sont plus près des gares. Du coup, les transports sont plus rapides, etc., et on a un avantage substantiel du transport en train.

Il y a un autre phénomène beaucoup plus subtil et plus difficile : en termes d'effets économiques au sens large et de créations d'emplois, c'est une des façons de le voir. Si je parle par exemple du Grand Paris, le fait de le mettre en relation des centres de décisions est-il de la synergie ? Du coup, on aurait une augmentation de la croissance, de la valeur créée, etc., du fait que les décideurs sont plus rapidement à un endroit ou à un autre, ou même qu'ils sont plus concentrés autour des mêmes zones. C'est l'effet cluster.

Vincent, je ne sais pas si c'est la bonne segmentation, ou si j'en oublie.

Vincent CHAGNAUD, AMO Socio-économie (A7 Conseil)

Il y a un sujet qui concerne la forme urbaine. Nous reviendrons après sur la question des agglomérations, mais le fait de concentrer la population permet de limiter l'étalement urbain et d'éviter des dépenses pour avoir des services publics, avoir tout ce que l'on voudra sur des zones beaucoup plus larges lorsque l'on n'a pas cette concentration. Cela évite également la consommation d'espaces naturels, agricoles, etc., particulièrement en

région Île-de-France, et c'est particulièrement fort aussi sur le littoral de la région PACA (c'est presque pire). Ces éléments ont également été pris en compte. Finalement, il y a cinq effets d'agglomération un peu différents les uns des autres, qui vont de l'environnemental aux dépenses de service, à la productivité et l'efficacité des entreprises et à une plus proche accessibilité des gares.

Je pense que nous pouvons mettre à disposition, au moins des personnes présentes ici (peut-être pas aujourd'hui, mais si nous avons vos coordonnées) les quelques documents autour de la SGP (Société du Grand Paris) qui explicitent ces approches. C'est franchement très intéressant. On apprend des choses, et cela permet de voir les raisonnements qui sont derrière. Après, opérationnellement, ils sont obligés de faire un certain nombre de simplifications. Il faut savoir qu'ils ont mis en place trois modélisations, notamment pour les interactions entre l'occupation du sol et l'efficacité des transports. Ils ont mis en place trois modèles dits « LUTI », c'est-à-dire *Land Use and Transport Integrated*. Cela leur a coûté une fortune, ce qui n'est pas grave, mais surtout, à la fin, on en ressort des ratios hyper simples qui, après, sont presque transposables ailleurs. Toutefois, il faut savoir que si l'on veut faire les choses très proprement, c'est très compliqué, très cher, jamais transposable. Par exemple, ils ont utilisé à un moment un modèle américain quasiment inapplicable en Europe, ou en tout cas en France, leur structure urbaine et leur organisation urbaine n'ayant rien à voir avec la nôtre. C'est évident, et nous le savons tous.

Sur le fait de viser une agglomération, mis à part les effets positifs dont je parlais tout à l'heure, une ville très agglomérée est-elle mieux qu'une ville multipolaire, etc. ? Je vous renvoie aux différents comptes rendus et aux questions posées sur le débat public qui vient de se terminer concernant le nœud ferroviaire lyonnais, parce qu'il y a un véritable enjeu. Doit-on à terme continuer la concentration extrême que l'on connaît aujourd'hui autour de Part-Dieu, qui a commencé avec la gare nouvelle lorsque la ligne nouvelle est arrivée ? Doit-on au contraire cesser cette concentration et raisonner en pôles plus équilibrés au niveau de l'ensemble de l'agglomération pour une meilleure répartition, sans aller non plus « à perpète », au milieu des champs, mais pour mieux répartir dans l'agglomération déjà existante pour éviter cette concentration extrême, dont certains disent qu'elle est néfaste ? Là, il y a un vrai débat que nous pouvons avoir aussi, mais c'est un éclairage parmi d'autres. Après, le décideur peut trouver que c'est un inconvénient, mais qu'il existe d'autres avantages qui peuvent l'emporter. Effectivement, l'idée de l'évaluation est de mettre tout sur la table pour pouvoir prendre la décision la plus éclairée possible afin d'expliquer au public, aux électeurs, aux financeurs (*in fine*, ce que nous sommes) pourquoi nous avons pris la décision.

Nicolas GUYOT, Directeur des études Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (SNCF Réseau)

Sur ces effets d'agglomération, nous sentons que c'est un sujet compliqué pour lequel la Société du Grand Paris avait mis en place un comité scientifique qui s'est réuni un certain nombre de fois. Cela n'a pas été sans mal quand il y a eu l'expertise au SGPI (Secrétariat général pour l'investissement). Ces résultats ont été relativement contestés. Comme l'a fait remarquer Vincent, ils permettaient de passer à une rentabilité positive, surtout économiquement. Nous pouvons dire que les phases 1 et 2 de notre projet sur PACA ne renversent pas la table comme le fait le Grand Paris, mais nous ne sommes pas non plus dans les mêmes proportions. Les discussions que nous avons aujourd'hui dans le cadre de la gouvernance du projet sont plutôt prudentes sur ce

plan. Évidemment, c'est une question à creuser, mais nous n'en attendons pas le déterminant essentiel du bilan socio-économique.

Parmi les difficultés méthodologiques que cela pose, il y en a une que nous n'avons pas évoquée : il faut savoir si tout ce que gagne la région parisienne à travers ce projet représente de la perte pour la province. Il y a donc des histoires de transferts, et nous aurions la même question chez nous. À l'échelle intrarégionale, avec ce que nous créons à Cannes-La Bocca, prenons-nous des emplois ailleurs ? Pour vous donner une illustration de cette difficulté que nous rencontrons à plusieurs moments dans nos études, quand nous nous demandons quelles sont les hypothèses de progression des emplois et de la population dans PACA, nous avons les données officielles de l'INSEE, etc., et nous essayons de les préciser en allant voir les études qui ont été faites plus localement, soit par le Conseil régional, soit par les Conseils départementaux, soit par les EPCI (Établissements Publics de Coopération Intercommunale) pour des projets d'aménagement, etc. Si nous faisons la somme de tous ces projets, évidemment, nous explosons les prévisions globales, et cela n'a plus aucune crédibilité. Nous sommes donc un peu dans cette problématique aussi d'essayer de préciser des choses, mais en ayant un ensemble cohérent et crédible.

C'est un peu la même problématique sur les effets d'agglomération. Par le passé, nous avons tenté de mettre aussi en place un modèle LUTI qui a pour objet d'essayer d'éclairer les phénomènes de cause à effet entre transports et aménagements, dans un sens ou dans l'autre. Nous n'avons pas obtenu des choses très crédibles, alors que nous avons fait appel à des « cracks ». Nous n'avons pas réussi à en tirer des choses valorisables en monnaie sonnante et trébuchante. Nous sommes donc plutôt dans le domaine de la recherche sur ce point.

Nicolas GUYOT, Directeur des études Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (SNCF Réseau)

Dans le Grand Paris, il y a une vanne avec une valeur actualisée nette. Sur les fiches-outils, il ne nous appartient pas de critiquer ou de commenter les choix stratégiques, ce qui est déjà fait. Il est vrai que le sujet du vrai coût de l'énergie interroge. Un autre sujet que nous souhaitons interroger concerne, en gros, le coût d'utilisation des véhicules et sa perception. Dans les modèles de trafic, nous nous doutons que le choix modal se fait en fonction de la perception de l'utilisateur. On peut penser qu'en passant à un parc tout électrique, ou en grande majorité électrique, on va aussi transformer les comportements de possédants à utilisateurs, comme cela se fait dans d'autres technologies, et vous le savez. Donc, on va probablement avoir un parc qui sera plus globalement loué, beaucoup plus loué, mais autant quand c'est votre voiture personnelle, vous ne voyez passer quasiment que l'essence et le péage, et c'est comme cela que vous ressentez les choses au quotidien ; autant, quand vous louez, il n'y a pas de raison qu'on vous fasse de cadeaux et on va vous faire payer aussi l'assurance, l'amortissement, etc. C'est aussi ce que nous pouvons mettre dans la balance. Cela fait partie des sujets que nous essayons de travailler.

Sur le bruit, je ne sais pas répondre à la question.

Vincent CHAGNAUD, AMO Socio-économie (A7 Conseil)

Cette très bonne question illustre l'intérêt d'ailleurs du nouveau principe de l'évaluation, selon le triptyque du développement durable. Historiquement, je ne dirais pas dans quel dossier, car il y en a eu de nombreux, mais

nous nous retrouvons effectivement dans l'étude d'impacts avec la démonstration que dans le projet, nous ne pouvons pas mettre des protections phoniques partout, il y a toujours un bruit résiduel. Avec le bilan socio-économique, nous trouvions que le poste bruit était favorable, parce que justement les règles de calcul n'étaient pas les mêmes, c'est-à-dire que dans une étude d'impacts, sur de nombreux sujets, on raisonne strictement sur la bande du projet.

Dans une étude socio-économique, notamment grâce à la balise zéro trafic sur laquelle on prend de la hauteur, les gens que l'on va trouver dans le tram ne venant pas uniquement de l'A8, mais aussi d'itinéraires un peu compliqués, nous sommes obligés d'avoir une approche beaucoup plus large que celle du simple corridor d'infrastructures. Nous tenons compte du fait qu'en faisant notre projet au-delà du report modal, nous allons prendre des véhicules qui viennent peut-être de 10 ou 20 kilomètres de là, et pas que de l'A8, parce que sur l'A8, Escota a relativement encore bien protégé son autoroute et nous avons toujours bien fait de payer. En revanche, sur les petites RD, les petites routes, même les routes nationales historiques, il n'y a aucune protection. C'est pour cela que l'on arrivait parfois à des taux de sens opposés, y compris pour la pollution, par le fait d'avoir des échelles différentes.

L'intérêt des prescriptions de la nouvelle instruction ministérielle de 2014 a essayé de réconcilier cela. Si nous n'y parvenons pas, il s'agit au moins d'avoir les deux approches et d'expliquer pourquoi les chiffres sont différents, pour que le décideur ou le public ait une vision qui ne paraisse pas schizophrénique d'un même problème, ou quand on en oublie la moitié, parce qu'on lit un seul dossier et pas l'autre, on part alors avec une idée fautive. Je pense que cette évaluation beaucoup plus riche est un vrai progrès. Elle va permettre d'éviter soit des mauvaises interprétations, soit des erreurs.

De la salle

Au moins, on tente de prendre en compte le bruit ferroviaire négativement.

Vincent CHAGNAUD, AMO Socio-économie (A7 Conseil)

Oui, complètement, sauf si vous le faites passer en tunnel, ce qui coûte très cher, et cela fait vibrer les câbles au-dessus. Mais à part cela, cela fait moins de bruit, en principe. Cependant, cela fait cher pour le décibel évité. Sur le *benchmark* avec la Norvège, pour avoir travaillé avec les célèbres groupes ministériels, je ne sais pas si cela vous dit quelque chose, mais tous les dix ans environ, au niveau de ce que l'on appelait le Commissariat général au plan, il y avait des réflexions très larges animées par des anciens présidents d'EDF. De grands personnages, donc. En général, dans ce genre de démarche, la première des choses que l'on fait est un *benchmark* le plus large possible. C'est ce qui a fait avancer les choses dans le temps.

Spécifiquement, sur la question de la Norvège, je vous avoue que je ne connais pas spécialement. Je savais que les Norvégiens étaient très en avance sur le péage urbain. D'ailleurs, nous étions allés regarder ce qu'ils faisaient et ce qui était fait aussi à Londres quand le ministère a voulu prendre des décisions (ils se sont un peu calmés ces derniers temps sur le péage urbain). Mais normalement, oui, la Norvège, la Suède sont vraiment des pays à partir desquels nous importons des études, des résultats et des valeurs unitaires toujours plutôt dans un sens favorable à une protection de l'écologie.

Jean-Pierre LORNET, résident des Alpes-Maritimes

En Norvège, huit voitures sur dix fonctionnent à l'énergie électrique. Huit sur dix !

Vincent CHAGNAUD, AMO Socio-économie (A7 Conseil)

Pour nous, cela peut être une piste. Il faudra regarder.

Nicolas GUYOT, Directeur des études Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (SNCF Réseau)

Avec probablement des limites, parce que la Norvège, si je ne me trompe pas, est aussi autosuffisante en pétrole, les Norvégiens le paient très peu cher, et ils n'ont pas du tout la même structure de production énergétique. Tout ce qui concerne justement l'évolution des coûts de l'énergie risque d'être un peu différent.

Sur l'hydrogène, ce n'est pas uniquement le cas en Occitanie, puisqu'en région PACA aussi, cela réfléchit sur Marseille-Aix à l'hydrogène, par exemple. Ce sujet de recherche n'est peut-être pas si loin que cela dans l'application, et il a été déclenché ici ou là à la fois par l'évolution de fond et le souci de verdir les transports et à la fois par des contestations très locales de solution de matériel thermique pour les lignes qui n'étaient pas électrifiées. Les choses progressent. Je serais bien incapable de vous dire à quel horizon cela aboutira, mais en tout cas, c'est vrai en PACA comme en Occitanie. Je pense que nous avons dit à peu près ce que nous savions. Nous pouvons répondre à vos interrogations.

Nadyne CHEVRET, « Stop Nuisances Cuers »

Merci. Ma question est la suivante. Vos fiches-outils vont-elles être uniquement sur les phases 1 et 2 pour présenter votre bilan socio-économique, ou bien le seront-elles sur l'intégralité du projet ?

Nicolas GUYOT, Directeur des études Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (SNCF Réseau)

C'est une très bonne question. Ce ne sont pas nos fiches-outils, ce sont celles de la DGITM. Néanmoins, elles vont s'imposer à toutes les évaluations socio-économiques. Pour les phases 1 et 2, c'est sûr. Si nous faisons une évaluation de l'ensemble des quatre phases du projet, nous les utiliserons également.

Nadyne CHEVRET, « Stop Nuisances Cuers »

Pour l'enquête publique, qu'allez-vous proposer ?

Nicolas GUYOT, Directeur des études Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (SNCF Réseau)

La question que vous posez n'est pas exactement celle là. Si comprends bien, vous demandez si vous aurez un bilan de l'ensemble du projet à l'enquête d'utilité publique ?

Nadyne CHEVRET, « Stop Nuisances Cuers »

Oui, mais aussi : allez-vous la proposer par phase ? Dans son intégralité et par phase ? Puisque l'intégralité du projet est éloignée et les phases 1 et 2 sont plus proches.

