

Chapitre 6 Les délais de réalisation

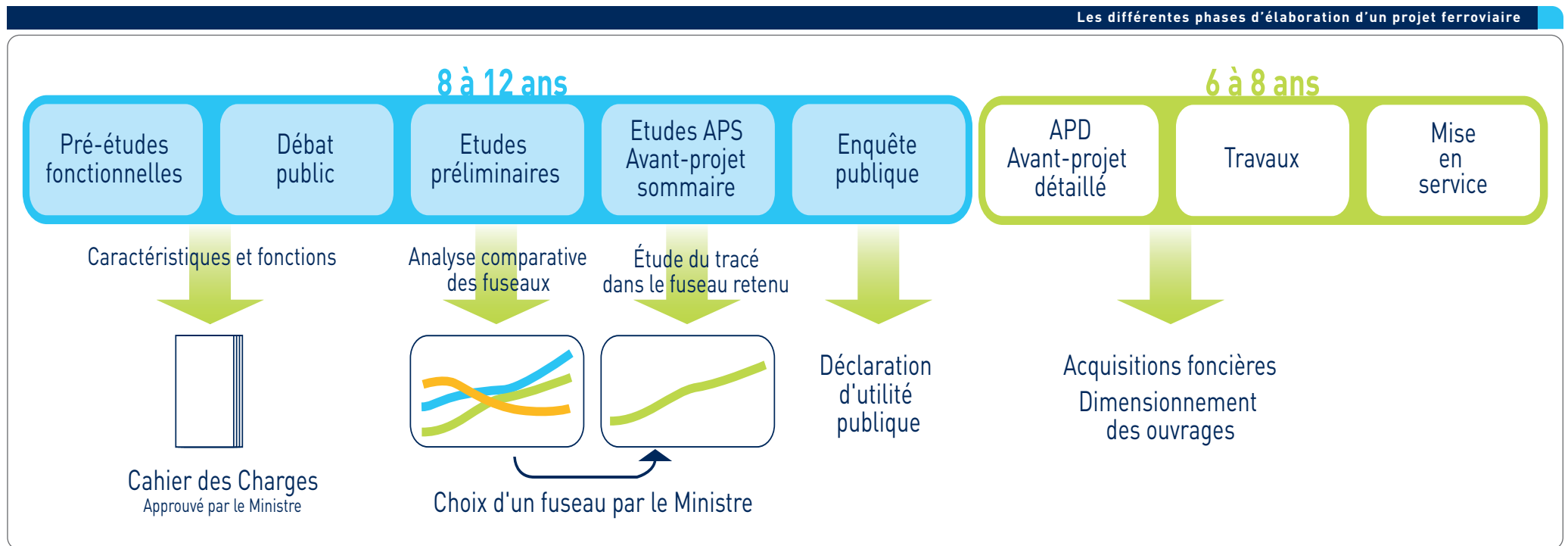


Il a fallu douze ans entre les premières études et la mise en service de la LGV Méditerranée. Le contexte réglementaire est aujourd'hui différent ; il faut désormais compter de quatorze à vingt ans pour mener à bien un projet d'une telle envergure. Si la durée des travaux est relativement constante, c'est la durée des procédures qui a évolué.



6.1 Le cadre réglementaire

L'instruction du Ministère des Transports, du 28 décembre 2000, fixe les modalités d'élaboration des projets de lignes ferroviaires à grande vitesse.



Chaque phase nécessite une décision ministérielle d'engagement – Source : RFF



6.2 Les modalités de réalisation des lignes à grande vitesse

→ Les pré-études fonctionnelles

Les études de la LGV PACA ont été engagées en 2000 au stade des pré-études fonctionnelles. Elles devaient porter une première appréciation sur l'intérêt et l'opportunité du projet au regard de sa consistance, de son coût, de son utilité pour le transport de personnes et de marchandises, et de ses enjeux environnementaux. Elles ont été remises par RFF au Ministre des Transports et présentées aux grandes collectivités territoriales de la région Provence Alpes Côte d'Azur. Fort du consensus exprimé en faveur du projet, le Ministre des Transports a saisi le Préfet de Région le 29 avril 2003 en vue de mettre en place un Comité d'orientation associant les collectivités territoriales de la région, RFF et la SNCF, pour préparer un débat public sur le projet de LGV PACA. Le maître d'ouvrage (RFF) a sollicité la Commission nationale du débat public (CNDP) qui, de son côté, a décidé d'organiser un débat, confiant la présidence de la Commission particulière (CPDP) à Philippe Marzolf.

