



Remarques de l'Association sur le processus de concertation 2011-2014 relatives au projet de Ligne Nouvelle Marseille Nice

A l'occasion du collège des acteurs (COLAC) du 27 Janvier 2014 à Nice, l'Association TGV et Développement Var Nice Côte d'Azur créée en 2000 pour défendre la nouvelle ligne ferroviaire entre Marseille et Nice, voudrait faire les remarques suivantes concernant le processus de concertation, notamment entre la phase de concertation « active » du second semestre 2011 qui a vu se succéder les Groupes de Travail, et les décisions prises fin 2013.

D'un projet complet en 2023 à un projet phasé de 2030 à au-delà de 2050

Il n'était pas question lors de la concertation 2011 de phasage du projet. La problématique de la saturation des déplacements dans la région PACA était prise dans son ensemble, et la LGV PACA, devenue Ligne Nouvelle Provence Cote d'Azur (LN PCA) était une réponse globale pour 2023, y compris dans l'un de ses objectifs/fonctionnalités de positionner Nice à 1h de Marseille.

→ L'intérêt d'un projet en 2023 ou en 2050 n'est pas le même et pose notamment la question : « *que va-t-il se passer en attendant ?* ». Si pour résoudre cette « attente », d'autres réalisations doivent se faire, la concertation est nécessaire pour confirmer que la LN PCA reste la bonne réponse à cette échéance. Les échanges d'argument n'ont pu avoir lieu sur ce sujet, et encore moins sur les conséquences d'un tel retard pris par le projet : sera-t-il encore possible de le réaliser en 2050 ? En outre ce qui sera réalisé pour 2050 sera vraisemblablement rediscuté par les générations qui nous suivent...

→ L'intérêt de désenclaver les Alpes Maritimes par le rail, qui existait dès 2023 dans la concertation de 2011, n'existe plus dans le projet proposé aujourd'hui pour 2030 : cela modifie l'appréciation que les acteurs peuvent se faire de l'intérêt du projet.

→ Il ne fut pas question de prioriser une section par rapport à une autre. Une concertation devrait permettre de justifier les choix effectués et faire connaître la position des acteurs. Cela nécessiterait par ailleurs que RFF fasse clairement connaître l'intérêt respectif de chacune des sections, et les dépendances fonctionnelles que les unes ont sur les performances des autres.

→ Le phasage du projet implique des raccordements entre la Ligne Nouvelle et la ligne existante, ou entre lignes existantes, qui n'étaient pas prévus à l'origine. Cela mérite aussi qu'il y ait une concertation, échanges d'arguments, sur leur intégration, voire leur opportunité par rapport au phasage concerné (est-il préférable de couper en deux une section par un raccordement difficile, ou de la réaliser en une seule fois). Il est d'ailleurs probable que beaucoup d'acteurs n'aient pas conscience de ces différents raccordements (raccordement de Roquebrune, de Cannes la Bocca, terminaison de la 4^e voie d'Aubagne...)

→ Compte tenu d'un phasage ne permettant pas la réalisation d'une Ligne Nouvelle entre Aubagne et Toulon avant 2050, il paraîtrait opportun de discuter du raccordement à Aubagne : il pourrait ainsi y avoir un intérêt à ce que celui-ci « shunte » la boucle d'Aubagne permettant un gain de temps et de capacité intéressant pour la durée de ce phasage.



De nouvelles variantes ont émergées sans subir de concertation

Dans les Alpes Maritimes, la concertation s'est beaucoup focalisée sur l'opportunité d'une gare Ouest-Alpes Maritimes au croisement de la ligne Cannes-Grasse, RFF proposant 3 emplacement Nord Cannes, Nord Mougins et Sud Grasse, certains acteurs allant même jusqu'à proposer le site de Cannes La Bocca. Concernant ce dernier choix, RFF a au moins justifié qu'il ne soit pas retenu (la concertation n'étant pas décisionnelle).

Par contre, le choix de Sophia Antipolis et d'interconnexion ferroviaire entre la ligne Cannes-Grasse et la Ligne Nouvelle a été soumis par certains acteurs mais aussitôt écarté par RFF : il n'a donc pas fait l'objet d'une concertation. C'est pourtant le choix désormais retenu... Ce qui prouve que RFF aurait intérêt à écouter les propositions des acteurs, y compris quand cela ne cadre pas avec les choix qui sont soumis à la concertation.