Nicolas GUYOT, Directeur des études Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (SNCF Réseau)

Ce sujet n'est pas totalement arrêté aujourd'hui compte tenu de l'évolution du projet. C'est un sujet réglementaire, en quelques sortes, qui va concerner le périmètre de ce que l'on met à l'enquête publique, le

périmètre du projet et sa forme. Aujourd'hui, on peut penser que l'on aura forcément un bilan des phases 1 et 2, puisque c'est ce que l'on mettra à l'enquête publique. Je ne vois pas comment, dans le dossier d'enquête publique on pourrait s'abstenir de faire un bilan de la phase 1, parce que ce sera demandé par les différentes parties pour éclairer le débat. De plus, le projet est phasé et on affirme que la phase 1 est autoporteuse. Après, sur les phases suivantes, la question se pose encore. Y aura-t-il nécessité de faire un bilan socio-économique sur l'ensemble du projet ? Cette question sera débattue dans les temps à venir. Si elle doit être faite, ce sera avec les mêmes règles que pour les phases 1 et 2.

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (SNCF Réseau)

Nicolas dit que c'est un sujet juridique. Juridiquement, il faut que nous ne soyons pas coincés sur la forme du projet. Nous avons un sujet juridique pour que cela passe. Très clairement, il est impossible naturellement de faire un bilan socio-économique sur des choses que l'on n'a pas étudiées. Pratiquement, il se peut que l'on nous demande des choses en termes juridiques, mais on ne saura pas faire des études socio-économiques sur les phases 3 et 4, puisqu'on ne les a pas étudiées, et on ne sait pas ce qu'il passe dessus. Dans toute notre stratégie, il s'agit de faire des études socio-économiques uniquement sur les phases 1 et 2. Après, juridiquement, il faut que l'on s'en sorte pour éviter de faire un travail que l'on ne sait pas faire. Mais ce sujet nous concerne, puisque nous n'avons pas étudié les phases 3 et 4. Ce n'est pas dans le périmètre de concertation. Cela veut dire que nous n'aurions pas fait la concertation.

Toute notre stratégie est donc de ne faire les bilans socio-économiques que sur ce que nous avons étudié, c'est-à-dire les phases 1 et 2. Si juridiquement, on nous dit que nous devons faire un petit « truc », nous verrons ce que nous ferons, mais dans ces cas-là, nous reverrons avec l'État s'il faut refaire des études et la concertation. Nous verrons, mais c'est plutôt cela le sujet. Actuellement, le périmètre normal pour nous concerne :

- la concertation (phases 1 et 2) ;
- la description des services et des dessertes (phases 1 et 2) ;
- les objectifs fonctionnels (phases 1 et 2) ;
- les études d'exploitation (phases 1 et 2) ;
- l'étude socio-économique (phases 1 et 2).

Après, il y a le sujet juridique, parce qu'effectivement, tout cela est compliqué, mais la position du maître d'ouvrage est celle que je viens de décrire.

Rémi QUINTON, Association DEPART

Si mes souvenirs sont bons, en 2016, vous avez fait une concertation sur ce qui s'appelle « la priorité 1 » du projet, et si mes souvenirs sont bons, l'enjeu n'était d'aller à la DUP que sur la priorité 1. Dans le dossier de concertation que vous aviez donné, il y avait une évaluation socio-économique de l'ensemble, priorités 1 et 2, avec les dates de livraison que vous aviez prises pour hypothèse (entre 2030 et 2040, je crois). Il n'y avait pas, en tout cas, d'évaluation socio-économique juste sur la priorité 1 qui était pourtant la seule potentiellement préparée. Ce n'est pas pour vous contredire, mais si mes souvenirs sont bons, il me semble que c'est cela.

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (SNCF Réseau)

Oui, c'était cela. Le moment de vérité de l'étude socio-économique est la SGPI, ce que nous envoyons à la SGPI, ce que nous mettons à l'enquête publique. Là, nous débattons avec vous sur l'étude socio-économique, et je vais vous donner l'objectif. Après, que mettrons-nous dans cette concertation ? *A priori*, nous mettrons des éléments qui ressemblent aux phases 1 et 2, c'est évident. Nous ne mettrons pas le reste dans le dossier ministériel. Surtout, dans l'enquête publique, nous allons viser la réalisation des phases 1 et 2. Que donnerons-nous à la SGPI ? Ce que nous savons faire. Actuellement, nous en sommes incapables, sauf si des bureaux d'études nous sortent cela gratuitement et rapidement, et dans ce cas-là, pourquoi pas ? Toutefois, c'est un peu court pour faire des études socio-économiques des phases 3 et 4.

Cela étant, il ne faut pas isoler la socio-économie du déroulement du reste du projet. Nous ne pouvons pas faire une étude socio-économique hors sol. Il faut que le projet soit complet, et le projet complet, c'est la concertation, des études d'exploitation, etc. Certes, il y a eu des études des phases 3 et 4 il y a quelque temps, mais si nous les refaisions aujourd'hui, nous ne les referions pas de la même manière. Nous ne passerions pas au même endroit. Le projet est différent.

Nicolas GUYOT, Directeur des études Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (SNCF Réseau)

Je vous propose que l'on continue. J'inverse deux *slides*, mais nous y reviendrons après. Peux-tu faire le commentaire sur la différence entre études financières et études socio-économiques ?

Vincent CHAGNAUD, AMO Socio-économie (A7 Conseil)

Oui, parce que nous utilisons souvent les mêmes termes, c'est-à-dire les termes de rentabilité, de valeurs actuelles nettes pour les deux approches, pour une étude de rentabilité financière et pour une étude de rentabilité socio-économique, ce qui peut induire les gens en erreur. Nous parlons aussi de bénéfices actualisés dans les deux cas. En principe, s'il y a un retour sur investissement financier, l'évaluation globale est supposée comporter également une rentabilité financière. La rentabilité financière a bien pour objectif d'évaluer la viabilité financière d'un projet ou d'une opération, typiquement, la construction d'une usine ou le lancement d'un nouveau produit. On voit que nous sommes plutôt dans une logique d'entreprise, mais si cela peut être un établissement public, même si cela peut être l'État qui lance l'opération, nous voyons bien que c'est une logique d'entreprise. C'est « j'investis » et « combien cela va me rapporter ». Nous sommes uniquement dans la sphère marchande.

En revanche, pour la rentabilité socio-économique, l'objectif est bien d'évaluer l'utilité pour l'ensemble de la collectivité, pas uniquement pour l'État, SNCF Réseau, pour les différents cofinanceurs, ou pour la Région. Non, ce n'est pas uniquement pour eux. C'est également pour toutes les personnes qui vont prendre le train, les riverains, etc. C'est ce qui est résumé dans la ligne suivante sur les acteurs concernant le périmètre : les investisseurs et tous les acteurs.

Dans une analyse financière, on ne monétise rien. On ne travaille que sur la base de flux déjà monétaires. D'ailleurs, je dépense pour construire une usine. Après, j'ai des recettes et je paie du personnel, alors que dans la rentabilité socio-économique, comme nous l'avons expliqué tout à l'heure, bien sûr, une partie correspond

à des flux monétaires réels, mais nous sommes obligés, pour prendre en compte le maximum d'effets du projet, de trouver des équivalents monétaires pour avoir un ensemble de paramètres importants pour mesurer cette utilité. Vous avez ensuite un point de détail, et vous le verrez le jour où les dossiers sortiront : nous travaillons en euros constants, c'est-à-dire comme si nous vivions dans un monde idéal où il n'y aurait pas d'inflation. La baguette coûterait 1 euro aujourd'hui comme dans dix ans. C'est pour essayer de rendre les choses *a priori* plus faciles à comparer, mais pour aller expliquer cela aux gens, c'est plus compliqué. Une rentabilité financière standard est plutôt en euros courants, mais j'en ai vu en euros constants. Par exemple, pour des projets pour le FEDER, on les fait en euros constants. Il n'y a pas de règle absolue.

Nicolas GUYOT, Directeur des études Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (SNCF Réseau)

Avant de continuer, j'aurais pu saisir le point précédent pour répondre à une question posée en début de séance. Nous avons parlé en quelques sortes des différents bilans que nous pourrions établir, la phase 1, la phase 2, voire le projet. On nous a demandé si nous avions des éléments, et on nous a dit qu'il serait souhaitable d'avoir des éléments pour éclairer l'intérêt socio-économique d'aménagement que je vais qualifier d'opération individualisée. Ont été cités la quatrième voie dans la vallée de l'Huveaune, le doublement du tunnel de Saint-Louis ou la Ville de Grasse, etc. Je fais une différence entre ces différentes opérations, principalement sur en termes de statut. Autant la quatrième voie dans la vallée de l'Huveaune entraîne un niveau de service différent, et elle est présentée comme une variante possible de la conservation du système actuel à trois voies, autant le tunnel de Saint-Louis est présenté comme une option aussi à lever ou non, sur lequel la concertation a son mot à dire.

En effet, on va essayer dans ces cas-là d'éclairer ces éléments en présentant une évaluation socio-économique différente des deux variantes. Dans la vallée de l'Huveaune, l'exercice est assez traditionnel, puisque nous avons des coûts d'un côté et des avantages assez précis, et de l'autre, des voyageurs supplémentaires. Pour ne rien cacher, nous sommes sûrs que la rentabilité socio-économique sera moins bonne avec la quatrième voie que sans compte tenu du coût d'investissement très important. Sur le tunnel de Saint-Louis, l'exercice est beaucoup plus compliqué et fin, parce que ce tunnel apporte deux choses : une amélioration de la robustesse par la suppression d'une section à deux voies à l'entrée de Marseille, section à deux voies qui voit passer de nombreux trains. Pour parler un peu plus techniquement, nous permettons à des trains qui viennent de la PLM et qui vont vers Marseille Saint-Charles en surface, d'avoir des itinéraires indépendants de ceux qui sont sur un axe de ligne à grande vitesse venant d'Aix TGV vers la gare souterraine. Nous avons donc un gain potentiel de robustesse, et nous avons un autre effet que nous pourrions essayer de valoriser : donner de la souplesse à la construction horaire et ne pas avoir, par exemple, de besoin de mettre de la détente ou de déplacer et d'avoir des cadencements, etc.

Ce sont deux sujets difficiles à valoriser et sur lesquels nous reconnaissons que nous faisons des choses, mais qui sont assez compliquées à mettre en œuvre. À ce stade, nous n'avons pas prévu d'évaluer chaque opération qui compose le programme de la ligne nouvelle individuellement et d'en donner une évaluation socio-économique. Nous pouvons essayer de les éclairer par des calculs de coin de table, des indicateurs, un certain nombre d'éléments. Je pense que la présentation que nous faisons de l'exercice des bilans socio-économiques

est peut-être un peu âpre, mais elle montre au moins que c'est cadré, assez pointilleux, assez détaillé. Pour faire cet exercice, cela nécessiterait, que nous étudions une situation avec cette opération, une situation sans, et que nous fassions un différentiel entre les deux à chaque fois. Ce serait un travail un peu monstrueux. Pour isoler de telles opérations, nous sommes contraints d'essayer d'approcher la valeur socio-économique par divers indicateurs si nous voulons y donner du sens, mais non pas faire un exercice socio-économique.

Pour passer au chapitre suivant, si cela vous convient, il y a cette *slide 24* introductive que vous avez peut-être vue dans d'autres présentations. Elle est là simplement pour rappeler les domaines dans lesquels nous nous situons. Les trois carrés bleus sont un peu la structuration de vos études, et les trois carrés en bleu foncé du haut, ce dont nous parlons ce soir. Nous avons ainsi :

- des études de trafic pour évaluer le nombre de gens dans les trains, sur la route, dans les avions, etc. ;
- le bilan socio-économique, dont nous avons déjà parlé ;
- la capacité contributive, espèce de module qui se greffe là-dessus (nous aurions pu mettre des flèches un peu différemment, d'ailleurs) et qui a pour objet principal de s'intéresser aux services commerciaux, TGV aujourd'hui, mais aussi tous ceux qui sont dans le domaine commercial, et d'optimiser les services prévus aux horizons futurs, de sorte qu'on ait la garantie que ce soit raisonnable en termes de rentabilité et qu'ils auront lieu.

La question que l'on se pose derrière la capacité contributive est : les trains sont-ils assez remplis ? Un opérateur commercial va-t-il venir dessus, parce qu'il fera suffisamment de marge ? Cela alimente ainsi les études de trafic.

Nous avons ensuite des liens avec les autres blocs d'études que nous menons, les autres thématiques, avec les études d'exploitation et de régularité, puisqu'elles nourrissent les études de trafic (plus un service est régulier, plus il va attirer de monde dans les trains). Elles nourrissent aussi des bilans, puisque meilleure est la régularité, moins les gens perdent de temps. Ce sont des avantages que nous valorisons directement dans les bilans.

Nous avons les études techniques qui apportent évidemment les investissements, éventuellement d'autres aspects. Par exemple, on peut penser aux études techniques qui vont aussi décider de la structure des postes, des agents, etc. Ce sont des coûts d'exploitation et cela rentre aussi dans les bilans. On a aussi les études environnementales, dont nous avons parlé avec un lien que nous avons mis dans ce sens, parce que c'est essentiellement le bilan carbone que l'on trouve dans l'étude d'impacts.

Nous avons beaucoup parlé de la méthodologie des bilans socio-économiques à défaut de pouvoir parler des résultats, comme nous vous l'avons dit en introduction. Nous allons parler maintenant plutôt des trafics.

ÉTAT DES LIEUX DU TERRITOIRE ET TRANSPORTS

Nicolas GUYOT, Directeur des études Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (SNCF Réseau)

Pour parler des trafics, il faut commencer par parler du paysage des transports. Je vais essayer de passer rapidement. Nous avons deux modes d'exploitation des trains, dont je vous ai parlé en filigrane dans ce que je viens de vous dire :

- l'exploitation conventionnée : chez nous, ce sont essentiellement des TER avec l'autorité organisatrice et le Conseil régional :
- l'exploitation non conventionnée : pour PACA pour l'instant, ce sont les TGV et les Thello.

Quand le Conseil régional ouvrira à la concurrence, *a priori* à partir de 2022, un certain nombre de lignes TER, il choisira un opérateur après un appel d'offres, mais cela restera dans le secteur conventionné. En revanche, au niveau national, si la Deutsche Bahn vient faire concurrence à la SNCF sur les Paris-Marseille, ce sera dans le secteur non conventionné. Nous avons quatre catégories de train en PACA : les TGV (inOui, Ouigo), les Intercités. Pour les Intercités, aujourd'hui, l'État est responsable des services. Aujourd'hui, nous avons des Intercités qui arrivent à Marseille et qui viennent de Bordeaux, parfois de Toulouse. Nous avons également les Thello, qui sont des trains internationaux (Marseille-Milan ou Nice-Milan), et des TER de différents types. Il y a plein de vocabulaire dans les TER : on parle d'omnibus ou de semi-directs quand on parle de la politique d'arrêts. On parle parfois de maillage régional et de périurbain (ce sont un peu les mêmes notions), mais on parle aussi d'Intervilles, les Intervilles étant finalement les longs parcours en PACA (Marseille-Nice, voire Marseille-Vintimille) qui ont une politique d'arrêts proches des TGV sur cette ligne.

