

Marseille, le 4 janvier 2012



PRÉFET DE LA RÉGION PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR

**LGV PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR**

**Comité de pilotage du 22 décembre 2011  
Compte-rendu**

**Introduction**

Le comité de pilotage s'est tenu sous la présidence du préfet de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, Monsieur Hugues Parant. En propos introductifs, il rappelle que :

- Avec 90 % des réunions tenues depuis septembre 2011, la phase de concertation consistant à recueillir les observations du public a bien eu lieu ;
- Les apports de la concertation sont riches et importants. La phase d'exploitation doit se poursuivre jusqu'au prochain comité de pilotage. Elle devra porter sur les points de consensus, les points à approfondir et les points de désaccord :
  - Les études sur les points de consensus doivent être poursuivies
  - Les zones à approfondir doivent être resserrées, en tenant compte des désaccords exprimés
  - Certaines options qui font l'unanimité contre elles doivent être d'ores et déjà abandonnées.
  - La très grande vitesse n'est pas un objectif en soit. Elle est importante mais doit être examinée en fonction des possibilités des territoires traversés
- Les principaux enseignements à tirer de la concertation font ressortir :
  - La nécessité de remettre le projet dans l'ordre en partant des besoins de transport de proximité, la ligne nouvelle étant une nécessité pour répondre à ces besoins et le choix de la vitesse pour cette ligne nouvelle une opportunité à saisir plus ou moins complètement : congestion routière déjà observée et en aggravation prévisible, doublement sur place du réseau ferré existant (scénario zéro) quasiment impossible compte tenu de ses impacts potentiels et aussi cher qu'avec une nouvelle infrastructure, etc.
  - La nécessité de préserver l'insertion du projet dans la construction de l'arc méditerranéen, sachant qu'il vient d'être inscrit par l'Europe au réseau trans-européen de transport
- Le cadre des études est bien celui de la commande ministérielle du 29 juin 2009, à savoir celui du tracé dit « des métropoles du sud » (Mds) ;
- Le nom du projet (« LGV PACA »), ne correspond pas à la réalité de son objet. Il doit évoluer pour mieux rendre compte de la finalité recherchée.

### **Intervention du garant de la concertation**

Philippe Marzolf, garant de la concertation, fait part de son analyse qualitative de la phase de concertation. Il revient sur les difficultés rencontrées lors des dernières semaines, rappelant celles qui se sont présentées à l'occasion du débat public en 2005. Il convient qu'effectivement 90 % des réunions programmées se sont tenues. Ses préconisations sont les suivantes :

- L'ensemble des opinions exprimées, y compris les oppositions, doivent être reconnues ;
- La concertation doit durer jusqu'en mars 2012 comme prévu par la charte de concertation, avec les élus, les comités territoriaux (COTER) et le collège des acteurs (COLAC). Les comptes-rendus de réunion de ces instances doivent être rendus publics ;
- La position du comité de pilotage sur les points suivants doit être communiquée :
  - Scénario « métropoles du sud » (MdS)
  - Scénario zéro
  - Fuseau C5 dans le Bandol
  - Absence de nouvelles voies dans le sillon permien
  - Phasage des travaux

### **Bilan de la concertation**

Marc Svétchine, directeur régional de Réseau Ferré de France (RFF), et Jean-Michel Cherrier, chef de la mission LGV, détaillent les principaux enseignements de la phase de concertation (voir la liste exhaustive dans la présentation de RFF ci-annexée).

