

# SYNTHESE DE LA MEDIATION CONDUITE

Au terme de la mission difficile et passionnante qui m'a été confiée il y a quatre mois, je résume ici la démarche du secrétariat permanent et les conclusions du travail collectif intense qui fut le sien.

Après avoir rencontré chacun des participants de la réunion fondatrice du 11 février 2009, j'ai composé le secrétariat permanent avec leurs représentants personnels et des représentants de RFF, de la SNCF et de l'Etat en région. Installé le 10 mars, le secrétariat permanent s'est réuni à trois reprises : le 8 avril pour conclure la série des réunions de terrain organisées dans la dernière semaine de mars pour approfondir et partager la connaissance des tracés; les 12 et 13 mai en séminaire d'échanges stratégiques à Saint-Maximin ; le 4 juin pour examiner une version provisoire du rapport. Des réunions techniques ont, chemin faisant, permis de traiter plus en détail les questions de capacité du réseau, de coûts et de phasage des scénarios et d'examiner les apports des prestataires de RFF ou de ses partenaires.

De bout en bout, le climat de ces travaux a été marqué par une grande convivialité entre les participants. Alliée à leur professionnalisme, nourrie des études complémentaires au débat public qu'avait réalisées RFF et qui ont été versées en toute transparence aux débats du secrétariat, sous engagement de confidentialité sur les tracés sensibles présentés, cette convivialité a été une des clés du **consensus** qui s'est forgé au fil des travaux.

Ce consensus a découlé des principes qui ont guidé la démarche du secrétariat permanent:

- **la recherche d'une réponse équilibrée aux trois objectifs assignés à l'infrastructure** : ouvrir la région Provence-Alpes-Côte d'Azur vers les autres régions françaises, faciliter les déplacements à l'intérieur de la région et participer à la constitution de l'Arc méditerranéen ;
- **la nécessité d'un changement radical d'approche**, dicté par les engagements du Grenelle de l'Environnement, en recherchant les conditions d'un développement à grande échelle et à long terme du transport ferroviaire, notamment pour les services de la vie quotidienne;
- **la volonté d'appréhender le système ferroviaire comme un tout**, pour réussir cette rupture, en évitant de constituer deux réseaux juxtaposés, l'un pour les TER, l'autre pour les TGV.

Dans les échanges nourris que j'ai eus, parallèlement aux travaux du secrétariat permanent, avec maints interlocuteurs politiques, socio-économiques ou associatifs - sans pouvoir pour autant rencontrer tous ceux qui l'auraient souhaité, j'ai pu mesurer à la fois l'adhésion du plus grand nombre à ces principes et la très forte implication que suscite ce projet ressenti comme vital pour la région : la très grande qualité de bien des contributions reçues en témoigne ; elles sont plus qu'une réplique du débat public de 2005 ; leur valeur ajoutée est patente. RFF devra les intégrer à ses études ultérieures, par la concertation.

Le consensus du secrétariat permanent a qualifié comme suit **les enjeux du projet de LGV Provence-Alpes-Côte d'Azur**:

1. **Plus qu'une LGV, alternative à la route et à l'aérien, il s'agit de bâtir un système, complétant et modernisant la voie ferrée historique du littoral, pour constituer au 21ème siècle le réseau ferroviaire maillé dont la région a besoin pour à la fois : (a) développer des services TER en 2020, 2040 et au-delà; et (b) améliorer radicalement l'accessibilité du territoire, notamment les Alpes Maritimes, au réseau grande vitesse.**

Ceci suppose qu'on prenne la mesure du coût des aménagements nécessaires du réseau existant. Au cours des trois prochaines décennies, pour tenir l'ambition nécessaire du Grenelle de l'environnement en matière de transport, il faudrait mobiliser, pour moderniser le réseau existant et lui permettre de répondre aux besoins d'augmentation des dessertes, 7 milliards € si l'on ne fait pas de ligne à grande vitesse, ou si on réalise le tracé dit Côte d'Azur (CDA), et 5 milliards € si c'est le tracé des Métropoles du sud (MDS) qui est réalisé.

Ceci implique l'étude d'un *schéma régional des déplacements*, articulant les démarches de Schéma Régional des Infrastructures de Transport et du Schéma National déjà engagées, selon un calendrier cohérent avec celui des études préliminaires puis de l'Avant Projet Sommaire de la LGV. Ce schéma devrait aussi porter sur les dimensions fret des transports.

Ceci commande, entre autres, de traiter en priorité dans tous les scénarios les secteurs les plus critiques en termes de capacité du réseau existant : le nœud de St-Charles, la traversée de Toulon et la section Cannes-Antibes-Nice.

- 2. La LGV doit relever de nombreux défis pour s'inscrire dans le territoire très contraint de Provence-Alpes-Côte d'Azur, avec son relief, ses espaces naturels et ses paysages remarquables ou de précieuses régions agricoles, et respecter au mieux le tissu très urbanisé des grandes agglomérations qu'à la fois elle dessert et traverse.**

Ceci a des coûts, élevés, dans tous les scénarios - aussi bien pour la ligne nouvelle que pour les aménagements du réseau classique. Mais ceci justifie aussi que la tarification de ces infrastructures reflète le service rendu à tous ses utilisateurs, qu'ils soient locaux ou viennent visiter cette magnifique région.

- 3. La LGV sera un maillon de l'arc méditerranéen, reliant en chapelet ses métropoles grâce aux projets ferroviaires en cours et à venir de Barcelone à Gênes.**

A ce titre elle est en droit de mobiliser des financements de l'Union européenne, au titre des réseaux trans-européens de transport, où il est souhaitable de l'inscrire. En œuvrant aussi pour que les enveloppes budgétaires futures permettent des subventions à la hauteur permise par le règlement financier européen.