Slide 29, vous avez ensuite une représentation que je pense finalement, nombreux d'entre vous dans la salle connaissent. Nous évitons d'en faire trop usage dans les réunions de communication, parce que c'est compliqué à comprendre. En général, les gens ne sont pas trop habitués, mais finalement, c'est une représentation de la structure de l'offre ferroviaire en PACA, tous segments confondus. Nous avons ici tous les types de trains dont je vous ai parlé. Elle a la particularité de représenter le maximum de trains que nous pouvons avoir en une heure, en précisant les politiques d'arrêts, les couleurs étant propres à chaque type de train. Vous avez :

- en rouge et rose les TGV ;
- en bleu et jaune, les TER omnibus ou semi-directs ;
- en violet, les Intervilles Marseille-Nice,
- en rose, les Intercités qui partent vers la gauche.

Je pense que je ne vais pas le détailler, mais sachez que cela existe. Du coup, nous communiquerons les mêmes schémas qui représentent les services possibles et permis par le projet en phase 1 et en phase 2. Cela ne dit pas tout. Cela ne dit pas notamment combien il y a de trains à la journée, mais cela explique le fondement sur lequel nous avons basé nos études d'exploitation, donc les conclusions que nous en avons tiré.

Vous avez ensuite les trafics ferroviaires régionaux. Nous avons deux chapitres, l'un sur le régional et l'autre sur le national. Vous verrez que cela fait écho à la présentation qui vous sera faite par Nicolas sur les modélisations, puisque nous avons deux modèles, même s'ils sont très coordonnés, l'un traitant les trafics sur un périmètre régional et l'autre, sur un périmètre national. Ici, nous avons représenté l'offre TER sous une autre forme. En fait, nous allons brasser des données qui se recoupent toutes, mais qui sont présentées sous des formes différentes.

En *slide* 31, vous avez l'offre TER en 2017 par section. Ce n'est pas un train qui va de tel endroit à tel autre, mais c'est qu'entre Marseille et Aubagne, il passe 57 trains par sens et par jour. Entre Cannes et Nice, ce sont 43 TER par jour, et nous retrouvons dedans les Intervilles et les TER classiques. Nous voyons ici qu'en région PACA, nous avons clairement un secteur dense autour de Marseille, notamment vers Aubagne, vers Aix et vers Miramas, qui s'étirole petit à petit jusqu'à Toulon. Nous avons de nombreux Marseille-Hyères, surtout depuis que nous avons aménagé La Pauline-Hyères. Jusqu'à Mandelieu, nous avons de nouveau une zone très dense sur la Côte d'Azur, que vous connaissez bien.

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (SNCF Réseau)

Si vous mettiez en face des épaisseurs de trafic les investissements que nous mettons, vous remarquez que cela ne « colle » pas, notamment avec le fait qu'il n'y a quasiment rien avec Carnoules et Cannes.

Nicolas GUYOT, Directeur des études Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (SNCF Réseau)

Tous ces documents vous seront remis aussi. Nous avons ensuite représenté le trafic TER. Vous remarquerez que nous avons bien pris la peine de mettre « reconstitués », parce qu'en termes de trafic dans les trains, nous pouvons trouver différentes sources qui ne sont pas parfaitement coordonnées. En fonction des enquêtes faites un jour donné, la billettique comptée et qui doit faire des hypothèses sur le nombre de trajets qu'un abonné fait chaque mois, nous arrivons à des résultats différents. Ce qui est important pour ces cartes est que nous avons fait des zooms sur la zone marseillaise, sur la zone toulonnaise, sur la zone Azur. Ils traduisent la même chose et mettent en évidence qu'évidemment, nous avons une bonne cohérence entre la densité de services et la fréquentation des trains. Nous voyons notamment la ligne qui est bien chargée entre Marseille et Aubagne, puis jusqu'à Toulon en diminuant progressivement. Vous avez beaucoup de fréquentations entre La Pauline et les Arcs, voire jusqu'à Cannes. Ensuite, vous avez la Côte d'Azur qui redevient une zone dense.

Une autre façon d'aborder la question du trafic ferroviaire aujourd'hui est de regarder les principales origines et destinations (OD), c'est-à-dire les flux entre gares. Il y a des OD – dans notre langage – qui sont prédominantes. Neuf OD représentent quasiment un tiers des flux ferroviaires internes à la région, et nous voyons de nouveau qu'elles se concentrent dans la zone Azur, surtout les principales (entre Cannes et Nice, entre Nice et Monaco, et autour de Marseille, soit entre Marseille et Aubagne, Marseille et Toulon). Nous avons des OD longues, du type Marseille-Nice qui se classe parmi les vingt premières. Elles comptent plus de 150 000 voyages et elles ne sont pas anecdotiques. Il faut avoir en tête que nous représentons des nombres de voyageurs, mais si nos partenaires du Conseil régional étaient présents, leur indicateur principal serait le

nombre de voyageurs par kilomètre, puisqu'ils sont beaucoup plus représentatifs que les recettes commerciales, donc quelque part, des équilibres budgétaires. Il faut toujours avoir l'œil sur les deux.

Nous passons au service Grandes Lignes, dont nous donnons un aperçu. Nous avons bien représenté ici l'année 2017. Les services Grandes Lignes ne sont pas récents dans le domaine commercial, excepté pour les Intercités sous la responsabilité de l'État, mais dans le domaine commercial, la branche Voyages de la SNCF décide mois par mois ce qu'elle veut mettre comme TGV. C'est ainsi que cela varie tout le temps, et depuis 2017, cela a varié, car ce n'est pas l'offre actuelle. Nous pourrions vous indiquer les différences, mais cela donne tout de même une bonne idée, d'abord sur cette carte (*slide 38*), ce que nous voyons de Marseille, et sur l'autre, ce que font les TGV, vu de Toulon ou de Nice. Nous avons 24 TGV par jour et par sens, qui vont de Marseille en région parisienne, plus exactement à Paris (TGV « Radio ») et 19 TGV qui vont ailleurs, soit en province, soit à l'international (un seul pour l'instant vers Barcelone). Nous voyons qu'en prenant les lignes à grande vitesse, nous allons à Nantes, à Rennes, au Havre, à Lille ou à Bruxelles. Nous avons donc aussi l'international sur Bruxelles (que j'ai oublié tout à l'heure), sur Francfort, sur Bâle, sur Genève (ce que nous avions en 2017, mais plus aujourd'hui). Nous avons à côté, vu de Toulon ou de Nice : vu de Toulon, nous avons un TGV qui part de Toulon pour aller sur Paris, plus les six qui viennent de Nice et qui vont à Paris. Nous avons également des trains qui vont en province, mais nous n'avons pas détaillé vers quelle province ils allaient, mais en l'occurrence, il y en a cinq et ils vont sur Nice.

Jean-Pierre LORNET, résident des Alpes-Maritimes

Il me semble qu'en 2017, il y avait encore un service entre Nice et le Luxembourg, et entre Nice et Metz.

Nicolas GUYOT, Directeur des études Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (SNCF Réseau)

Nous n'avons pas représenté les trains de nuit, mais ils existent.

Comme nous l'avons fait pour les trafics régionaux, nous pouvons regarder les principales origines et destinations sur les trains Grandes Lignes. J'ajoute une précaution. Vous allez peut-être me demander « pourquoi les Hauts-de-Seine ? », ou « pourquoi les Yvelines ? », parce qu'il n'y a pas de gare TGV dans les Hauts-de-Seine. C'est exact, c'est une OD de zone à zone. Évidemment, les Hauts-de-Seine se rabattent sur Paris. Nous voyons que les OD radiales sont les principales. Seules quelques OD PACA-province sont dans les premières, mais il y a une dispersion beaucoup plus importante des OD PACA-province que des OD PACA-Paris. Ce n'est donc pas traité. Au total, les relations entre provinces et PACA concernent 40 % des voyageurs. C'est donc un peu trompeur. Si nous en restons là, nous avons l'impression qu'il n'y en a que pour Paris, mais c'est aussi que c'est plus dispersé.

Vous avez ensuite les parts de marché du train sur le trafic longue distance (*slide 40*) sur un zonage du modèle national. Je ne commente pas plus que cela. Nous pourrions y revenir si vous le souhaitez. Vous avez ensuite une synthèse sous forme de fréquentation des gares en 2017 (*slide 42*), avec des ronds proportionnels aux montées et descentes en gare, un partage entre les montées et descentes des TER (en jaune) et les montées et descentes des TGV (en bleu). Évidemment, il n'y a du bleu que dans les gares TGV. Nous retrouvons, comme nous l'avons vu par ailleurs, une forte fréquentation des gares dans le secteur marseillais, en particulier sur

l'axe Marseille-Toulon, puis sur la Côte d'Azur, également autour d'Avignon, et beaucoup moins sur les autres axes.

En termes de structure de la demande ferroviaire en PACA (*slide 43*), cela représente 51 millions de voyageurs par an, dont plus de la moitié relève du trafic interne à PACA (flèche bleue), ce qui représente près de 40 % des trafics d'échanges entre PACA et les autres régions de France. Pour l'international, j'ai mis une flèche grise. J'aurais pu en rajouter vers la Belgique ou sur Francfort. Ce sont les 2,4 millions de voyageurs (gris). Vous avez ensuite le transit (ce qui passe sans descendre) par PACA, par exemple des voyageurs qui feraient Lyon-Vintimille ou Lyon-Gênes.

Avec la part de marché du ferroviaire en PACA (*slide 44*), nous commençons à approcher les sujets de ce que pèse le train et ce que nous pourrions améliorer. Vous avez 1,6 % en moyenne sur PACA. Je fais une petite parenthèse méthodologique avant cette *slide*. Lorsque l'on parle de part de marché du train, il faut toujours se méfier un peu des comparaisons entre documents ou entre études, parce que l'on comprend bien que selon les zones considérées, on peut dire des choses très différentes. Je m'explique : si l'on dit « *le train capte 10 % des voyageurs entre Marseille et Toulon* », si je considère que Marseille se réduit aux deux arrondissements autour de la gare Saint-Charles et Toulon au cœur de ville, je n'ai pas du tout le même résultat que si je considère Marseille en entier, plus éventuellement la Penne-sur-Huveaune et Les Pennes-Mirabeau et Toulon comme étant la moitié de TPM (Toulon Provence Méditerranée). C'est sûr que le faire a sa pertinence autour des gares principalement. Autant quand on a des résultats de part de marché du train internes à une étude, on peut se dire que les évolutions de cette part de marché ont du sens, sont relatives, etc., autant faire des comparaisons de part de marché du train entre études, et en particulier quand on va chercher de la bibliographie dans des études ailleurs en France ou ailleurs à l'étranger, c'est souvent dangereux. En tout cas, il faut s'assurer que l'on est sur des choses comparables, ce qui n'est pas toujours le cas.

Cela étant, nous avons près de 10 % sur les trafics d'échange avec PACA, surtout 55 % sur les trafics d'échange avec l'Île-de-France. Nous l'avons beaucoup dit dans la presse et vous l'avez sans doute en tête. Lorsque la LGV Méditerranée a été construite en 2001, nous avons basculé entre 35 et 40 % pour le fer à 55 à 60 %. En revanche, les déplacements internes sont portion congrue (1 %), notamment parce que cette ligne est unique, elle ne dessert que certains points du territoire et le trafic routier se diffuse aussi sur de nombreux autres secteurs, mais c'est aussi le reflet de la faible performance du ferroviaire dans son ensemble sur cette région. Ce sont les messages que nous répétons au début de chaque concertation.

Vous avez ensuite les *slides 45 et 46* qui sont présentées sous la même forme et que vous aurez. Elles concernent les voyageurs et les voyageurs kilomètre pour montrer ce que pèsent les différentes zones de PACA pour tous les déplacements à l'intérieur de PACA, mais en distinguant les grandes zones. Vous voyez ici, sous forme de patateïde un poids prédominant de la zone Azur, un poids des relations entre la zone Azur et la zone de Marseille aux Arcs qui ne semblent pas très importants en termes de voyageurs, mais qui l'est déjà plus en voyageurs kilomètre. En revanche, vous avez une faible transparence ou porosité entre les zones au nord et à l'ouest des Bouches-du-Rhône et l'axe Marseille-Vintimille, peut-être en raison notamment des ruptures de charges, etc. Si nous nous amusons à faire le ratio entre les deux séries de chiffres, nous aurions une distance

moyenne parcourue par voyageur sur chacun de ces segments. Le chapitre suivant est consacré à la modélisation et à ses résultats. Si vous voulez passer un moment sur l'état des lieux ou si vous avez des questions, n'hésitez pas.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Avez-vous quelques questions ? Il y a encore beaucoup de matière et ce serait bien d'aller au bout.

Jean-Pierre LORNET, résident des Alpes-Maritimes

Ma question va porter sur la *slide* 43. À quoi correspond la bulle à l'ouest de Cannes, au-dessus de Saint-Raphaël ?

Nicolas GUYOT, Directeur des études Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (SNCF Réseau)

Je vais essayer de répondre. À l'ouest de Cannes, cela ressemble à Mandelieu, mais c'est gros pour être Mandelieu. Je ne sais pas.

Rémi QUINTON, Association DEPART

Tout d'abord, je voudrais vous remercier pour toutes les informations que vous fournissez. J'espère qu'elles seront dans les documents que vous mettrez en ligne, parce qu'il y a vraiment beaucoup de matière, ce qui nous permet de débattre de nombreux sujets. Je voudrais faire deux remarques. Premièrement, je m'aperçois, lorsque vous explicitez, par exemple, les trafics longue distance, finalement, et contrairement à ce que l'on pourrait ressentir (mon voisin était étonné en voyant cela), qu'ils pèsent considérablement dans les trafics ferroviaires PACA, et pourtant, ce sont les grands oubliés du projet pour l'instant, dans le calendrier prévu. Or on s'aperçoit qu'il y a de la matière, qu'il y a un gros différentiel de dessertes concernant Marseille comparée à la Côte d'Azur, et sur Marseille, il y a forcément beaucoup plus de trafics de par le nombre plus important de dessertes comparativement à la Côte d'Azur. En revanche, en contrepoint, nous nous apercevons qu'il n'y a que 1 % de part modale sur les trafics internes. Pour le coup, le projet s'adressera vraiment aux trafics internes, ce qui est un peu une honte régionale – je le dis tel quel – de n'être qu'à 1 % faute d'avoir investi à temps et de faire que les projets proposés auraient dû être faits il y a 15 ou 20 ans, mais mieux vaut tard que jamais.

