

# A – DOSSIERS DE RÉFÉRENCE

## A.1. Les dossiers de saisine de la CNDP

### A.1.1. Le projet de LGV Provence-Alpes-Côte d'Azur [RFF/DS (2004)]

#### 1.1.1. Organisation du dossier de saisine

En une cinquantaine de pages, le dossier s'articule en quatre chapitres et documents annexes :

- Quinze années de maturation
- Opportunité d'une ligne à grande vitesse en Région PACA
- Les caractéristiques principales du projet
- L'avancement du projet

#### 1.1.2. La chronologie

La saisine est le point d'aboutissement d'une succession de propositions et d'examen [Schéma directeur des lignes à grande vitesse (1992), Schémas de services collectifs (2002)] nourris par un ensemble de rapports commandés par le gouvernement et un audit sur les projets d'infrastructures confié au Conseil général des Ponts et Chaussées (CGPC) et à l'Inspection Générale des Finances (IGF), et dont s'est dégagée la recommandation décisive du Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (CIADT) de décembre 2003.

#### 1.1.3. L'argumentaire

Au-delà du rappel de la saturation des modes de transports terrestres et aériens existants, l'argument novateur porte sur l'identification du maillon manquant sur l'arc méditerranéen Barcelone, Marseille, Toulon, Nice-Côte d'Azur, Gênes.

L'amélioration du réseau existant se déclinant en trois possibilités, à savoir :

- poursuivre l'augmentation de capacité de la ligne Marseille-Vintimille,
- utiliser la technologie pendulaire sur cette même ligne,
- rouvrir la ligne Carnoules-Gardanne pour y faire transiter des TGV,

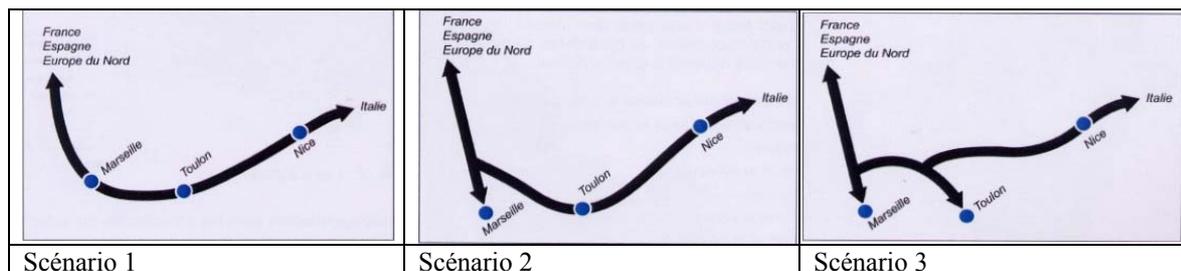
aucune ne répondrait toutefois de façon satisfaisante aux besoins d'une desserte à grande vitesse et de grande capacité entre les agglomérations de Marseille, Toulon et Nice, conjointement aux enjeux d'amélioration d'accessibilité de la Région PACA et de désaturation de la ligne historique actuelle.

Cet examen débouche sur l'affirmation de la nécessité d'une ligne nouvelle à grande vitesse.

#### 1.1.4. Les études

Les études menées par RFF ne proposent pas de tracés pour la ligne ferroviaire nouvelle mais

- présentent des scénarios de dessertes envisageables ;
- recensent les enjeux et les contraintes environnementales sur une vaste aire d'étude délimitée au sud par le littoral méditerranéen et au nord par une ligne fictive Cavaillon-Grasse-Breil ;
- approchent les difficultés techniques et les coûts de construction en tous points de l'aire d'étude ;
- décrivent les services rendus par le projet.



Trois scénarios sont envisagés :

- un seul axe de desserte (en parallèle à la ligne actuelle)
- deux axes de desserte : Marseille par la LGV actuelle et Toulon/Nice par une ligne nouvelle
- trois axes de desserte distincts (un par agglomération) : la desserte de Toulon se décrochant de celle de Nice.