- Points de consensus :
  - Donner priorité au réseau régional modernisé
  - Le réseau existant est saturé
  - Les capacités ferroviaires doivent être doublées
  - Le scénario « zéro » qui cherche à doubler ces lignes sur place n'est pas satisfaisant (très coûteux et très difficile à réaliser)
  - Les gares nouvelles doivent être intermodales et interconnectées avec le réseau existant
  - Développer l'arc méditerranéen et la liaison avec l'Italie
  - Positionner la gare de Marseille en souterrain sous la gare St Charles
  - Utiliser les emprises existantes dans le sillon permien pour doubler l'infrastructure
  - Créer une nouvelle gare à l'Est du Var
  - Créer une ligne nouvelle en site propre, à grande vitesse, dans les Alpes-Maritimes
  - Créer une gare au pôle d'échange de Nice-Aéroport
  - Améliorer la liaison Nice-Monaco-Italie
- Points à approfondir :
  - Réaliser des aménagements coordonnés sur la ligne classique et la ligne nouvelle
  - Mieux intégrer la desserte des bassins de vie dans les réflexions
  - Optimiser le doublement de l'infrastructure dans les emprises existantes
  - Limiter les nuisances pour les riverains et les impacts sur le milieu naturel
  - Adapter la vitesse aux contraintes du territoire
  - Examiner les conditions de développement du fret
  - Approfondir le passage dans la vallée de l'Huveaune et aux alentours d'Aubagne
  - Etudier la descente vers Toulon en évitant le secteur du Bandol

- Opportunité et emplacement d'une gare à l'ouest des Alpes-Maritimes
- Toulon Centre en intégrant les études d'accessibilité, de fonctionnement avec les services TER, des contraintes géotechniques sur la base des sondages en cours, et des conditions d'exploitation de la gare en phase travaux

➤ Points de désaccord :

Au delà du rejet total de la création d'une nouvelle infrastructure à grande vitesse exprimé par une partie du public, les points de profonds désaccords se résument comme suit :

- Notion de très grande vitesse
- Passage aux alentours d'Aubagne tel qu'envisagé par les fuseaux proposés par RFF
- Gare de Toulon Est
- Nouvelle infrastructure dans le sillon permien
- Passage dans le Bandol (fuseau C5)

### Congestion routière

Laurent Roy, directeur régional de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL), présente la situation actuelle de la congestion routière, déjà observée autour des grandes agglomérations principalement, et son évolution attendue en la projetant à l'horizon 2025. Cette projection montre, pour les deux exemples présentés (Toulon-Solliès Pont et Fréjus-Mandelieu), une réduction significative de la vitesse à cet horizon, conduisant inévitablement à la saturation totale du réseau.

Cela met en évidence l'intérêt de développer le réseau ferré pour permettre à terme des déplacements de proximité (domicile-travail notamment) dans des conditions acceptables. L'impact de la circulation routière sur la pollution atmosphérique est une raison supplémentaire d'organiser ce report modal : la région PACA est une des plus polluées de France par les particules fines, les véhicules routiers en étant les principaux émetteurs.

### Scénario zéro

Jean-Michel Cherrier (RFF) présente les estimations du scénario zéro, consistant en l'aménagement du réseau classique pour atteindre les objectifs de desserte 2023 et 2040 sans nouvelle ligne à grande vitesse. Pour y répondre, le doublement de l'infrastructure existante est impératif sur la majeure partie du linéaire, ce qui entraîne les inconvénients majeurs suivants :

- le doublement de l'infrastructure sur place sera extrêmement difficile en plusieurs endroits compte tenu de ses impacts potentiels (humains, urbains, économiques, milieux naturels)
- la phase de réalisation produirait de très importantes perturbations d'exploitation du réseau ferré
- aucune solution de délestage du réseau et difficultés importantes de maintenance à terme sans création d'une voie nouvelle
- aucun gain de temps significatif sur les trajets, notamment entre Marseille et Nice
- pas d'inscription dans l'arc méditerranéen
- coût global quasiment équivalent à celui des autres scénarios incluant la grande vitesse

### Expression des co-financeurs

Au terme de ces présentations, la parole est donnée aux co-financeurs. Il en ressort les éléments résumés ci-dessous (dans l'ordre de prise de parole) :

➤ Conseil général du Var :

