SNCF
Région de Marseille
Le 30 juin 2005

LGV PACA
Préparation des réunions de synthèse

Question 1 :

Que retenez-vous du débat qui se termine ?

L'information et le dialogue

Le Débat Public sur la LGV PACA, issu de la loi de « démocratie de proximité » de 2002, a permis d'apporter au public de la région Provence Alpes Côte d'Azur une information complète sur le projet de ligne nouvelle.

Le nombre important de réunions de proximité a permis une diffusion large de l'information sur l'ensemble du territoire régional concerné. Ainsi, la SNCF est intervenue en tant que transporteur et a pu exposer les fonctionnalités du projet en termes de services offerts aux voyageurs.

Sous l'impulsion de la Commission, un dialogue riche et constructif s'est établi entre le public et le maître d'ouvrage. Les diverses remarques formulées au cours de ce débat, notamment sous la forme de cahiers d'acteurs, devraient permettre l'amélioration du projet lors de la poursuite des études.

Les dessertes

Le niveau d'information attendu par le public est proche de celui d'une enquête publique, bien au-delà du niveau d'études envisageable à ce premier stade du projet. Il porte essentiellement sur les détails des fonctionnalités.
En fait, c'est l'opportunité du projet qui a été présentée, sur la base du diagnostic qui a amené l'État et RFF à proposer une infrastructure nouvelle de transports face à l'évolution des besoins en déplacements de la région.
En ce sens, au terme des débats, on retiendra que globalement, le choix d'une ligne ferroviaire nouvelle par rapport à une autre infrastructure de transport pour éviter la saturation des différentes voies de communication n'est pas contesté.

Le déroulement « local » du débat public a encouragé la manifestation des préoccupations régionales. Ainsi, l'aspect Grande Capacité a été souvent évoqué par les intervenants, car il apporte une réponse à la congestion des transports dans la région en permettant notamment une augmentation de la fréquence des TER. De même, l'aspect « Grande Vitesse » dans les liaisons rapides entre les principales agglomérations régionales a été reconnu. Enfin, l'intérêt interrégional, national, voire international du projet, exprimé par la SNCF lors des différentes réunions publiques, a été perçu, notamment dans les Alpes Maritimes. Seul le mode ferroviaire peut apporter une réponse à ces trois préoccupations.

Les nombreuses remarques formulées lors de ces réunions montrent la nécessité d'approfondir le sujet des dessertes de l'arc méditerranéen, ainsi que celui des relations à grande vitesse entre les principales agglomérations de la région. Le projet doit allier la rapidité, grâce à la grande vitesse sur la ligne nouvelle, et la proximité, grâce à l'utilisation complémentaire par les TGV des lignes classiques permettant une desserte au plus près de la population.

Des solutions alternatives (proposant itinéraires différents, utilisation des infrastructures existantes...) ont été présentées lors du débat. Certaines de ces solutions induisent un regroupement différent des marchés et nécessiteront de la part de la SNCF des études fonctionnelles complémentaires.

Les gares

L'attente du public a été particulièrement forte sur les gares qui constituent en effet un élément structurant pour la région et déterminant pour les fonctionnalités du projet. Une demande soutenue de renforcement de la desserte des gares centre ville a été émise.

En ce qui concerne les gares nouvelles, le public a été attentif aux enjeux économiques et environnementaux liés à leur implantation. Des évolutions de positionnement de gares nouvelles à Marseille (St Charles ou Blancarde), Toulon (La Pauline) et Nice (Saint-Augustin) ont été évoquées et nécessiteront des études complémentaires en terme de desserte, d'accessibilité et d'intermodalité. La proposition d'une gare nouvelle TGV dans l'est Var a, semble t-il, été bien acceptée.

Le TER

Enfin, afin de répondre aux préoccupations du public, des réflexions sur l'amélioration de l'offre TER avant l'horizon de mise en service du projet devront être engagées par les partenaires concernés.

Question 2 :

A la fin de ce débat, RFF, la SNCF et les membres du comité d'orientation allez devoir prendre une décision quant au principe et aux conditions de poursuite du projet. De quelle façon comptez-vous élaborer cette décision ensemble ?

Le débat a permis aux différents partenaires une meilleure appréciation des préoccupations du public, ainsi que du degré d'acceptabilité des différentes options évoquées. Dès la parution du compte-rendu et du bilan du Débat Public, une réunion du Comité technique pourrait permettre à chaque partenaire d'exprimer l'évolution de sa vision des objectifs et des fonctionnalités du projet.

Compte tenu des conclusions du débat public le maître d'ouvrage devra rédiger un cahier des charges du projet de LGV. La SNCF souhaite être associée à la rédaction de celui-ci afin de contribuer :

- à la cohérence du projet d'ensemble
- à ce que toutes les fonctionnalités (voyageurs à grande distance, mais aussi voyageurs régionaux et transports de fret) soient prises en compte,
- aux orientations concernant les gares dont la SNCF est maître d'ouvrage.

Par ailleurs, la poursuite des études dans leur consistance et leur financement devra faire l'objet d'un accord multipartite.

Question 3 :

Quelles sont vos propositions sur les modalités d'information et de participation des acteurs et du public, tout au long de l'élaboration du projet s'il se poursuit ?

Lors de la préparation du débat public, les comités technique et d'orientation ont constitué un outil efficace de concertation entre les différents partenaires du projet et de mise au point du dossier du maître d'ouvrage. Si le projet se poursuit, ces deux comités pourraient donc être maintenus afin d'associer l'ensemble des acteurs à l'élaboration du projet.

Il appartient aux acteurs représentant des collectivités de relayer auprès du public, sous la forme qu'ils souhaitent, les informations et décisions issues de ces comités.
Pour les acteurs ferroviaires, un plan de communication devra être mis en place, auquel la SNCF est prête à collaborer.

Enfin, la SNCF propose de coopérer avec RFF lors de l'instruction des étapes suivantes avec les collectivités, les associations...