Mon deuxième point va concerner des questions de calendrier. Sur les phases 1 et 2, je m'aperçois, mais je pense avoir déjà eu l'information par d'autres biais, que la zone Côte d'Azur est celle où il y a le plus de voyages. Or s'agissant des investissements des phases 1 et 2, finalement, hormis la gare de Nice-Aéroport qui, en termes de transport quotidien, ne changera pas grand-chose par rapport à la halte de Saint-Augustin, la navette azurienne n'arrive qu'en phase 2, alors que c'est l'endroit de la région où il y a le plus de trafics. Vous disiez précédemment que vos investissements étaient à peu près corrélés aux trafics, ce qui n'est pas le cas dans les calendriers des investissements. Cela m'amène à faire une petite digression. Par rapport aux investissements chiffrés par le COI – je vous en félicite – vous avez réussi à faire un projet moins cher. Vous êtes sous l'enveloppe du COI. Ma très forte suggestion serait de vous dire : « *remettez-en une louche pour que*

nous ne laissons pas aux autres l'argent qui nous était promis au niveau national, parce que nous avons réussi à faire moins cher ». Accélérez les projets de la phase 2, mettez-les en phase 1, et musculez un peu la phase 2.

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (SNCF Réseau)

C'est une position, mais je peux dire que la période qui suit va être cruciale avec les réunions de clôture de la concertation les 15, 16 et 17 octobre, les comités territoriaux, le COPIL et une mission de financement juste après. Je redis que techniquement, le projet peut être fait avant, mais c'est le scénario de financement de l'État.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Nous passons à la dernière partie.

LE PROJET LNPCA

Nicolas GUYOT, Directeur des études Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (SNCF Réseau)

Je vais essayer de passer rapidement, parce que vous connaissez ces sujets. La partie commence par l'amélioration du service apporté par le projet LNPCA. En préambule, je précise que nous n'évoluons pas comme une île au milieu de rien. Tous les transports en général, et le ferroviaire en particulier, évoluent aussi en dehors du projet LN. Vous avez sans doute déjà entendu qu'il y a les actions à mettre principalement au crédit de la Région, notamment la modernisation du matériel roulant, l'extension du parc, etc. Il y a, de son côté aussi, la logique que j'ai déjà évoquée de mise en concurrence et de réorganisation de son service par lot géographique, avec probablement des opérateurs qui auront été mis en concurrence et qui auront commencé à exercer en 2022 ou 2023. Du côté SNCF, il y a des actions d'organisation, de *soft* de façon générale.

Vous avez peut-être entendu parler, par exemple, du « programme H00 » qui commence à porter ses fruits au bout de 18 mois. Nous avons une nette amélioration des performances en PACA qui n'est pas due uniquement à cela, mais ce genre d'efforts porte. Nous avons des améliorations technologiques diverses avec des projets comme la commande centralisée du réseau (CCR), l'ERTMS2 dont nous avons peu parlé ce soir, mais que nous avons évoqué à plusieurs reprises dans les réunions passées, un fort effort – et vous l'entendez à la communication nationale – sur la régénération du réseau qui porte aussi ses fruits en termes de diminution des incidents. Vous avez également d'autres projets d'aménagement CPER, plus d'autres projets nationaux et internationaux.

Nous n'avons pas évoqué cela, mais dans les études de trafics, nous tenons compte par exemple en phase 2 d'une hypothèse d'échelonnement des projets nationaux qui est la même pour tous les projets de SNCF, et qui met en jeu notamment l'arc méditerranéen, la transversale sud vers Menton. Nous avons un contexte national que nous pouvons évoquer ici aussi, qui est tout de même dans la droite ligne du projet LNPCA sur ces phases 1 et 2 aujourd'hui, avec un sujet très recentré sur les trajets quotidiens, les TER, et une réflexion sur ce que l'on appelle souvent les « réseaux RER métropolitains », ce qui ne plaît pas forcément, mais peu importe l'appellation. Des questions se posent aux AOT et aux métropoles, qui ne sont pas les AOT ferroviaires, mais pour améliorer l'utilisation des transports ferrés dans la métropole.

Je ne vais pas citer toutes les pistes de réflexion, mais deux fortes sont affichées ici. Il s'agit en gros de se dire que jusqu'à présent, nous avons peut-être surestimé les gens qui prennent le train pour aller au boulot, aux études, qui le prennent aux heures de pointe et qui sont relativement bien servis aujourd'hui. Il faudrait penser à tous les autres qui ont des usages moins captables dans les enquêtes, mais qui existent aussi, et permettre ainsi à des gens d'avoir un meilleur service en contre-pointe ou en creux de journée, ce qui les ferait venir vers le train. En effet, bien souvent, ils n'y vont pas, car ils ont l'aller sans avoir de retour. De plus, un message est revenu de la concertation : nous avons beaucoup de travail sur la cohérence des projets de transport collectif urbain et de transport ferré, avec notamment les intermodalités. Je ne parle pas de tout ce qui bouge dans les transports individuels au niveau de la voiture.

Pour revenir sur ce qu'apporte en soi le projet LNPCA, j'ai remis la carte que vous connaissez concernant les quatre phases du projet. Pour aller plus directement sur les effets qui seront pris en compte dans les études de trafics et les études socio-économiques, nous avons à la fois une amélioration de la qualité de service avec une diminution escomptée de l'irrégularité et des trains supprimés, et une variation des temps de parcours principalement en phase 1 et 2 grâce à la traversée souterraine de Marseille et une modification des dessertes qui se traduit soit par des nouvelles missions (par exemple les TER diamétralisés à travers Marseille, de Miramas à Toulon), soit par une densification de l'offre ou une extension. Pour les diamétralisations, j'aurais pu parler aussi de la navette toulonnaise. S'agissant de la densification de l'offre, c'est le cas en phase 2 des services sur la Côte d'Azur.

Je ne passe pas trop de temps sur ces *slides*, parce que je pense que vous les connaissez. Toutefois, nous pourrions y revenir. Il s'agit de la représentation de ce que je viens de vous dire, au bémol près que nous avons aussi un potentiel du projet à permettre une augmentation des services ultérieurs grâce à des projets complémentaires, ce qui est le cas notamment autour de Marseille où nous avons un projet dimensionnant le plateau de Saint-Charles afin de pouvoir y faire rentrer plus de trains que ce qui est prévu en phase 1 et 2, donc suffire à des développements ultérieurs sur des branches.

Rémi QUINTON, Association DEPART

Est-ce valorisé dans le bilan socio-économique ?

Nicolas GUYOT, Directeur des études Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (SNCF Réseau)

C'est une grande question.

Rémi QUINTON, Association DEPART

Je vous ai tendu la perche.

Nicolas GUYOT, Directeur des études Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (SNCF Réseau)

Elle est bien saisie. Il s'agit d'une proposition qui, méthodologiquement, n'est pas évidente, parce que nous valorisons une probabilité de réalisation sur l'avenir. Nous tournons autour de la question, elle n'est pas résolue. Nous avons posé le problème. Je ne sais pas comment nous le résoudrons, mais il y a une volonté de venir sur ce terrain avec probablement un garde-fou du côté SGPI qui sera assez attentif. Je ne sais pas si vous

vous souvenez, mais nous parlions beaucoup par le passé des projets éludés, ce qui consistait à dire : « *si nous faisons le projet, il y a beaucoup d'autres choses que nous ne ferons pas.* » Si nous ne faisons pas le projet, nous ferons plein de choses et si nous le faisons, nous ne ferons pas les autres choses. C'est donc autant d'argent gagné. C'était un peu une grosse couleuvre, si nous ne le faisons pas sérieusement, qui pouvait améliorer sensiblement les bilans et que tous les experts surveillaient comme le lait sur le feu. Nous sommes ici un peu dans le même genre de situation. Je n'ai pas de réponse définitive, mais le sujet est posé.

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (SNCF Réseau)

C'est une vraie question de fond. Finalement, c'est totalement lié au coût du projet. Nous avons des investissements très lourds, dont la gare souterraine et les tunnels. Nous pouvons ajouter aussi, dans une moindre mesure, les deux bifurcations que je mets dans la même nature de sujet, même s'il n'y a pas de projets connexes raccordés aux bifurcations, mais c'est un peu de même nature. Nous avons donc des investissements qui permettent un service décrit aujourd'hui, certes avec quelques variations autour de ce service que nous évaluerons en socio-économie. Toutefois, certains investissements en permettent d'autres avec quelques coûts supplémentaires. En gros, le tunnel rend des projets possibles qui seraient impossibles s'il n'existe pas. Normalement, il faudrait valoriser avec les coûts les recettes, faire ces bilans et les intégrer aux bilans. C'est la logique que de la même manière, les bifurcations rendent possible des variations horaires que nous n'avons pas forcément mises dans les bilans socio-économiques, car en les enterrant, nous pouvons faire varier beaucoup de choses.

Nous voyons qu'il y a de gros investissements structurels pour permettre des services qui ne sont pas décrits dans ce que l'on projette de réaliser, mais ils en rendent possibles d'autres et ils peuvent les faire varier. Il serait donc logique de pouvoir les valoriser. Or cela se heurte à des sujets méthodologiques, et c'est compliqué. De plus, nous n'avons pas de référentiels, de fiches-outils. Tout cela n'est pas valorisé. Toutefois, c'est sûr que les investissements sont lourds ; comme nous les faisons pour des périodes très longues, dans 20, 30 ou 40 ans, ces projets seront faits soit maintenant soit plus tard, mais un jour, ils seront possibles. Si nous n'avons pas les ressources, ils ne seront jamais possibles. Effectivement, c'est un sujet qualitatif, que nous valorisons qualitativement, mais actuellement, ce n'est pas valorisé quantitativement, ce qui est bien dommage. Je ne sais pas ce qu'en pensent les experts socio-économiques sur ce sujet.

Nicolas GUYOT, Directeur des études Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (SNCF Réseau)

Dans les trois *slides* suivantes (54 à 57), vous avez un élément qui apparaît dans un certain nombre de réunions. Il s'agit de la représentation de l'augmentation de l'offre ferroviaire par section. Nous avons distingué en jaune les TGV, plus les Intervilles. Nous les avons mis dans la catégorie jaune considérant que sur ces *slides*, ils avaient un service qui s'apparentait plus, vu de la Région, à celui des TGV, même si le prix n'est pas forcément le même. Vous avez les TER en bleu, pour la situation actuelle, la phase 1 et la phase 2. Nous avons zoomé sur les trois zones. Soit vous avez des questions, et nous faisons là encore une petite pause, soit je passe la main à Nicolas pour qu'il vous présente les modèles et les résultats.

Nicolas, c'est à toi.

Nicolas DERMESROPIAN, Directeur associé (Bureau d'études Trafalgare)

Nous allons vous présenter comment fonctionne un modèle de trafic et les résultats établis pour le projet PACA. Comme l'a précisé Nicolas précédemment, deux modèles ont été développés. Le premier est spécifique à la région PACA et aux départements limitrophes, et il traite les trafics de courte distance. L'autre modèle traite des trafics de longue distance, les échanges avec le reste de la France, l'international, et le trafic de transit. Dans le modèle « longue distance », cinq modes de déplacement sont mis en concurrence :

- le train, l'avion, la voiture, l'autocar, le covoiturage.

Nous prenons en compte quatre raisons de faire des déplacements :

- les déplacements professionnels, les déplacements de weekend, les déplacements de vacances, les déplacements pour autres motifs personnels.

Effectivement, en fonction de la raison pour laquelle on fait un déplacement, on ne va pas choisir forcément le même mode. D'où cette distinction. Sur le modèle « courte distance », nous avons quatre modes de déplacements pris en compte. Ce sont les mêmes que sur le modèle « longue distance », sauf l'avion. Le mode autocar est aussi accompagné du TCU, car sur certaines agglomérations, la concurrence est possible entre les transports en commun urbains et les transports de type TER, par exemple entre Nice-Ville, Nice Saint-Augustin, Marseille Saint-Charles et La Bocca. Par ailleurs, les quatre motifs de déplacement ne sont pas non plus les mêmes, puisque nous distinguons ici les déplacements domicile/travail ou domicile/études qui constituent une large part du trafic ferroviaire régionale, les déplacements professionnels et les déplacements personnels.

L'année de calage du modèle est importante. Il s'agit de l'année 2017 qui est une bonne année pour le trafic ferroviaire, car c'est une année sans grosse grève, avec une régularité revenue à un niveau assez important. C'est une année sur laquelle nous avons des bases de données fiables et propres, ce qui n'était pas le cas pour 2016 ni 2018. C'est pour cela que nous avons choisi l'année 2017 pour caler le trafic.

Concernant le zonage des modèles, dans le modèle de trafic, nous calculons des trafics de zone à zone. Ensuite, nous les répartissons au niveau des gares. Nous avons un zonage très fin en PACA, comme vous pouvez le voir. En modèle « longue distance », nous avons 280 zones, mais 76 en PACA. Pour le reste de la France, ce sont généralement les départements et le niveau régional dans les autres pays européens. Cela couvre ainsi toute l'Europe occidentale. Pour le modèle régional, le principe est d'avoir un zonage très fin sur les bandes littorales densément peuplées. Nous sommes sur un zonage communal en marron. Lorsque c'est bleu, le zonage est encore plus fin que la commune. Lorsque c'est vert, il s'agit d'un zonage avec des regroupements de communes. Vous avez en violet les regroupements de cantons lorsque nous sommes sur des secteurs faiblement peuplés ou éloignés des axes ferroviaires. Vous avez ensuite des zooms sur Toulon, Côte d'Azur et Marseille. Le principe de la modélisation du trafic est tout d'abord d'estimer la demande future par origine et destination. Nous avons deux modèles. Nous avons tout d'abord les longues distances. Cette demande future augmente avec la croissance démographique et la croissance économique. Nous estimons comment elle va augmenter pour les différents modes de transport. Dans le même temps, nous avons une offre qui va aussi évoluer pour

les différents modes de transport. L'offre concerne les temps de parcours, les prix, les fréquences. Tout cela permet de déterminer comment la concurrence entre les cinq modes que je vous ai présentés tout à l'heure va évoluer dans le temps. Une fois que nous avons déterminé la demande future tous modes et l'offre par mode, nous utilisons le modèle « longue distance » de SNCF Réseau, modèle calé et utilisé pour tous les grands projets ferroviaires, ce qui permet une certaine homogénéité du traitement des différents projets. De plus, en PACA, nous avons développé un module de choix de gares sur les secteurs pour lesquels il y avait une concurrence de plusieurs gares possibles, par exemple Nice-Aéroport et Nice-Ville, pour savoir quels seront les choix des usagers entre les différentes gares possibles.