- Le maillage ferroviaire et la mise en évidence des apports concrets du projet pour la vie quotidienne doivent être mieux présentés et expliqués, en insistant sur la congestion routière, de façon à séduire les futurs usagers
- Le projet a progressé, avec la prise en compte de la très forte préférence pour la gare de Toulon centre qui évite le Bandol, et du passage dans les emprises existantes dans le sillon permien

➤ Nice Côte d'Azur :

- Souligne la qualité de la concertation dans les Alpes-Maritimes
- Estime que le projet va dans le bon sens en dépit des tensions dans les autres départements
- Déclare avoir fait des concessions pour faciliter la réalisation du projet avec le choix de MdS, et souhaite que les obstacles pour ce grand projet d'aménagement régional soient résolus
- Demande solennellement d'avancer en première étape entre l'Est Var et l'Italie
- Rappelle que si il faut effectivement améliorer la desserte TER, la grande vitesse est aussi nécessaire, et est même essentielle pour la compétitivité du territoire

➤ Conseil général des Alpes-Maritimes :

- Revient sur la saturation déjà existante de l'A8 et des axes est-ouest dans le département
- Suggère de débiter le projet de l'est vers l'ouest pour conduire les études autour du consensus sur un RER allant de Mandelieu à Monaco

➤ Communauté d'agglomération du pays d'Aix :

- Remercie RFF pour le travail réalisé
- Confirme l'intérêt du choix de MdS pour l'arc méditerranéen
- Confirme la nécessité de développer également le réseau TER
- Comprend les réactions dans le Var, en précisant que le cadre de travail de RFF pour la suite prend bien en considération les territoires traversés
- Recommande que les tracés soient précisés rapidement, notamment dans les secteurs viticoles et urbains, pour rassurer les riverains et les exploitants
- Invite RFF à communiquer davantage

➤ Conseil général des Bouches du Rhône :

- Réaffirme le soutien au projet de desserte directe au cœur des métropoles
- Demande la poursuite rapide du projet en effaçant les points de divergence
- Confirme sa présence et attend les résultats des travaux d'approfondissement

➤ Toulon Provence Méditerranée :

- Constate la communion de pensée sur l'amélioration des déplacements quotidiens et sur la nécessité de développer les TER intimement liée au projet
- Demande que la méthode soit améliorée pour échanger et prendre en compte les propositions du dernier COTER du Var (abandon du fuseau C5, très forte préférence pour la gare de Toulon centre)
- Confirme que l'accroissement de la circulation routière sera combattu par l'amélioration des TER

- Demande de trouver une nouvelle appellation au projet et son concept pour mieux valoriser ses objectifs
  - S'interroge sur le coût de l'opération et demande des précisions sur ce sujet afin d'anticiper les conséquences pour les collectivités
- Marseille Provence Métropole :
- Réaffirme le soutien au projet et ses investissements de capacité absolument nécessaires
  - Approuve la prolongation des réflexions pour ne pas radicaliser les acteurs les plus raisonnables
  - Retient le consensus autour de la gare souterraine à St Charles
  - Demande de réfléchir aux options de passage dans la vallée de l'Huveaune pour éviter les radicalisations des positions
- Conseil régional :
- Souligne le manque de compréhension des enjeux du projet, et insiste sur la nécessité de dire à quoi il va servir
  - Remercie RFF pour le travail accompli
  - Demande que les raisons des consensus soient expliquées
  - Précise que l'étude du scénario zéro résulte d'une demande du conseil régional visant à avoir une base de comparaison, et que cela a permis de démontrer que c'est une solution quasiment impossible
  - Demande qu'une communication claire soit réalisée sur la saturation actuelle et future du réseau
  - Remarque que le RTE-T évoque un corridor Marseille-Gênes pour les voyageurs mais aussi pour le fret, ce qui permet l'investissement de l'Europe
  - Comprend le report de la décision mais souhaite que le travail sur les consensus se poursuive
  - Recommande de mieux expliquer l'intérêt de la ligne nouvelle, notamment pour les usagers régionaux journaliers, en faisant le lien avec le réseau classique
  - Demande de montrer au public que les calendriers d'investissements sur les deux réseaux (ligne nouvelle et réseau existant) sont coordonnés et fonctionnent en même temps
  - Souhaite que des précisions et des garanties soient apportées en matière de financement
- Principauté de Monaco :
- Précise que la Principauté s'est associée au projet du fait de la liaison entre Nice et Monaco
  - Se félicite que le prolongement vers l'Italie ait été pris en compte suite à la décision de la ministre Nathalie Kosciusko-Morizet
  - Rappelle la saturation du réseau routier du fait des 40 000 véhicules entrant chaque jour à Monaco, pour seulement 8000 déplacements journaliers en train
  - Constate l'unique solution de panachage ligne nouvelle/ligne classique entre Nice et l'Italie, ce qui conduit la Principauté à concentrer sa participation financière aux opérations de court terme sur ce secteur
- SNCF :
- Se félicite de l'accent mis sur le développement des trains du quotidien
  - Propose d'étudier avec RFF les mesures immédiates possibles d'amélioration de l'existant, anticipant la ligne nouvelle de façon complémentaire