Faute de concertation, la localisation de la gare de Sophia Antipolis semble être le résultat d'une tractation entré élus, aboutissant au site des Bréguières. Tractations dont l'ensemble des autres acteurs ont été exclus. Les justifications d'un tel emplacement sont donc fragiles et mériteraient une concertation, un échange d'arguments et la clarification des fonctionnalités de cette gare, son intégration avec les autres réseaux de transport en commun. De même, la « boucle TER » n'a fait l'objet d'aucune concertation, pas plus que l'usage qui pourrait être fait des différents raccordements désormais prévus par le projet de LN PCA, dont RFF semble avoir exclu, par exemple, Grasse.

A Toulon, il n'y a pas eu de concertation relative à une arrivée en tunnel dans une gare de surface agrandie. Pourtant l'impact d'une émergence de tunnel à l'ouest dès la priorité 2, ainsi qu'à l'est dans l'ambition 2050 mériterait une concertation, de même que la capacité d'une gare à 6 voies à quai à absorber le trafic prévu à long terme

Transparence des études

La phase 1 des études se terminent sans que celles-ci ou des synthèses ne soient rendues publiques. L'échange d'arguments entre les acteurs et la concertation s'en retrouve faussés.

Concernant la description des sections de priorité 2, les gains de temps de parcours ne semblent pas honnête entre Aubagne-Toulon (survalorisé à 20 min, alors que Marseille Toulon se ferait en 24 min après P1+P2 contre 37 min après P1) et EstVar-Cannes (sous-valorisé à 25 min, alors que le temps de parcours Marseille Nice passerait de 2h27 à 1h56). Cela peut donc fausser l'appréciation respective de ces sections, la priorité à donner à l'une plutôt qu'à l'autre, voire leur intégration à la priorité 1.

L'évolution de la saturation dans le temps

L'argument principal pour la réalisation d'une Ligne Nouvelle Marseille Nice étant la saturation, il serait intéressant que le COLAC soit tenu informé des évolutions de trafics réels, et des mises à jour de prévision de trafic, permettant de confirmer au court du temps (qui pourrait s'avérer long) l'opportunité du projet. Cela pourrait prendre la forme d'un « observatoire des trafics »



La solution du tracé hybride injustement mise à l'écart

Les co-financeurs ont décidé la mise à l'écart de la solution dite du « tracé hybride » ou 5è scénario, sans même tenir compte des contributions de Frédéric Georges Roux ou Rémi Quinton tendant à démontrer que la desserte de Toulon n'en était pas sacrifiée, ni des réflexions des acteurs en Groupe de Travail.

Il avait pourtant été dit en Groupe de Travail que des éléments chiffrés justifiant la mise à l'écart de cette solution seraient rendus public, il n'en a rien été. Citons par exemple un acteur non susceptible de connivence avec notre association et la réponse du maître d'ouvrage

Olivier LESAGE - Non, elle n'est pas en impasse, puisqu'on continue à l'image de Fréjus ou à l'image de ce qui se passe pour Cannes.

Brouhaha

Le report modal qui sera supérieur ou les temps de parcours inférieurs font qu'effectivement la question se pose : combien on perd en pourcentage de qualité de TER-GV ? Combien on gagne de parts de marché ? Il y a un calcul à faire, que l'on n'a pas.

Jacques MICHEL - Il sera fait. Et on vous donnera les ordres de grandeur qui permettent de débattre.

A ce jour, de tels ordre de grandeur demeurent inconnus, ni pourquoi les dessertes envisageables dans les scénarios « Toulon en ligne » ne le seraient plus dans un scénario hybride.

L'Association souhaiterait savoir dans quelle instance de concertation il est possible de discuter de ce sujet

Le goulet d'étranglement Nice Aéroport – Nice Ville

Entre Nice Aéroport et Nice Ville, le « projet cible », (P1+P2), prévoit plus de trains (16 par heure par sens) que l'ex-projet de 2023 (12).