→ Le débat public

Le débat public est la première occasion qui est donnée pour permettre à toutes les personnes qui le souhaitent de s'exprimer sur l'opportunité du projet, ses objectifs et ses principales caractéristiques. À l'issue du débat, dans les deux mois, un compte-rendu du débat est établi par la Commission particulière du débat public et le Président de la Commission nationale du débat public (CNDP) en dresse le bilan. Compte-rendu et bilan portent uniquement sur le déroulement du débat et les remarques du public, sans donner un avis sur le projet. Ensuite, le maître d'ouvrage a trois mois pour prendre une décision sur le principe et les conditions de la poursuite du projet, ainsi que sur les éventuelles modifications à apporter.

→ Les études préliminaires

Le démarrage des études préliminaires est soumis à l'accord du Ministre des Transports, sur la base d'un cahier des charges proposé par RFF. Cette phase permet de définir les caractéristiques principales du projet et de choisir, parmi les différentes variantes de fuseaux, une bande de 1000 mètres de large environ, à l'intérieur de laquelle les études seront poursuivies. Le Préfet organise des consultations. À l'issue des études et des consultations, le Ministre des Transports approuve les caractéristiques principales de l'opération et choisit l'un des fuseaux étudiés.

→ Les études d'avant-projet sommaire (APS)

Engagées à la demande du Ministre des Transports, les études d'APS visent à choisir une bande de 500 mètres de large. Le dossier d'APS aborde la question de la contribution des collectivités publiques au financement de l'investissement.

Le Préfet organise des consultations. À l'issue des études et des consultations, le Ministre des Transports approuve le dossier d'APS.

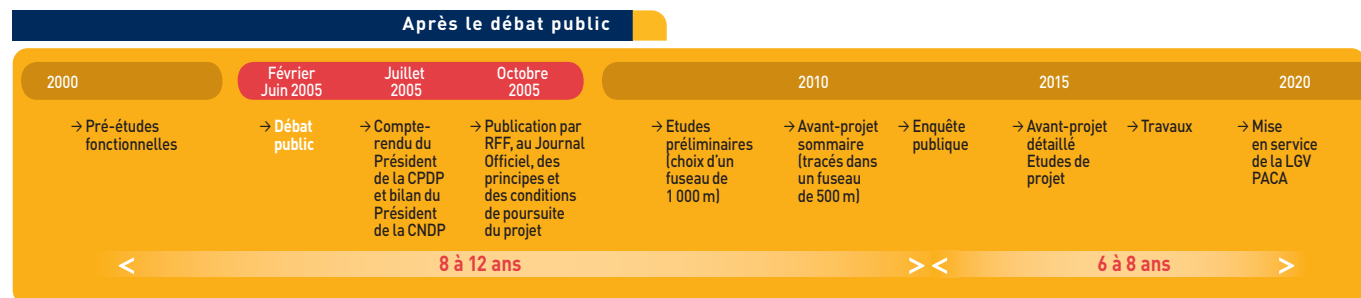
→ L'enquête publique

Sur la base du dossier d'APS, le Ministre des Transports décide de la mise à l'enquête publique du projet. Une déclaration d'utilité publique en Conseil d'Etat permet de déclencher la réalisation effective du projet.

→ Les études d'avant-projet détaillé (APD)

Engagées à la demande du Ministre des Transports, les études d'APD permettent de mettre au point un projet détaillé, et une convention de financement du projet. L'un et l'autre sont soumis à approbation ministérielle.

Les travaux peuvent alors démarrer, après 8 à 12 années d'études, de concertations et de procédures.