➤ Mission financement :

- Conseille de poursuivre la réflexion sur les fuseaux en comités restreints et de pincer les fuseaux là où cela apparaît possible
- Estime que RFF doit progresser dans ses réflexions sur le fret : sur certaines portions du projet, pour un certain type de marchandises, etc.
- Confirme que le phasage est dans son programme de travail pour les prochains mois

**Conclusion**

Les échanges et débats lors de la réunion permettent de tirer les conclusions suivantes, exprimées par le préfet au cours de la discussion.

➤ Sur la concertation :

- Le contexte politique actuel doit être pris en compte. Il convient par conséquent, avant de tenir de nouvelles réunions des comités territoriaux et du collège des acteurs, que le projet soit remis dans le bon ordre, en partant des besoins de transports de proximité tel que décrit en introduction
- La concertation spécifique avec les élus peut continuer à partir de cette remise en ordre
- Le travail des comités territoriaux peut également se poursuivre dans ce contexte sous la responsabilité des préfets de département, afin de faire des points d'étape des études d'approfondissement
- Le champ de la réflexion d'approfondissement que RFF doit mener doit être resserré pour tenir compte des forts points de désaccords et éviter d'inquiéter inutilement le public notamment en pinçant les fuseaux là où cela est possible
- La démonstration des avantages du projet par une meilleure pédagogie ne doit toutefois pas conduire à éliminer la « grande vitesse ». Cette caractéristique, qui doit être adaptée aux contraintes des territoires traversés, est en effet nécessaire pour inscrire le projet dans l'arc méditerranéen

➤ Sur la poursuite des études :

- Le cadre des études est celui du projet dit « des métropoles du sud »
- Les consensus constatés à Marseille et dans les Alpes-Maritimes permettent de poursuivre les études sur les options qui font consensus sur ces territoires
- En prenant en compte en priorité les besoins de transports de proximité, le projet change de nature. Cette nouvelle dimension doit faire partie intégrante des réflexions pour les travaux d'approfondissement
- Les études d'approfondissement doivent être conduites sur les points qui ont fait l'objet d'incompréhensions au niveau local, en réduisant leur focus tel que précisé plus haut.
- Les points de désaccords qui ne sont pas retenus dans le cadre du travail d'approfondissement à mener par RFF jusqu'à l'été 2012 sont :
  - La gare de Toulon Est
  - Le fuseau de passage dans le Bandol
  - La ligne nouvelle dans le sillon permien

➤ Sur le financement : une fois le projet remis en ordre, des échanges entre la mission financement et les élus pourront avoir lieu

Après la réunion des comités territoriaux et du collège des acteurs, le comité de pilotage se réunira à l'été 2012 à l'issue des études d'approfondissement, afin de décider de la suite à donner au projet.