Pour la partie régionale, c'est le même principe, sauf qu'en plus de la démographique, nous avons aussi la croissance des emplois qui jouent, puisque nous avons des déplacements domicile-travail qui interviennent. Par conséquent, la croissance des emplois intervient dans la croissance de la demande régionale. En plus de cela, nous avons une offre ferroviaire gare-gare qui évolue en fonction de l'offre prévue et des schémas de dessertes que Nicolas a montrés précédemment. Tout cela va nous permettre de mettre en place un module de choix de gare et un modèle de partage modal entre les quatre modes de transport en concurrence, en tenant compte de l'évolution de l'offre sur chacun des autres modes (voiture, tram, autocars et covoiturage). Nous avons les prévisions de trafic régional au sommet, avec les prévisions de trafic longue distance. Nous avons les trafics ferroviaires zone à zone qui après, sont affectés par activité. Cela nous donne les trafics TER, les trafics TGV et les trafics avec des correspondances TER/TGV, ce qui nous permet de déduire les remplissages des TER par période horaire, et en particulier par heure de pointe du matin, puisque c'est souvent la période dimensionnante pour laquelle nous avons des taux d'occupation des trains les plus élevés.

Nous décrivons l'offre ferroviaire par le temps, par le prix, mais il existe aussi d'autres indicateurs que nous prenons en compte dans le modèle de trafic, à savoir les temps de correspondance ou les nombres de correspondances. En effet, lorsque nous diamétralisons, par exemple, nous ne faisons pas forcément gagner du temps de parcours pur, mais nous faisons diminuer les ruptures de charge, ce que nous valorisons dans le modèle des trafics.

La fréquence est également un indicateur important pour tous les projets pour lesquels nous n'améliorons pas les temps, mais nous rajoutons des fréquences en période de pointe ou en heure creuse. Dans le modèle de trafic régional, le temps et le prix de rabattement vers la gare comptent aussi, puisque nous savons que dès que l'on s'éloigne fortement de la gare, la part de marché du train baisse, le rabattement étant souvent une partie importante en termes de temps de parcours de porte à porte. Quand nous améliorons le temps de rabattement vers les gares, même sans améliorer l'offre ferroviaire, nous avons une augmentation significative de la part de marché du train, ce que nous observons dans les enquêtes. Il y a un nouvel élément dans le modèle que nous avons élaboré en 2017 : nous prenons en compte la régularité comme un indicateur dans le modèle de trafic. Lorsque nous avons des projets qui améliorent la régularité, auparavant, nous ne savions pas la valoriser dans le modèle de trafic. Maintenant, nous savons la valoriser, ce qui fait des voyageurs en plus et ce qui permet d'améliorer aussi le bilan socio-économique du projet.

Concernant la croissance économique (*slide 63*), les principales hypothèses que nous avons retenues sont celles des anciennes fiches-outils, puisque les prévisions de trafic ont été faites au printemps 2019. C'est donc avec les anciennes hypothèses, une croissance du pic de 1,4 % par an jusqu'en 2030, 1,6 % au-delà, avec des prévisions de pics homogènes pour toutes les régions. Pour la région PACA, l'hypothèse est identique à la moyenne nationale. Les évolutions des trafics dans le temps sont corrélées aux évolutions de PIB, mais avec une hypothèse un peu plus basse pour les trafics ferroviaires, puisque nous avons une élasticité de 0,9, mais une variable de -0,8 %. Lorsque nous sommes inférieurs à une croissance économique de 0,8 % par an, nous avons des trafics ferroviaires qui ont tendance à diminuer. Quand nous sommes au-dessus, les trafics ferroviaires augmentent. Ces constatations sont issues d'une analyse de type économétrique que nous avons réalisée sur les dix dernières années et qui montrait que les années où nous avons une faible croissance du PIB, les trafics ferroviaires avaient tendance à baisser, et dès que nous passions au-dessus de ce seuil, ils avaient tendance à augmenter. C'est pour cela que nous avons retenu cette méthode.

Pour les autres modes, nous avons une élasticité de 0,9, ce qui signifie qu'à chaque fois que le PIB augmente de 1 %, le trafic augmente de 0,9 %. Pour les trafics régionaux, nous avons une élasticité plus faible des trafics. Pour les autres modes, c'est en fonction des croissances de populations et des emplois qui font croître la demande tendancielle, mais c'est hors effet d'offre. C'est donc la croissance au fil de l'eau des trafics.

Concernant les hypothèses de population et d'emplois (*slide 64*), il s'agit des hypothèses nationales. C'est le modèle Omphale de l'INSEE pour la population. Sur la métropole Aix-Marseille, nous avons tenu compte d'hypothèses plus fines de localisation, de la croissance des populations et des emplois, parce que nous avons des données métropolitaines directement utilisables dans le modèle de trafic. Pour l'évolution des prix, élément très important, nous changeons là aussi de paradigme. Dans les précédentes études de trafic, le prix du train était censé augmenter, soit être stable en euros constants, soit augmenter pour les prix des trains vers Paris. Là, nous sommes dans une hypothèse inverse où nous prenons en compte le fait que les prix vont diminuer tendanciuellement dans le temps, de 0,5 % par an pour les trafics vers Paris et de 1 % par an pour les offres province-province.

En plus de cela, dans le nouveau modèle, nous prenons en compte explicitement l'apparition de l'offre Ouigo, avec des prix en moyenne de 35 % inférieurs aux prix des TGV dits « classiques », ce qui permet aussi de booster un peu l'évolution de la demande ferroviaire au fil du temps. Nous considérons que le prix des TER est stable en euros constants, ce qui était l'hypothèse précédente. Pour les prix aériens, nous prenons en compte une légère baisse des prix de 0,25 % par an, et pour les prix routiers, une légère augmentation des prix du carburant et une légère diminution dans le temps des prix de péage liés aux contrats de concession qui prévoit une augmentation légèrement inférieure à celle de l'inflation. Il est important de rappeler que ce sont les anciennes fiches-outils de la DGITM. Si nous devions prendre en compte les nouvelles fiches-outils, ce qui sera peut-être le cas dans les prochains mois, nous garderions les mêmes prix ferroviaires, mais sur les prix aériens et routiers, nous serions sur des hypothèses sensiblement différentes de celles présentées ici.

De la salle

Dans quel sens sont-elles différentes ?

Nicolas DERMESROPIAN, Directeur associé (Bureau d'études Trafalgare)

Pour les prix aériens, au lieu de baisser, cela augmente très fortement. Nous aurons des reports modaux beaucoup plus importants dans les nouvelles fiches-outils. Pour les prix du routier, il y a deux scénarios. Dans les fiches-outils, il y a le scénario AMS et AME. Le scénario AMS (avec des mesures supplémentaires) conduit à une baisse très forte du prix du carburant dans le but d'atteindre du tout électrique en 2050. Dans le scénario AME (avec des mesures existantes), scénario légèrement plus conservateur, le prix du carburant est censé augmenter et l'électrification du parc se fait beaucoup plus tard. Dans le scénario AMS, *a priori*, nous serons à des niveaux moins favorables au train que ce que nous avons retenu pour l'instant. En revanche, dans le scénario AME, *a priori*, ce sera meilleur.

Concernant les principaux résultats des modèles de prévision de trafics (*slide 66*), en référent, sans le projet, nous avons déjà une croissance de la demande. Nous partons de 51 millions de voyageurs dans les trains en région PACA en 2017 et nous augmentons à 79 millions en 2033. Ces 28 millions sont avec le projet, mais l'essentiel du gain de trafics est du gain en référence. Ce sont les zones projets avec le projet Marseille-Aix phase 2, la nouvelle gare TER de Sainte-Musse, la prise en compte de l'ERTMS (European Rail Traffic Management System) qui va permettre d'améliorer encore la régularité entre 2017 et 2033, ce qui va générer des gains de trafics. Des projets ferroviaires se feront également en dehors de PACA, par exemple la phase 1 du GPSO (Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest) de Bordeaux-Toulouse qui permettra d'avoir des TGV directs entre Bordeaux et Marseille (gain de plus d'une heure), ce qui va générer des gains de trafics pour la région PACA, ou la ligne nouvelle entre Montpellier et Béziers. Il y a également la réalisation du projet LNPCA qui vient apporter la dernière pierre à l'édifice.

Si nous distinguons les gains permis par le projet LNPCA (*slide 67*), la phase 1 du projet permet de générer un gain de 1,9 million de voyageurs, dont environ 300 000 sur le TGV et 1,6 million sur le TER. La phase 1 représente essentiellement un gain de trafic TER, puisque nous densifions l'offre TER, notamment autour de Marseille. Par ailleurs, la gare de Nice-Aéroport permet un gain de trafics TGV sur le secteur azuréen. La phase 2 du projet concerne la traversée souterraine de Marseille essentiellement, ce qui représente un gain à la fois pour les TGV et pour les TER. Vous avez également la densification de l'offre TER sur la Côte d'Azur. Tout cela génère 3,6 millions de voyageurs en plus de ceux de la phase 1. Si nous cumulons les deux, nous avons au total un gain de trafics de 5,5 millions de voyageurs. En phase 2, ce sont autour de 2 millions de voyageurs sur le TER et 1,6 million sur le TGV. Au total, sur les 5,5 millions de voyageurs dans les trains en plus de la référence à l'horizon 2033, 4,2 millions sont pris à la route en général (voiture individuelle, covoiturage et autocar), soit 77 % du gain. Pour l'avion, le gain est assez faible, puisque sur la phase 2, nous n'avons pas de ligne nouvelle en dehors de la traversée souterraine de Marseille. Nous n'avons pas vraiment de gain de temps qui permettrait de capter du report de l'avion. Nous captions 200 000 voyageurs sur l'avion, soit 3 % du gain.

Par ailleurs, nous avons de l'induction de trafic, chaque projet d'infrastructure générant un nouveau trafic lorsque l'on améliore l'accessibilité d'une région. L'induction pèse 20 % du gain de trafics, soit un peu plus de 1 million de voyageurs en plus. Précédemment, le nombre de 50 000 voitures en moins avait été évoqué. Je ne sais pas quelle était l'unité, mais les 4,2 millions de voyageurs sont du trafic annuel. Si nous rapportons cela à un trafic journalier, cela fait environ une dizaine de milliers de véhicules en moins chaque jour en région PACA, ce qui est assez important. Le report modal de la voiture représente au total 4,2 millions de déplacements annuels en moins, ce qui est non négligeable.

Le graphique de la *slide* 68 est peut-être compliqué à lire. En pourcentage, le trafic ferroviaire augmente de 7,4 % du fait du projet. Ce sont les 5,5 millions de voyageurs supplémentaires que nous avons vus précédemment. Sur ces 7,4 %, 5,9 % concernent le report modal et 1,5 % pour l'induction de trafic. Nous voyons qu'en valeur relative, ce gain est très différent suivant les zones. Sur les OD Bouches-du-Rhône/Alpes-Maritimes, notamment Marseille-Nice, nous avons des gains de 30 % par le projet. Nous sommes donc bien supérieurs à la moyenne des 7,4 % à l'échelle de l'ensemble de la région. Sur ces 30 % de gain supplémentaire, nous avons 500 véhicules par jour en moins sur la route pour ces relations. Sur les relations internes aux Alpes-Maritimes, nous avons des gains de 14 %, ce qui est tout à fait considérable, car ce sont des volumes de trafics les plus importants de la région. Cela représente 3 500 véhicules par jour en moins sur les routes pour des déplacements internes aux Alpes-Maritimes. Sur l'interne aux Bouches-du-Rhône, nous sommes à 12 % de gains de trafics liés au projet, soit 1 900 véhicules par jour en moins sur la route. Voilà comment se lit ce graphique.

Nicolas GUYOT, Directeur des études Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (SNCF Réseau)

Concernant la *slide* 69, *mea culpa*. Je voulais indiquer l'évolution de la part modale entre 2017 et 2033. Il manque une colonne au bout.

Nicolas DERMESROPIAN, Directeur associé (Bureau d'études Trafalgare)

Nous avons essayé ici de raisonner sur les grandes OD. Ce sont donc les 20 principales OD ferroviaires en PACA. Il aurait été intéressant de voir l'évolution de la part de marché du train entre 2017 et 2033. Néanmoins, nous voyons que la part de marché du train représente 1 % à l'échelle de l'ensemble de PACA, mais bien sûr, lorsque nous zoomons et que nous faisons des focus sur des relations entre origines et destinations sur lesquelles le train est compétitif, nous voyons que le train peut capter une part de marché très importante. Par exemple, sur Nice-Monaco, nous sommes actuellement autour de 25 % de part de marché du train et nous passerions à 31 % avec le projet. Il y a d'autres OD, par exemple Monaco-Vintimille ou Nice Riquier-Monaco, sur lesquelles le train capte une bonne partie de la clientèle. Nous voyons que malgré une part de marché de 1 % en moyenne, nous avons tout de même des OD sur lesquelles le train est compétitif, même s'il le sera beaucoup plus en 2033 avec la phase 2 qu'actuellement. Ce tableau montre que nous arrivons à avoir des parts de marché relativement importantes dès lors que nous avons une offre d'un train toutes les dix minutes sur les OD azuréennes en phase 2. Nous pouvons ainsi capter des parts de marché importantes sur ces relations.

Nicolas GUYOT, Directeur des études Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (SNCF Réseau)

Je vais éclairer ce qui est indiqué ici. Finalement, ce tableau concerne les parts modales en projet. Si nous prenons quelques exemples de la progression des parts modales, qui nous semble tout de même significative, évidemment, avec Monaco, nous nous y attendons un peu, mais dans la situation actuelle (avant le projet), nous serions entre 26 % et 31 %. Pour Nice-Vintimille-Monaco, nous serions à 41 %, mais sur des OD où cela tombe moins sous le sens, par exemple Marseille Saint-Charles-Miramas, nous passerions de 38 à 49 % aussi, et sur Marseille-Nice, de 24 à 35 %. En termes de part modale, cela peut parfois monter à 10 % ou plus. Je mettrai ce tableau à jour. Je suis désolé.

Jean-Pierre LORGNET, résident des Alpes-Maritimes

Excusez-moi, mais je vais vous interroger peut-être sur une coquille. Nous avons un Monaco-Carnolès à 15 %, ce qui correspond au trafic provenant de l'est de l'Italie. J'aurais souhaité connaître la valeur, notamment dans le contexte de la bifurcation entre Cannes et Grasse, de la destination Cannes-Grasse.