Ces scénarios se développent dans une aire d'étude dont environ 80 % de la superficie sont à fortes ou à très fortes contraintes [milieu humain, milieu naturel, ressources en eau, agriculture et sylviculture, patrimoines (historique, culturel et paysager), servitudes et contraintes techniques dues à la géologie et à la topographie].

### 1.1.5. Calendrier prévisionnel

Le calendrier prévisionnel du projet esquisse des délais de réalisation importants, de l'ordre d'une vingtaine d'années (8 à 12 années pour les études préliminaires d'avant-projet et de procédures réglementaires débouchant sur une déclaration d'utilité publique et de réalisation de travaux). Cette dernière étape opérationnelle est couramment observée pour des projets de ce type (ainsi en a-t-il été de la LGV Méditerranée).

Le coût prévisionnel d'une telle infrastructure ferroviaire atteignant l'aire niçoise se situe dans une fourchette d'estimation de 3,5 à 5 milliards d'Euros (aux conditions économiques de 2004), hors de l'investissement en matériel roulant, et ce pour des gains de temps de parcours tels qu'ils figurent dans le tableau suivant

LGV Paca - Gains de temps escomptés [RFF/DS (2004)]						
	Paris	Marseille	Toulon	Nice	Genova <sup>(1)</sup>	Barcelone <sup>(2)</sup>
Marseille	0		0 à 10'	20' à 1h00	2h10 à 3h00	
Toulon	20' à 40'	0 à 10'		20' à 1h00		
Nice	1h00 à 2h00	0h25 à 1h15	20' à 1h00			5h00 à 6h15

(<sup>1</sup>) avec 4 arrêts intermédiaires et achèvement des travaux de mise à double voie en Ligurie

(<sup>2</sup>) avec 5 arrêts intermédiaires et réalisation de la LGV Montpellier-Barcelone

### 1.1.6. Études engagées dans la perspective du débat public

L'ensemble des études d'une ligne nouvelle vers Toulon et Nice, mises en suspens en 1990, a été repris *sans exclusive*. Des études complémentaires avaient néanmoins été poursuivies et, depuis la fin de l'année 2003, ont été engagées dans la perspective du débat public.

Ces dernières portent sur les thèmes suivants :

- amélioration de l'accessibilité des différents pôles de la zone géographique aux échelles régionale, nationale et européenne ;
- facilitation des déplacements au sein de la Région PACA,
- et conditions de participation de la future ligne à la politique de développement durable (services rendus, limitation des impacts sur l'environnement, etc.).

Par ailleurs, RFF a engagé une étude sur les déplacements régionaux et des études de trafic sur les services ferroviaires périurbains. Un panorama du transport des marchandises en région PACA et sur l'arc méditerranéen sera dressé.

Enfin, des études techniques et environnementales actualiseront et compléteront les cartes établies lors des pré-études fonctionnelles réalisées de 2000 à 2003.

### 1.1.7. Premiers commentaires sur le dossier de saisine

#### (a) Points positifs du dossier

Conçu initialement sous la forme d'une liaison TGV au plus court Paris-Nice, le dossier

- s'est largement ouvert et reprend des formulations bien antérieurement formulées par le GIR Maralpin, à savoir :
- inscription dans une liaison circumméditerranéenne,
- qualification "grande capacité" de la ligne.

#### (b) Points faibles

Par delà ces effets d'annonce qui constituent en soi une avancée appréciable,

- les scénarios identifiés du dossier de saisine s'apparentent plus à des scénarios régionaux qu'à ceux d'une liaison internationale ;
- en atteste l'absence de prise en considération des infrastructures et politiques de transport de nos voisins,

- laquelle discrédite un volet important du dossier et le détourne de considérations majeures que sont celles du phasage et du fret ;
- sur ce dernier point on relèvera que l'invocation de la "grande capacité" dépourvue dans le dossier de toute allusion au fret sur ligne nouvelle semble révéler un malentendu, le concept en question développé en Italie impliquant la mixité voyageurs/fret des lignes nouvelles concernées [cf. 2.2.2. & Annexe 2].