Ceci demande à RFF de faire porter ses études préliminaires et les études d'APS sur l'ensemble de l'itinéraire allant d'Aix et Marseille jusqu'à la frontière italienne, en resserrant sa coopération avec RFI pour mieux cerner le potentiel de trafic de la section Nice-Monaco-Vintimille, et partant son calendrier de réalisation.

Ceci étant exprimé, en facteur commun des scénarios de tracé de la LGV, il me reste à conclure sur leur caractérisation et leur comparaison, au terme de la démarche du secrétariat permanent :

- **Les deux tracés CDA, le plus direct, et MDS, celui des métropoles, avec les investissements à leur associer sur le réseau existant, ne se différencient que très peu par les coûts**, dès que l'on admet, avec le secrétariat permanent, qu'un investissement majeur de 1 à 2 milliard € sera nécessaire pour résoudre le nœud de St-Charles en première phase dans les deux scénarios en présence. Chacun des scénarios devrait mobiliser environ 15 milliards € d'ici 2040, sans compter la section Nice-frontière.
- **Les tracés se différencient un peu plus quand on examine les phases de leur réalisation** : quand le tracé CDA demande près de 6 milliard € pour réaliser le tronç commun est-Var de la LN et des investissements complémentaires sur le réseau classique, MDS demande 8,6 milliard € pour réaliser à la fois le même tronç commun et l'opération St-Charles avec une gare souterraine et la traversée de Marseille (pour un montant de 2,3 milliard €). Il appartiendra en tout état de cause aux études préliminaires d'affiner des phasages juste dégrossis ici.
- **Ils ne se différencient pas non plus sur leur inscription globale dans l'environnement**. Chacun recèle des zones plus particulièrement sensibles, pays d'Aix et plaine de St-Maximin pour CDA, secteurs d'Aubagne, Cuges et Ollioules puis sillon permien au nord-ouest de Toulon pour MDS - ce qui implique pour MDS l'étude de variantes minorant ces sensibilités.
- **Les deux tracés en balance se différencient par contre plus nettement en termes de fonctionnalités transports et en termes d'aménagement du territoire** :

- Le scénario le plus direct, CDA, donne une priorité à la grande vitesse sur la grande capacité, celle-ci étant plus tributaire d'investissements sur le réseau classique, plus aisément séparables de ceux de la LN.

Pour la grande vitesse, la priorité va aux TGV radiaux et à ceux des TGV inter-secteurs qui empruntent la LN entre Aix-Arbois et est-Var : pour eux un Paris-Nice direct s'opère en 3h40, contre 5h25 aujourd'hui, avec 5 arrêts, et un Marseille-Nice en 1h ; par contre pour les TGV inter-secteurs empruntant la ligne classique, via Marseille et Toulon, le gain est moindre - pour l'essentiel, la trentaine de minutes gagnées entre est-Var et Nice : Marseille-Nice y prendrait encore 1h50.

- Le scénario des métropoles, par Toulon centre, équilibre mieux les deux objectifs : grande vitesse et grande capacité, grâce au plus grand maillage du réseau ferroviaire de Provence Alpes Côte d'Azur qu'il permet ; une part appréciable des investissements de la LN, dans la traversée souterraine de Marseille et sa gare souterraine de St-Charles, concourt directement à l'objectif grande capacité. L'objectif grande vitesse est mieux partagé entre les TGV radiaux et les TGV inter-secteurs ; au prix certes d'une moindre performance sur le Paris-Nice direct, opérable en 4h00. Dans tous les cas un Marseille-Nice en 1h serait offert.

Encore faut-il pour cela que ce scénario soit réalisé dans toutes ses sections. Le risque d'une solution de continuité sur cet itinéraire a été clairement reconnu dans nos travaux : il justifie notre recommandation d'étudier deux variantes à la solution de base dès la phase initiale des études préliminaires, dans le cas où le scénario MDS serait retenu. Une variante inspirée de la solution hybride esquissée dans les travaux du secrétariat permanent, permettrait d'offrir un Paris-Nice direct en 3h50.

- En termes d'aménagement du territoire, le scénario CDA (Arbois-Le Muy) recèle un plus grand potentiel de développement du centre-Var, dont le dynamisme démographique est patent et dont nous avons constaté qu'il est aussi souhaité par certains que redouté par d'autres : il paraît indéniable que ce scénario porte en germe une gare desservant le centre-Var, à mi-chemin entre l'Arbois et est-Var.
- Le scénario sud favorise lui l'organisation et le fonctionnement des trois métropoles littorales où se concentre déjà 80% de la population des trois départements, en renforçant leurs centres par ses gares principales, connectées sur des réseaux RER efficaces et des TCSP incitant au renouvellement des villes sur elles-mêmes.

Au total, le scénario Métropoles du Sud me paraît devoir l'emporter.

Cependant, quel que soit le choix du gouvernement, éclairé aussi bien qu'il nous a paru possible par ces travaux du secrétariat permanent, le problème crucial que devront traiter les partenaires de ce grand projet sera celui de son financement, abordé dans ce rapport.

Ce problème n'est pas propre à ce projet, même si les sommes en jeu y sont supérieures aux ratios habituels. Il mérite que le gouvernement y affecte une mission apte à innover en s'interrogeant et en interrogeant tous les partenaires concernés sur l'économie des transports ferroviaires de cette région, leur modèle économique et leur contribution à la richesse collective, dans la perspective qui a dominé les travaux du secrétariat permanent - celle du développement durable de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur.



Yves Cousquer