Nicolas GUYOT, Directeur des études Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (SNCF Réseau)

Êtes-vous intéressé par la part modale ou par le nombre de voyageurs sur Cannes-Grasse ?

Jean-Pierre LORGNET, résident des Alpes-Maritimes

La part modale et le nombre de voyageurs.

Nicolas GUYOT, Directeur des études Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (SNCF Réseau)

Pour la part modale, je n'ai pas d'idée. Il faudrait que nous allions chercher. Je note donc la question et nous vous répondrons.

Nicolas DERMESROPIAN, Directeur associé (Bureau d'études Trafalgare)

Je ne vois pas pourquoi il y aurait une coquille.

Jean-Pierre LORGNET, résident des Alpes-Maritimes

N'avez-vous pas Monaco-Menton ?

Nicolas DERMESROPIAN, Directeur associé (Bureau d'études Trafalgare)

Si.

Jean-Pierre LORGNET, résident des Alpes-Maritimes

Pourquoi une telle valeur sur Monaco-Carnolès compte tenu de cette distance ? J'ai procédé à chaque fois en fonction des origines et destinations pour les deux valeurs. Or il y a un différentiel lié à la distance.

Nicolas DERMESROPIAN, Directeur associé (Bureau d'études Trafalgare)

Je ne vous l'ai pas dit, mais vous avez ici les 20 OD les plus fréquentées de PACA en termes de trafics ferroviaires. La première est Nice-Ville-Monaco, la deuxième Nice-Ville-Cannes, la troisième Nice Riquier-Monaco, etc. Il faut lire le tableau de cette manière. Monaco-Carnolès doit être la douzième ou la treizième de PACA en termes de fréquentation des voyageurs. Sur cette relation, le train capte 15 % de la clientèle

potentielle en 2033 (je ne me souviens plus de la valeur pour 2017). C'est comme cela qu'il faut lire ce tableau. Normalement, vous avez bien le trafic tous modes en bilan de voyageurs annuels, mais cela n'a pas été mis à jour, d'où l'indication « 8,9 » partout. Cela permettait de voir que sur certaines OD, le trafic tous modes était important, par exemple entre Nice-Ville et Nice-Saint-Augustin, le train ne capte que 1 %, les transports urbains et la voiture individuelle captant le reste du volume tous modes qui est beaucoup plus important.

Aurélien DELAY, Association DEPART

Je suis un peu surpris par le nombre de voyageurs qui n'auraient pas voyagé si cela n'avait pas existé. Vous parlez de 1,1 million, soit 20 % des nouveaux voyageurs par le train. Je n'arrive pas à imaginer qui sont ces gens. Comment faites-vous ce calcul ? Quel est le profil de ces personnes ? Quelles sont les raisons pour lesquelles ces personnes ne voyagent pas aujourd'hui et voyageraient s'il y avait eu plus de trains ?

Nicolas DERMESROPIAN, Directeur associé (Bureau d'études Trafalgare)

L'induction de trafic est toujours une notion un peu difficile à appréhender. Nous l'estimons notamment par les retours d'expérience que nous avons sur des projets comme TGV Méditerranée ou d'autres lignes à grande vitesse. Des enquêtes sont faites *a posteriori*. On demande aux gens ce qu'ils auraient fait si la ligne n'avait pas été mise en service. Certains se reportent de la voiture ou de l'avion et d'autres disent qu'ils ne se seraient pas déplacés si la ligne n'avait pas été mise en service. Dans les modèles de trafics, cela permet de prendre en compte le fait que l'amélioration de l'accessibilité aux trains, que ce soit des gains de temps, des gains de fréquence ou des baisses de prix, génère de nouveaux déplacements qui ne se seraient pas faits si le projet n'avait pas été mis en service. C'est ce que nous appelons « l'induction ».

Il est vrai que dans les modèles de trafics, l'induction n'a pas le même poids sur des relations longue distance. Nous comprenons bien que, par exemple, si un Parisien veut partir en weekend à Nice, s'il a une offre adaptée, il va organiser son weekend. Sinon, soit il partira en weekend ailleurs, à Bordeaux ou en Bretagne, soit il restera chez lui. C'est donc difficile à appréhender, mais sur les longues distances, cela s'entend assez bien alors que sur le trafic régional, vu que nous avons plus de déplacements contraints par le poids des trajets domicile-travail, domicile-études ou déplacements professionnels, qui est important, nous avons moins cet effet. Lorsque nous parlons de 20 % de trafic induit, c'est environ 10 % sur les trafics régionaux et peut-être 25 ou 30 % sur les trafics longue distance. C'est donc construit par retour d'expérience, notamment lorsque nous faisons des bilans LOTI. Cela correspond à des déplacements qui ne se seraient pas faits. Toutefois, cette notion reste difficile.

Vincent CHAGNAUD, AMO Socio-économie (A7 Conseil)

Il n'y a pas que les déplacements qui ne se seraient pas faits, mais il y a aussi ceux qui se seraient faits moins souvent. J'aime bien citer l'exemple de la ligne Paris-Lyon, la première LGV mise en service. Lorsque j'étais au ministère, nous avons fait des enquêtes. Nous avons posé la question aux gens. Nous avons typiquement des hommes d'affaires lyonnais qui montaient à Paris et qui, à l'époque du train qui mettait 3 heures 45 ou 4 heures pour faire Paris-Lyon, ne pouvaient pas faire l'aller-retour dans la journée. Lorsqu'ils avaient deux rendez-vous, ils les bloquaient le mercredi après-midi et le jeudi matin. De cette façon, ils passaient une nuit

sur place à Paris. Avec le TGV, ils pouvaient faire l'aller-retour dans la journée, ils avaient beaucoup plus de souplesse pour leurs rendez-vous et ils pouvaient en caler un le lundi et un autre le jeudi. Évidemment, cela fait perdre du chiffre d'affaires aux hôteliers et aux restaurateurs parisiens, mais si nous faisons un bilan complet, il faut tout regarder. En sens inverse, ils faisaient deux allers-retours au lieu d'un seul et pour le même objet. Il y a donc vraiment une relation directe avec l'amélioration de l'offre.

Bernard COUVERT

Je ne sais pas comment le prendre en compte, mais il y a aussi les modes d'habitation. Quand une offre ferroviaire régionale apparaît, des gens vont choisir de déménager là où ils ne se seraient pas permis d'aller s'il n'y avait pas eu le train. Je pense que cela joue, mais je ne sais pas dans quelle mesure on le quantifie ou si c'est noyé dans des coefficients.

De la salle

Certains ne prennent plus la voiture, dans ce cas. Est-ce de l'induction ou du report modal ?

Nicolas DERMESROPIAN, Directeur associé (Bureau d'études Trafalgare)

S'ils ne prennent plus la voiture, c'est qu'ils faisaient un trajet en voiture.

Bernard COUVERT

Dans tes choix, quand tu choisis d'habiter quelque part, c'est Tours ou Orléans. Sur du régional, tu peux habituer à Marseille et le jour où le Marseille-Aix est très performant, tu vas peut-être décider d'habiter Aix, sans quoi tu ne l'aurais jamais fait.

Nicolas DERMESROPIAN, Directeur associé (Bureau d'études Trafalgare)

S'agissant du principe du modèle de trafic, comme nous n'avons pas de modèle d'interface transports pour dire si le projet va générer des emplois ou des résidences supplémentaires dans certaines zones, nous partons du principe que le projet est neutre de ce point de vue. Ce sont donc les mêmes déplacements en référence et en projet à l'induction près. L'induction concerne simplement les trafics en plus, mais nous ne prenons pas en compte une population ou des emplois supplémentaires ni des changements de population ou des emplois du fait du projet.

Rémi QUINTON, Association DEPART

J'ai plusieurs questions. J'ai l'impression que l'induction cache parfois des gens qui ne vont plus prendre leur voiture. Je ne sais pas si c'est le but partagé par tout le monde, mais en tout cas, je le partage avec moi-même. Par exemple, pour quelqu'un, du fait que vous allez faire très bien la ligne Grasse-Cannes et qui se dit « *je travaille à Cannes, je vais envisager d'habiter à Grasse* », alors qu'aujourd'hui, il habite La Roquette-sur-Siagne et qu'il ne prend pas du tout le train, vous allez dire que si vous faites votre projet, vous le retrouvez dans le train entre Grasse et Cannes, vous ne le retrouverez pas dans la voiture, alors que pour autant, tous les jours, il aurait fait La Roquette-sur-Siagne-Cannes, ou il serait venu du fin fond de l'Estérel pour aller à Cannes.

Concernant les propos de Bernard COUVERT, parfois, l'induction cache un peu des trafics qui sont peut-être reportés, que l'on ne valorise peut-être pas correctement en termes environnementaux. Vous avez aussi donné l'exemple des gens qui partent en weekend à Nice s'il y a des TGV corrects entre Paris et Nice et s'il n'y en a pas, ils iront à Bordeaux, mais dans ce cas, vous faites une induction quelque part et une « désinduction » ailleurs. Néanmoins, vous avez répondu à peu près à l'interrogation.

J'apprends dans ce que vous avez dit que le projet GPSO est prévu, alors qu'il ne m'a pas semblé le lire dans les différentes versions de la loi. Est-ce à dire qu'en interne, SNCF a des calendriers prévisionnels par rapport à ce que la loi prévoit déjà ? Pourquoi la loi ne dirait-elle pas qu'à l'avenir, LNPCA serait prioritaire à GPSO ? Pour l'instant, à mon niveau, je n'ai pas cette information. Je pose la question en souriant, mais je la pose tout de même.

Vous avez indiqué qu'il y aurait 10 000 trajets en voiture en moins par jour. Vous avez estimé que c'était important. Oui, 10 000, c'est important, mais 10 000 trajets en moins équivalent à 5 000 trajets aller-retour par jour. Je pense qu'une personne qui va à un endroit revient à son point de départ, même si ce n'est pas le jour même. Si nous rapportons ces 10 000 à une population de 5 millions d'habitants, voire 7 millions si nous comptons les touristes, cela signifie que finalement, nous n'avons pas non plus révolutionné les comportements quotidiens. Je pense que les propos de mon collègue vont dans ce sens. Oui, à votre échelle et vu le niveau d'où nous partons, c'est très important, mais à l'échelle globale de la société PACA, je n'ai pas l'impression que nous avons suffisamment révolutionné les transports.

Je cite une autre question concernant les déplacements entre les Bouches-du-Rhône et la Côte d'Azur. Vous estimez qu'il y aurait +30 % de trafic entre les Bouches-du-Rhône et les Alpes-Maritimes sur un projet qui ne fait, en quelque sorte, qu'augmenter modérément les fréquences Marseille-Nice, mais cela laisse toujours Nice à 2 heures 30, voire plus de Marseille. Je suis étonné qu'il y ait une telle évolution grâce au projet. Pouvez-vous préciser ce point ?

Je vous propose un raisonnement concernant la bifurcation de Grasse. Il a été dit en réunion de concertation, notamment à Cannes, qu'il pourrait y avoir un projet alternatif consistant à ne pas faire cette bifurcation, mais isoler la ligne Cannes-Grasse du reste du réseau, et à l'exploiter en train ou en tram-train. Au lieu de faire des sauts-de-mouton avec les trains à 90 millions d'euros, il faudrait investir dans une passerelle pour les piétons, et il vaudrait mieux que les piétons fassent le saut de train. Je pense que vous devriez éclairer cet élément. J'ai bien entendu que vous n'alliez pas faire un bilan socio-économique opération par opération, mais je pense que celle-ci mérite d'être éclairée.

Je me permets de faire un calcul de coin de table assez conservateur. Vous n'avez pas le chiffre, mais il m'a semblé que sur la ligne Cannes-Grasse, aujourd'hui, il y a 600 000 voyageurs annuels. Je pense que nous pouvons raisonnablement tabler sur 1 million de voyageurs annuels à ces horizons, si ce n'est plus. Si on introduit une rupture de charge à ces voyageurs, nous pouvons considérer cela comme une sorte de pénalité de dix minutes. Si vous multipliez une pénalité de dix minutes par 1 million de voyageurs et par 22 euros par heure, prix calculé dans les calculs socio-économiques, nous arrivons à 3,7 millions d'euros par an. Un tel

montant permet-il ou non de justifier que l'on investisse 90 millions d'euros ? D'après moi, je pense que c'est justifié. De cette façon, on justifie les 90 millions d'euros, là encore avec un calcul très conservateur, puisque nous n'ajoutons que 10 minutes, mais c'est peut-être plus. Dire que 1 million de voyageurs seulement en profiteront, je ne sais pas, c'est peut-être plus aussi.

Nicolas DERMESROPIAN, Directeur associé (Bureau d'études Trafalgare)

Je vais essayer de me souvenir de tout. Concernant l'ordonnancement des projets décidés en interne par SNCF Réseau, il se trouve que pour la phase 1 de GPSO, un calendrier est établi, et dans ce calendrier établi, la LNPCA vient après la ligne à grande vitesse Bordeaux-Toulouse, même si rien n'est gravé dans le marbre. Ensuite, il y a une phase du projet. Le projet GPSO était constitué de 2 phases : Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Pays basque. Nous n'avons retenu que la phase 1 qui pourrait être elle-même phasée. Il faut se rendre compte que le fait de l'avoir retenue avant était plutôt favorable au projet PACA, car plus nous retenons de projets en référence, plus nous avons de voyageurs déjà dans le train et plus le bilan socio-économique du projet PACA est positif. Il ne faut pas prendre négativement le fait d'avoir remis avant d'autres projets. C'est une question d'ordonnancement qui fait que le dernier mis en service remporte la mise. C'est donc plutôt positif pour la socio-économie du projet.

Ensuite concernant les reports modaux de la route, cela peut paraître assez faible en termes de volume, mais il faut savoir que s'il n'y avait pas de train en PACA et si tous les voyageurs aujourd'hui étaient dans leur voiture, cela ne ferait que 70 000 véhicules en plus par jour. À l'inverse, on peut considérer que ce n'est pas beaucoup. Si 10 000, ce n'est pas beaucoup, 70 000 n'est que sept fois plus. C'est simplement pour donner un ordre de grandeur et une échelle, mais 10 000 véhicules par jour représentent tout de même 15 % de trafics ferroviaires en plus, ce qui a tout de même un poids assez important, surtout si nous regardons en véhicule kilomètre, le projet permettant aussi de générer du report modal sur des OD assez longues. Nous verrons ensuite, lorsque nous aurons les résultats des bilans socio-économiques, qu'en termes de baisse d'accidentologie ou de tonnes de carbone évitées, le poids n'est pas négligeable dans le bilan socio-économique même si cela peut paraître faible en valeur.