## **A.1.2. Le contournement de Nice** [METLTM/DR (2003)]

### **1.2.1. Organisation du dossier de saisine**

En une quarantaine de pages et 22 planches (cartes, tableaux, schémas, graphiques, etc.) le dossier de saisine<sup>1</sup> s'organise en 5 chapitres

- Le diagnostic de la situation actuelle ;
- Les perspectives d'évolution du territoire et des transports ;
- Le projet soumis au débat
- La vie du projet
- Conclusions

### **1.2.2. L'argumentaire**

Au-delà du rappel du contexte territorial des transports, routiers, ferroviaires, aériens, maritimes, le dossier affiche la volonté de l'État d'inscrire le débat public sur le contournement de Nice dans une logique de développement durable en élargissant les réflexions et études aux liaisons Est/Ouest routières et autoroutières ainsi que ferroviaires, maritimes et terrestres (transports collectifs) dans une approche multimodale.

Le dossier s'appuie très largement sur l'étude intermodale conduite en 1997-2000 dans le cadre de l'élaboration de la Directive territoriale d'aménagement (DTA) des Alpes-Maritimes et dont l'actualisation est annoncée dans le cadre du débat public.

Au vu des conclusions du diagnostic prospectif établi pour le dossier de saisine (à savoir, l'impérieuse nécessité de contenir l'augmentation des déplacements dans l'agglomération azurée et de développer une offre multimodale afin d'éviter une congestion du système de transport), ce dernier reprend et relance les conclusions de la DTA, à savoir :

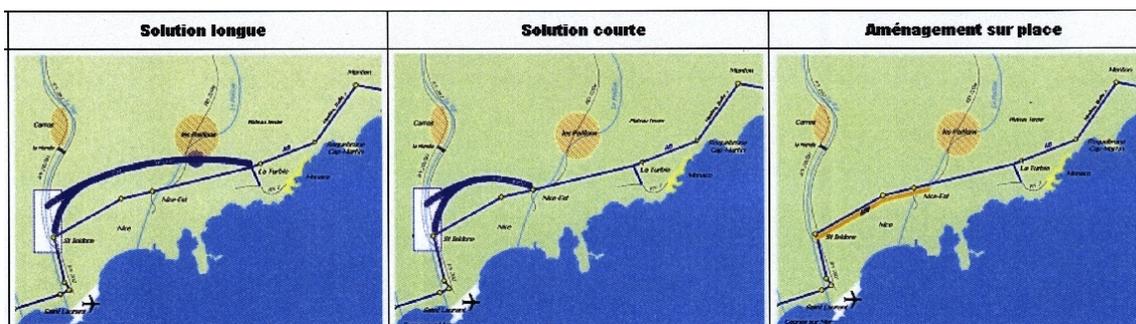
- Augmenter les capacités autoroutières de l'A8 dans le secteur du contournement de Nice dont les caractéristiques médiocres posent dès aujourd'hui des problèmes de sécurité.

Cet aspect est renchéri par les conséquences de la circulaire interministérielle du 25 août 2000 relative à la sécurité dans les tunnels du réseau routier national, consécutive à l'accident du tunnel du Mont Blanc et à sa fermeture pour travaux de sécurisation. Un programme important de mise à niveau des tunnels de l'A8 au regard de cette circulaire est d'ores et déjà prévu sur les dix prochaines années mais celui-ci est déjà affiché comme insuffisant pour faire face à terme à l'augmentation du trafic des véhicules légers et lourds.

Un contrôle-sanction automatisé des vitesses pratiquées, notamment dans les tunnels, doit être mis en place pour juguler les excès constatés [*cette mise en place opérée dans le Tunnel de Las Planas en janvier 2004 a déjà eu des effets particulièrement bénéfiques sur la sécurité de l'ensemble de la section autoroutière concernée*].

### **1.2.3. Les scénarios**

Se fondant sur l'affirmation accréditée par la DTA 06 d'une nécessité de renforcement de l'armature routière Est/Ouest, le dossier de saisine inventorie deux séries d'options.



<sup>1</sup> Dans sa version non définitive datée de décembre 2003