Cela paraît compatible avec l'argumentation de RFF sur la possibilité de faire transiter ce trafic entre 2 gare puissante sur la ligne actuelle maintenue à 2 voie, jusqu'à 17 trains par heure dans son ex-projet de 2040, et l'Association ne remet pas en cause cet argument

Cependant, dans le "nouveau projet" qu'en est-il à long terme de cette section, avec la création de 3 nouveaux sillons "GV quasi direct et longues distances" (= la différence entre l'ex projet de 2023 et l'ex projet de 2040). 16+3=19 sillons par heure par sens excéderont les capacités de la ligne existante. Par conséquent, il conviendrait que l'ambition 2050 en tienne compte, par exemple, avec une section souterraine de Ligne Nouvelle entre les 2 gares, ce qui impliquerait à minima de préserver la faisabilité des entrées/sortie de tunnel à proximité de ces 2 gares. Ce nouvel « objet ferroviaire » mériterait une concertation. A minima, son absence mériterait d'être discutée !



L'extension budgétaire du GPSO

L'Association constate que les décisions de phasage de la LN PCA correspondent au scénario 2 de la Commission Mobilité 21, qui semble intangibles et opposables à sa revendication d'intégrer la section EstVar-Cannes dans la « priorité 1 » de la LN PCA.

Cependant, concernant le projet GPSO, l'Association note que la Commission 21 recommandait d'y investir 7.1Md€ avant 2030, avec une LGV complète entre Bordeaux et Toulouse, contre seulement 6.7Md€ pour les seuls 2 nœuds aux extrémités de l'alignement Marseille-Nice en PACA. Le gouvernement retient finalement une enveloppe plus ambitieuse de 9.1Md€ (+2Md€) avec un projet plus ambitieux comprenant une branche vers Dax, et un calendrier plus offensif : Bordeaux-Toulouse en 2024 et la branche vers Dax en 2027. Nous remarquons qu'un budget supplémentaire de 2Md€ en PACA permettrait largement de financer le prolongement de la Ligne Nouvelle entre Cannes et Est Var, ainsi que les investissements ferroviaires en gare de Toulon, et que par ailleurs le calendrier en PACA est plus flou et détendu. Il n'est pas dans notre objectif de « mettre en concurrence » les projets (l'Association est d'ailleurs membre d'Eurosud), mais il nous paraîtrait logique d'intégrer à la priorité 1 de la LN PCA une section permettant une diminution sensible du temps de parcours entre Marseille-Aix et les Alpes Maritimes, dont les aires urbaines représentent autant d'habitants que celles de Bordeaux et Toulouse, sont plus proches en distance (à vol d'oiseau, 158km entre Marseille et Nice, contre 209km entre Bordeaux et Toulouse), mais plus éloignée en durée (2h30 contre 2h actuellement, (et seulement 1h en 2024 !)).

Puisqu'il est possible de discuter dans le sud ouest des conclusions de la Commission Mobilité 21, y compris quand cela a un impact de +2Md€, pourquoi cela ne serait pas possible en PACA ? Pourquoi cela ne ferait-il pas l'objet de la concertation ?

Le dispositif de concertation

Compte tenu de son importante implication dans le projet, de la publication de nombreuses revues, contributions et autres documents pour informer le public, l'Association demande à pouvoir intégrer un nouveau membre dans le collège des acteurs.

Dans le même esprit, l'Association demande à être représentée dans le COTER 06. En effet, nous avons constaté lors du dernier COTER que le GIR Maralpin y était représenté par 2 personnes. Et que la FNAUT y était représenté par un habitant du Var. L'association considère que le point de vue original qu'elle porte (la nécessité d'une Ligne Nouvelle entre Marseille et Nice, moderne et rapide, doublant les capacités ferroviaires et réduisant les temps de parcours) n'est pas représenté dans cette instance de concertation et ne reflète pas la richesse de ses contributions.

L'association considère par ailleurs que dans le cadre de l'étape 2 des études de la LN PCA visant à la définition d'un tracé de plus en plus précis, le point de vue des acteurs constructifs devraient être davantage écoutés que celui des éternels opposants au projet relevant plus du débat public, celui-ci ayant conclu à l'opportunité du projet. Pour que la concertation à venir soit réellement efficace dans la définition d'un tracé, l'association considère que les structures de concertation devront se rapprocher du territoire à une échelle plus fine que celles des Groupes de Travail afin que les différentes variantes soient réellement débattues.