Rémi QUINTON, Association DEPART

Pourquoi ? Quelle est l'explication pour les trajets longue distance ? Pourquoi cela augmente-t-il ?

Nicolas DERMESROPIAN, Directeur associé (Bureau d'études Trafalgare)

Qu'est-ce qui augmente ?

Rémi QUINTON, Association DEPART

Par exemple, sur Marseille-Nice, pourquoi la part modale augmente-t-elle ?

Nicolas DERMESROPIAN, Directeur associé (Bureau d'études Trafalgare)

Sur Marseille-Nice, c'est une question d'offres. Actuellement, nous avons par jour huit TER, plus une dizaine de TGV. Sans la gare souterraine, nous avons aujourd'hui des TGV qui ne desservent pas tous Marseille. Peu de Paris-Nice desservent Marseille et passent par les Chartreux. En arrêtant ces TGV dans la gare souterraine

de Marseille, cela fait de la fréquence en plus, plus les trains que nous prolongerions vers Nice, ce qui fait dix TGV allers-retours en plus. Ils roulent un peu plus vite, ils sont plus nombreux. Je crois que nous augmentons la fréquence de l'ordre de 40 % sur Marseille-Nice en termes de fréquence directe. Mécaniquement, cela génère un trafic plus rapide et plus fréquent sur cette ligne. Par ailleurs, en mettant en service Nice-Aéroport, nous desservons beaucoup mieux l'Ouest niçois depuis Marseille. C'est aussi une question de fréquence. Si nous ajoutons l'effet accessibilité, plus la fréquence plus le temps de parcours, tout cela explique les 10 points supplémentaires de part de marché du train sur cette ligne.

Rémi QUINTON, Association DEPART

Là, il y a l'année 2017, parce que dès 2018, quasiment tous les TGV s'arrêtent à Marseille. Il ne reste que les deux Ouigo et un inOui qui ne s'arrêtent pas.

Nicolas DERMESROPIAN, Directeur associé (Bureau d'études Trafalgare)

En référent, nous avons pris en compte une évolution de l'offre qui n'est peut-être pas celle de l'année 2019, puisqu'il y a deux nouveaux Ouigo. Il est vrai qu'ils n'étaient pas en service en 2017. Si nous mettions le modèle de trafic à jour en 2019, nous aurions des résultats un peu différents, mais nous aurions tout de même cet effet de fréquence, parce que nous prolongerions six allers-retours par jour entre Marseille et Nice, ce qui n'est pas rien. Nous aurions moins l'effet du passage par les Chartreux.

Je crois que le dernier point concernait la ligne entre Cannes et Grasse. Je te « refile la patate chaude » pour cette question.

Nicolas GUYOT, Directeur des études Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (SNCF Réseau)

Concernant la petite analyse sur la ligne Cannes-Grasse, je pense que nous sommes dans l'esprit de ce que nous pouvons faire. Si nous isolons Cannes-Grasse, nous savons difficilement exploiter Cannes-Grasse en antenne jusqu'à Cannes, car faire retourner les TER à Cannes est compliqué, ou alors il faudrait compter des investissements supplémentaires. À Cannes-La Bocca, nous ne savons pas faire non plus. Il y a le Bosquet, mais au Bosquet, ce n'est pas une rupture de charge de dix minutes. Pour reprendre le TER, les gens doivent aller à Seynard ou Sicasil. Il y a 750 mètres ou 1 kilomètre à parcourir, ce qui représente beaucoup plus que dix minutes.

Ensuite, il y a d'autres effets. Si nous dénivélons, *a contrario*, nous avons des gains sur la régularité. Nous avons des coûts ; nous avons aussi des revenus difficiles à évaluer, mais qui existent, sans rentrer dans le fait que cela permet d'éviter de cumuler des temps dans certains cas, de montage horaire qui étaient défavorables, etc. Sur les ordres de grandeur, on peut peut-être doubler le temps. Nous pouvons faire ce genre de raisonnement. Après, compte tenu de la difficulté d'être dans le dur, on peut les interpréter comme on veut.

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (SNCF Réseau)

Sur ce point, on décline un service, mais je n'ai pas compris le projet. Quand les trains arrivent à La Bocca, où les met-on pour les retourner ?

Nicolas GUYOT, Directeur des études Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (SNCF Réseau)

On les retourne au Bosquet.

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (SNCF Réseau)

Oui, mais il faut rajouter des voies. Il en faut quatre. Actuellement, si nous faisons le parallèle, sur le graphique, il en faut deux pour les deux trains. Si nous devons retourner tous les trains, à mon avis, deux voies ne suffisent pas. Je pense qu'il faut créer deux voies supplémentaires. Par exemple, à la gare d'Hyères, il y a quatre voies.

Jean-Pierre LORNET, résident des Alpes-Maritimes

Je vais poser une question qui ne va rester que dans cette salle, car elle est totalement iconoclaste qu'elle va déranger. On a parlé de 3 500 voitures en moins dans les Alpes-Maritimes selon votre projet, mais 3 500 voitures, ce sont celles que je vois tous les matins entre Cagnes-sur-Mer et Saint-Laurent-du-Var où je passe en train à 7 heures 45, et qui sont bloquées sur l'autoroute A8, dans un sens comme dans l'autre.

Nicolas DERMESROPIAN, Directeur associé (Bureau d'études Trafalgare)

Ce sont 3 500 voitures en moins sur la totalité des déplacements internes aux Alpes-Maritimes. Cela prend donc un peu de partout. Ce sont 3 500 véhicules en moins par jour, multiplié par 365 jours dans l'année. Lorsque l'on est sur des secteurs très congestionnés, quand on a 3 500 véhicules par jour, nous avons un impact sur la décongestion. Quand les bilans seront établis et que vous aurez les gains économiques poste par poste, la décongestion routière pèsera sans doute assez lourd dans la valorisation socio-économique du projet, parce que nous sommes sur des secteurs très denses. Dès lors que l'on enlève quelques véhicules, on a des gains importants pour ceux qui restent malgré tout sur la route.

Aurélien DELAY, Association DEPART

J'aimerais avoir des détails sur Nice-Antibes et Nice-Cannes. À terme, on arriverait à 15 % de part modale, ce qui me paraît peu. Jean-Pierre vient de le dire. Il paraît que c'est juste horrible de faire le trajet en voiture le matin. Pourquoi les gens continueraient-ils à faire ce trajet si l'on augmentait la fréquence ?

Alain PATROUILLARD, Association DEPART

Je vous écoute depuis tout à l'heure, et je suis satisfait de vous entendre dire qu'il y aura une évolution importante du nombre de passagers. Toutefois, lorsque l'on discute avec les usagers du train, ce que je fais beaucoup en ce moment, parce que l'on est en train de fermer la gare de Saint-Cyr-sur-Mer (où j'habite), les gens ne disent pas : « *on va continuer de prendre le train* ». Ils veulent prendre leur voiture. Il faudrait que vous interveniez après ce genre de réunion, auprès de la Direction de la SNCF, de SNCF Mobilités pour que l'on arrête de fermer les gares et de dire aux gens : « *démerdez-vous* », « *prenez votre billet sur Internet* », etc. Cela me pose problème. Cela me gêne beaucoup, parce que j'aimerais bien que vous ayez raison.

Nicolas GUYOT, Directeur des études Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (SNCF Réseau)

Évidemment, nous ne parlerons pas à la place de SNCF Mobilités, mais nous pouvons voir un peu de lumière dans le contexte actuel. Visiblement, nous avons tout de même une bonne passe qui a l'air d'être

structurellement intéressante, parce qu'elle repose sur de bons indicateurs de qualité de service et sur une fréquentation en hausse. On peut rêver et croire qu'il y a une corrélation entre les deux. Si c'est vrai, cela signifie que nous ne sommes pas incapables de faire changer les choses. Nous ne sommes peut-être pas à la veille d'un grand soir, mais en tout cas, nous pouvons nous dire qu'avec tous les efforts que nous faisons, cela porte parfois ses fruits. Ne soyons pas trop pessimistes.

Nicolas DERMESROPIAN, Directeur associé (Bureau d'études Trafalgare)

Sur les parts de marché du train, nous pouvons atteindre une part de marché très importante sur les trafics régionaux, même dans des régions où le train a une part de marché très importante comme Alsace ou Rhône-Alpes, 15 %, 20 %, 25 %, 30 %. C'est tout de même Nice-Monaco : avec 30 % de part de marché du train, c'est tout de même une très bonne OD. Il faut savoir que nous avons agrégé l'ensemble de la commune de Nice par secteur (Nice Riquier, Nice-Ville). Cela étant, pour les gens qui sont à côté de la gare et qui vont à côté de la gare de Monaco, on peut se demander pourquoi ils ne prennent pas le train. Dès lors que l'on est un peu éloigné de la gare, Antibes étant une commune assez importante en termes de superficie, le fait de prendre sa voiture paraît aussi naturel dès lors que l'on n'a pas un accès rapide vers la gare. Un taux de 15 % peut paraître faible de gare à gare, mais si l'on raisonne à l'échelle de l'ensemble de la commune, à Nice, dès lors que l'on est éloigné de la gare sur les hauteurs, on peut avoir plus de difficultés à prendre le train, donc atteindre des parts de marché plus difficilement élevées que sur des OD sur des communes très dense ou très centrée autour de la gare.

Aurélien DELAY, Association DEPART

Vous avez parlé des tarifs comme étant un critère. Avez-vous étudié la possibilité de conventionner les TGV en bout de ligne pour pouvoir le prendre comme un TER, au tarif TER ? Je pense notamment à la liaison entre Nice et Cannes.

Nicolas GUYOT, Directeur des études Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (SNCF Réseau)

La réponse est « non ». Pour l'instant, nous ne l'avons pas étudiée, mais la structure du projet LNPCA pose en effet cette question. Vous n'êtes sans doute pas sans savoir que pour la Région, et nous l'avons un peu évoqué de façon à peine voilée dans la présentation, la ligne Marseille-Nice est très importante en termes de clientèle, de revenus, en laquelle ils croient. Elle risque donc d'être dans les premiers lots qu'ils mettraient en concurrence, si cela peut être un indicateur de leur foi dans cette ligne. Si les services se densifient sur cette ligne, et la Région nous incite à réfléchir à des services plus ambitieux, donc avec plus de services Marseille-Nice, nous avons le sentiment que si nous raisonnons sans frein réglementaire ou d'organisation, juste pour l'intérêt global du système, nous disons qu'il serait plus pertinent que des TGV aillent jusqu'à Nice. Évidemment, cela pose un certain nombre de questions, par exemple « *un TGV, ce n'est pas un TER. Où cela se gare ?* » Si un TGV doit assurer un service entre Paris, Avignon et Aix, on voit que ce matériel est adapté aux longues distances, mais ensuite, lorsqu'il fait du masse transit en s'arrêtant à Cannes, à Antibes, à Nice-Aéroport, etc., ce n'est plus du tout le type de matériel roulant que l'on a l'habitude d'utiliser pour des zones denses.

Ce sont de nombreux sujets, mais nous pouvons faire l'hypothèse que ce serait bien pour le système, qu'il y ait plutôt un principe d'accord, un conventionnement entre l'AOT et les opérateurs. Pour l'instant, nous avons une position de l'opérateur historique qui n'est pas très allante sur ce terrain. Il y a eu des conventions entre les Régions et Voyages dans un certain nombre de régions. Nous ne pouvons pas dire que Voyages ait poussé à la roue. Les nouveaux opérateurs sont-ils plus friands, ou plus adeptes de cela ? Trouvera-t-on un équilibre ? Les Régions seront-elles capables de payer ces accords ? Trouvera-t-on des solutions aux problèmes techniques ? Il est vrai que pour l'instant, dans les études, nous avons gardé une hypothèse en continuité du modèle actuel avec des TGV d'un côté, avec leur modèle économique, et des TER et Intervilles de l'autre.

Rémi QUINTON, Association DEPART

J'ai une question un peu dans la lignée de celle de mon collègue. Nous sommes ici en atelier thématique socio-économique. Pouvez-vous nous éclairer par exemple sur les coûts d'exploitation pour prolonger un TGV de Marseille à Nice (considérons cela en phase 2 lorsque la traversée de Marseille sera plus facile) *versus* mettre en circulation un TER entre Marseille et Nice ? J'ai bien compris que ce ne sont pas les mêmes qui paient, etc. Toutefois, d'un point de vue global de la société, qu'est-ce qui coûte plus cher, ou éventuellement moins cher ? Lorsque l'opérateur historique ou ses concurrents vont prolonger les TGV de Marseille à Nice, je pense que pour les usagers régionaux, le même service est offert. En revanche, nous en arrivons au fait que par exemple, sur le Nice-Lyon, vous offrez des fréquences supplémentaires. À un moment donné, pour le gain global du système, ne faudrait-il pas plutôt aller vers cette solution ? La réponse est déjà presque avant ma question.

Pour mon deuxième point, le trafic entre Marseille et Nice ayant l'air de fortement progresser, ou en tout cas de fortement répondre à une hausse minimale de l'offre, même en l'absence d'éléments de lignes nouvelles qui réduiraient les temps de parcours, ne faut-il pas encore pousser plus fort dans ce sens, et voir tout ce qu'il serait possible de faire avant les opérations de ligne nouvelle proprement dite afin d'augmenter considérablement les trains Intervilles tous confondus, que ce soit Thello, TER, Intervilles ou TGV ? Personnellement, en tant qu'utilisateur des TER, autant si je dois faire Antibes-Nice debout parce qu'il n'y a plus de place dans le train et qu'il n'en reste que dans les interwagons, c'est acceptable, autant se retrouver debout pendant 2 heures 30 pour faire Nice-Marseille, c'est totalement inacceptable.

Cela m'amène à une dernière question concernant la situation de référence. On suppose que vous allez totalement échouer à convaincre vos autorités à ce qu'il faille réaliser ce projet. On se retrouve en 2033 dans la situation actuelle, ce qui serait dramatique. Si je comprends bien, s'agissant de la situation de référence, on se demande quel sera le trafic dans ces conditions. Faites-vous les calculs ou les vérifications que tout ce beau monde rentrera dans les trains ? Déjà aujourd'hui, cela ne rentre pas. Je vous donne l'exemple de cet été. Si vous prenez des trains entre Antibes, Nice et Monaco à 10 heures 30 ou à 11 heures 30, donc totalement en dehors des heures de pointe des déplacements pour le travail, la région étant touristique, les trains étaient pleins. Si vous faites des projections où vous rajoutez 2 ou 3 % de trafic tous les ans, ce n'est pas en 2033 qu'il y aura un problème, mais c'était déjà le cas cet été 2019.

Nicolas DERMESROPIAN, Directeur associé (Bureau d'études Trafalgare)

Je vais répondre concernant le trafic. Pour les coûts d'exploitation des TGV et des TER, je passerai la main. Concernant la question sur le Marseille-Nice, nous avons un peu expliqué le projet, mais il faut retenir que le projet permet des gains de régularité valorisés dans les modèles de trafic. Nous avons dit qu'il y avait la notion de temps et de fréquence, mais il y a aussi l'amélioration de la régularité des trains, ce qui joue sur Marseille-Nice. Si nous ne faisons pas de projet, au contraire, lorsque l'on augmente la desserte sans réaliser d'infrastructure, ce qui est le cas sur la phase 2 sur la Côte d'Azur où l'on densifie fortement la desserte, on diminue légèrement la régularité, ce qui vient pénaliser les gains de trafic que l'on a sur la Côte d'Azur en face d'eux. En référence, si l'on ne fait pas le projet et que l'on essaie de densifier l'offre, on aura un effet fréquence important, mais qui va aussi pénaliser la régularité. Il sera donc moins positif que n'est le projet de phase 2 sur la relation Marseille-Nice. Il ne faut pas oublier que cela rentre aussi en compte dans les bénéfices apportés au projet en termes de trafic.

Sur la saturation des TER, nous ne sommes pas un modèle de trafic ni de bilan socio-économique. Nous valorisons des gains de capacité, puisque nous considérons qu'il y a une capacité atteinte en référence. Le projet permet de générer de la capacité supplémentaire. Dans les bilans socio-économiques, le confort est valorisé. Par conséquent, quand on augmente l'offre et que l'on a des voyageurs moins serrés dans des TER, on peut valoriser des gains de confort, mais nous ne sommes pas partis du principe qu'il y avait une saturation de l'offre qui faisait que des voyageurs étaient exclus du train en référence et qu'il n'y avait pas suffisamment d'offres. Dans le modèle de trafic, nous raisonnons sur un jour ouvrable de base, jour de semaine hors période de vacances scolaires. Nous ne sommes donc pas forcément aptes à prendre en compte des effets de saturation ponctuelle comme cela peut être le cas sur des secteurs très touristiques en été.

En revanche, nous voyons dans les comptages réalisés qui ont servi à caler les modèles de trafic que normalement, l'augmentation du taux d'UM (unités multiples) devrait permettre de suffire avec le nouveau matériel en passant plus fréquemment à faire face à l'augmentation tendancielle de la demande. Ce taux est inférieur à 2 ou 2,5 % par an, contre 1 à 1,5 % par an pour la croissance tendancielle du trafic. Le fait d'avoir des trains saturés n'a pas été valorisé dans le projet en référence, avec une demande qui serait écrêtée sur certains secteurs.

Dans le modèle de trafic, le fait qu'il y ait des TGV prolongés jusqu'à Nice, notamment depuis Lyon, est valorisé, car lorsque nous avons moins de ruptures de charges, cela génère de la clientèle sur ces OD. C'est donc toujours mieux de prolonger des TGV que d'imposer des ruptures de charges en rajoutant des TER dans le modèle de trafic. Après, dans le bilan socio-économique, c'est un peu différent, les coûts de TGV et de TER ne sont pas les mêmes.

Vincent, je ne sais pas si tu veux compléter.

Vincent CHAGNAUD, AMO Socio-économie (A7 Conseil)

Non, la réponse est « non ». Nous n'avons pas fait le calcul, sauf si quelqu'un d'autre ici l'a fait dans la salle. Nous ne l'avons pas fait pour la raison qu'a expliquée Nicolas : nous n'avons pas été amenés à étudier le cas.

Il n'y a pas de réponse immédiate. Cela va dépendre tout à fait du roulement des trains, mais ce n'est pas une réponse vraiment très simple à donner. Toutefois, cela s'étudie. Cela a pu être fait sur d'autres opérations, dans des contextes différents, mais typiquement, sur la question que vous posez, nous ne savons pas, mais nous pourrions tout à fait l'étudier.

Nicolas GUYOT, Directeur des études Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (SNCF Réseau)

C'est dans la parfaite continuité de ce que nous disions tout à l'heure. Tu disais : « *instinctivement, le système vers lequel nous devrions tendre est un système de prolongement des TGV* ». Oui, c'est ce que je disais aussi avant hors toute autre contrainte. Pour l'instant, les études sont devant nous. C'est un peu plus compliqué que de prendre les ratios habituels de coûts d'exploitation du TGV ou du TER. Nous risquerions de dire des bêtises sur un cas aussi particulier. Comme le dit Vincent, nous devons affiner. Cela fait partie de l'exercice qui est devant nous. Nous sommes dans un contexte avec la Région où elle est aussi en train de mettre en concurrence avec une partie de leur stratégie affichée et une partie sans doute cachée.

C'est aussi un moment où en même temps, c'est décisif et ce n'est pas évident de communiquer sur ces éléments notamment financiers. Nous avons tout de même l'impression que la Région est attentive à avoir un service régulier, qu'elle peut tenir dans le temps, et annoncer qu'elle fait un service à l'heure, toute la journée, voire deux fois par heure pendant les heures de pointe sur cette ligne, avant d'être sur une densification très importante. C'est mon sentiment, et je parle un peu à leur place, avec tous les bémols qu'il faut mettre.

Jean-Pierre LORNET, résident des Alpes-Maritimes

Étant originaire des Pays de la Loire, je voudrais vous inviter, dans les modèles, à comparer les deux côtes que sont la Côte d'Azur et la Côte d'Amour. Depuis 1989, le TGV relie Paris Montparnasse à Nantes en deux heures, et derrière, il dessert la baie de Saint-Nazaire, donc le chantier naval, et les gares comme Pornichet, La Baule, Le Pouliguen, pour terminer au Croisic. Les premiers TGV partent le matin autour de 5 heures 20 du Croisic. Pourquoi considérer en effet la Côte d'Azur, comme cela a été le débat sur la fourniture d'énergie électrique, comme le Finistère de la France en bas à droite ?

Nicolas DERMESROPIAN, Directeur associé (Bureau d'études Trafalgar)

Je ferai d'autant plus cette comparaison que nous faisons aussi le modèle de trafic de la région Bretagne-Pays de la Loire. Le comparatif sera donc fait. Cela étant, sur la partie trafic, je n'ai pas trop grand-chose à dire, si ce n'est que le train est sans doute beaucoup plus attractif entre Le Croisic et Paris compte tenu des temps de parcours globaux, que sur la relation entre Paris et Nice. En effet, nous sommes sur des temps de 2 heures 30 ou 3 heures, à comparer à des temps de 5 heures, 5 heures 30, voire 6 heures pour le Paris-Nice. La densité d'offres est nécessairement meilleure sur du Paris-Le Croisic que sur du Paris-Nice, avec une concurrence de l'avion qui fait aussi que le train capte beaucoup plus difficilement des parts de marché sur Paris-Nice qu'il ne peut le faire sur le Paris-Le Croisic où la seule autre concurrence est la voiture, voire des lignes d'autocars si certaines sont développées sur cette relation.

Toutefois, cela n'a pas été forcément dit, mais dans le modèle de trafic, plusieurs modes sont mis en concurrence. Dès lors que l'on a une offre prédominante à un mode de transport intéressant, le train peut

difficilement capter des parts de marché, sauf à être sur des temps de parcours significativement meilleurs. Il est évident que si nous avons un Paris-Nice en 4 heures avec les quatre phases, plus éventuellement une cinquième phase du projet, nous aurons des fréquences qui pourront être notablement améliorées.

Jean-Pierre LORGNET, résident des Alpes-Maritimes

C'est ce que nous avons défendu depuis 2001.

Nicolas DERMESROPIAN, Directeur associé (Bureau d'études Trafalgare)

Avec les deux premières phases du projet, forcément, nous ne pouvons pas densifier l'offre autant que nous le souhaiterions sur ces relations.

Rémi QUINTON, Association DEPART

J'ai deux dernières questions. Après, j'arrête. Ce sont plus des questions qui nous ramènent à la première partie de la réunion. Par rapport à votre dernière réponse sur le fait que pour accompagner l'augmentation du trafic, nous pouvons supposer que les circulations en unité multiple, c'est-à-dire deux TER mis bout à bout, vont augmenter, je ne sais pas si l'effet est bien mesuré, mais lorsque vous avez, par exemple, en gare de Cannes, deux Regio 2N qui déversent leurs 1 200 passagers, votre train a beau être arrivé à 9 heures 31 en gare de Cannes, vous sortez effectivement de la gare de Cannes à 9 heures 37. Plus vous allez multiplier les UM sur un même nombre de trains, plus le trajet des voyageurs d'entrée de gare à sortie de gare augmentera. Mine de rien, je pense qu'il vaut mieux mettre un Regio 2N tous les quarts d'heure en unité simple qu'une unité multiple toutes les demi-heures. Cela a un effet de gain de temps pour le passager. Ma question est donc la suivante : dans vos études socio-économiques, le prenez-vous en compte ? Si ce n'est pas le cas, je pense que vous perdez de nombreuses minutes, ce qui est un peu dommage.

Ma deuxième question est beaucoup plus générale sur les bilans socio-économiques, mais ma réflexion est la suivante. Lorsque quelqu'un va prendre sa voiture, il va dépenser son argent pour acheter du pétrole, il va acheter ce pétrole hors de France, ce qui n'est pas bon pour notre balance commerciale. Lorsqu'il va prendre le train, avec son argent et avec l'argent de ses impôts, il va vous payer, il va payer les conducteurs, les contrôleurs, les gens qui travaillent chez EDF pour produire l'électricité et il va payer les ouvriers chez Alstom qui produisent le train. Finalement, quand bien même le coût du train serait le même que celui de la voiture, en attendant, on a une somme d'argent internalisée sur le territoire français, toutes ces personnes allant de nouveau consommer, etc. C'est donc bénéfique. Or dans les bilans socio-économiques, c'est une question méthodologique, mais je n'ai jamais compris si ou comment c'était pris en compte.

Vincent CHAGNAUD, AMO Socio-économie (A7 Conseil)

Concernant la deuxième question, si, cela se prend en compte, mais cela ne se fait pas en France actuellement. Lorsque la LOTI était sortie en 1982, nous avons sorti en 1984 un document de cadrage sur les évaluations économiques et nous l'avons laissé ouvert. C'est une période où nous avons un chômage important et un gros déséquilibre de la balance commerciale, ce qui est toujours le cas. Avait été introduit cette notion de prix fictif dont la méthode était développée par la Banque mondiale aux États-Unis, essentiellement pour les projets en principe dans les pays où tous les équilibres économiques sont déséquilibrés, par exemple avec un taux de

chômage très important, avec un taux de change fictif... Finalement, dans les bilans socio-économiques, nous corrigeons certaines grandeurs qui sont essentiellement au nombre de trois :

- les importations : dans un pays qui importe beaucoup plus que ce qu'il exporte, on affecte un coefficient multiplicatif supérieur 1 au coût de toutes les importations au niveau de la frontière ;
- le prix de la main d'œuvre, qui est affecté d'un coefficient inférieur à 1 pour tenir compte du fait que l'on a un taux de chômage trop élevé ;
- le coût d'investissement si le pays est en monnaie locale et si la monnaie ne reflète pas le taux de change officiel vis-à-vis du dollar ou de l'euro.

Il existe une technique utilisée essentiellement par la Banque mondiale. On a essayé de l'introduire en France dans les années 80, cette tentative ne s'étant pas traduite dans la réalité. Nous pouvons vous faire passer un document de l'Union européenne qui, dans ses recommandations, préconise en particulier l'utilisation des politiques de la main d'œuvre avec des coefficients spécifiques pour un certain nombre de régions, y compris en l'Europe. Effectivement, le coefficient d'abattement inférieur à 1 est beaucoup plus fort en Bulgarie que ce qu'il peut être dans les Midlands ou dans le Nord-Pas-de-Calais. Toutefois, cette pratique consiste à corriger le fait qu'un bilan socio-économique repose en principe sur un calcul marginaliste, ce qui n'est pas le cas, puisque présentement, nous parlons de transformations qui ne sont pas marginalistes.

De la salle

Question hors micro inaudible (03 :14 :00).

Nicolas GUYOT, Directeur des études Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (SNCF Réseau)

Pour l'instant, il n'y a pas cette correction, mais c'est une piste. Pourquoi pas ?

Vincent CHAGNAUD, AMO Socio-économie (A7 Conseil)

Nous pouvons dire qu'il y a effectivement des études sur des projets liés à des aménagements en gare. C'est typiquement le cas pour la Part-Dieu qui est actuellement refondue. Il y a des projets d'ajouts de voies et de refonte des entrées et descentes, et dans des études très fines, les mouvements de temps, les phénomènes de queue sont modélisés. Il existe des outils qui modélisent les temps passés par les usagers et les non-usagers, parce que l'un des problèmes de la Part-Dieu est que l'on mélange les flux de gens traversants ou qui viennent faire des achats. Tout cela existe, mais nous ne l'avons pas fait.

Nicolas GUYOT, Directeur des études Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (SNCF Réseau)

Si nous devions le faire sur toutes les gares, ce serait un peu compliqué. Sur Marseille Saint-Charles, il est bien prévu de faire des modélisations un peu fines des temps de parcours. Je pense qu'ailleurs, si nous essayons de l'introduire, il faudra faire une cote mal taillée, quelque chose qui tienne la route. Nous n'aurons pas la possibilité de faire des études dynamiques des déplacements. Néanmoins, l'idée est à retenir.

Jean-Pierre LORNET, résident des Alpes-Maritimes

C'est pourtant en creux dans votre projet à Cannes avec l'extension des quatre voies, avec les flux sortants et entrants. Cela me paraît au contraire très intéressant sur Cannes.

Nicolas GUYOT, Directeur des études Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (SNCF Réseau)

Oui, sur les grandes gares, pourquoi pas ? La question va plutôt se poser sur quasiment toutes les gares de la Côte d'Azur, ou en tout cas sur un bon nombre. Toutefois, il faut trouver la méthodologie adaptée. Nous n'avons pas de refus de principe.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Si nous sommes au bout des questions, je vous propose de lever la séance. Nous vous remercions beaucoup de votre participation et de vos apports. Nous nous retrouvons demain soir pour un certain nombre d'entre vous, à la même heure, mais pas avec le même programme ni au même endroit, puisque c'est à Nice. Je crois que c'est de nouveau à 18 heures. Merci à ceux qui doivent rentrer loin ce soir.

La réunion se termine à 21 heures 30.