Source : RFF



Annexes

→ Annexe 1 : Les études menées sur la LGV PACA par RFF et la SNCF

Ces études sont disponibles sur CD Rom, sur demande auprès de la Commission particulière du débat public (**N° vert : 0800 13 83 06**), et sur son site internet www.debatpublic-lgvpaca.org

Elles sont également consultables dans les locaux de la CPDP à Marseille, Toulon et Nice :

- Marseille : CPDP LGV PACA – 1, bd Dugommier
13001 Marseille – 04 96 11 53 90.
- Toulon : CPDP LGV PACA – 7, rue Picot
83000 Toulon.
- Nice : CPDP LGV PACA – Nice Europe – Bât. B
7^{ème} étage – 29, rue Pastorelli - 06000 Nice.

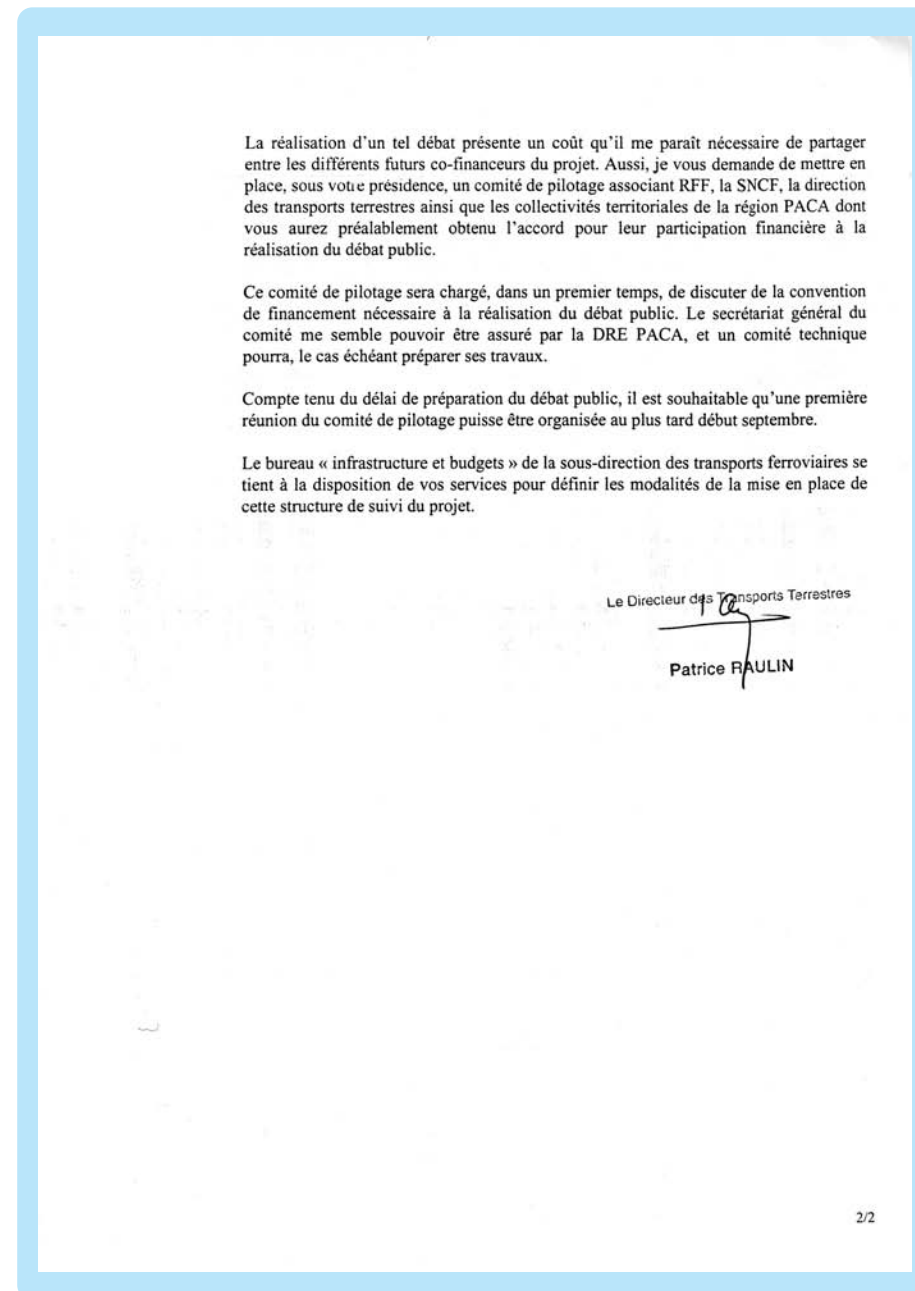
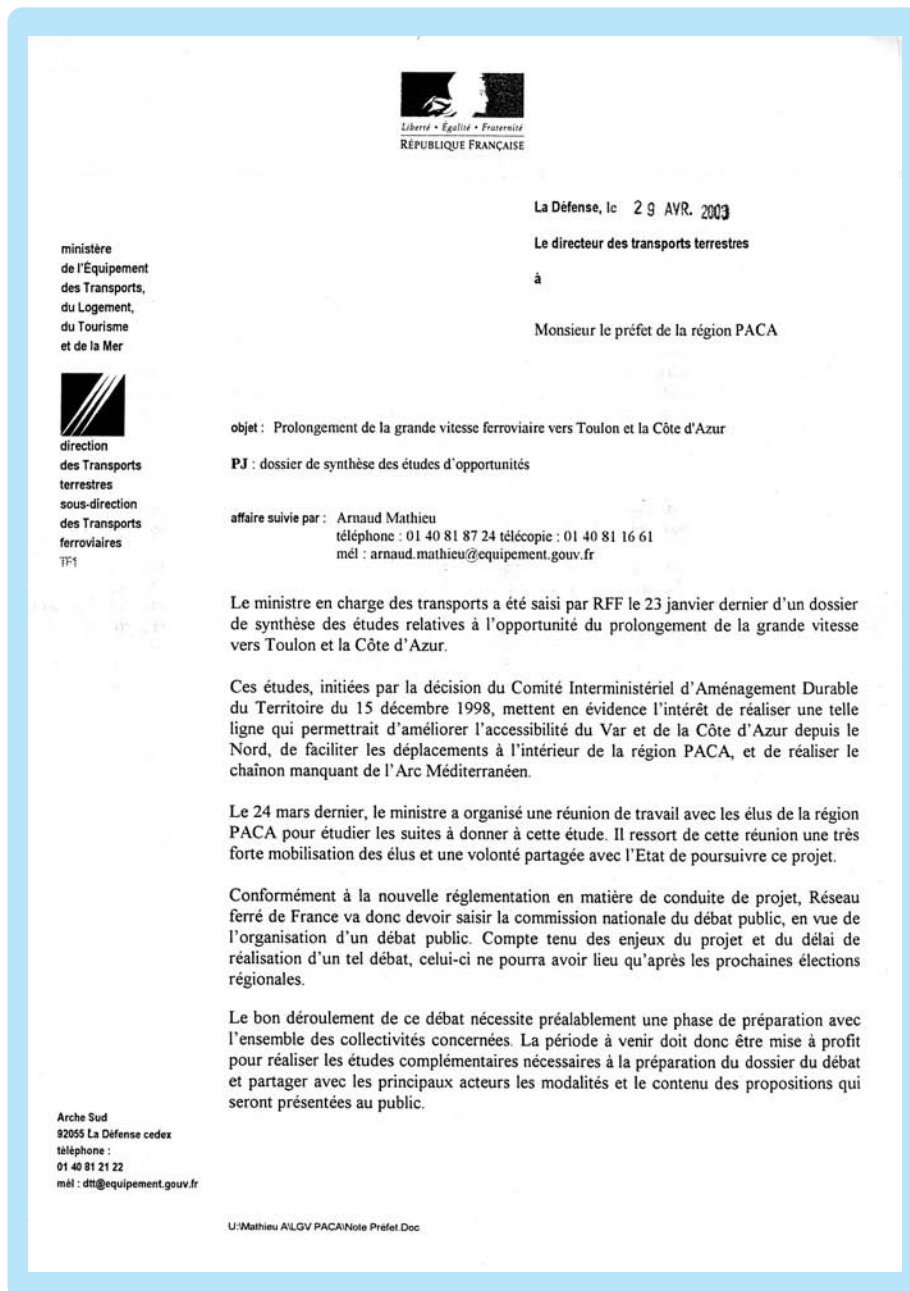
Chacune des études ci-dessous a fait l'objet d'une synthèse et d'un ou plusieurs rapports d'études qui sont disponibles auprès de la CPDP. On trouvera également dans ces études une liste des références bibliographiques utilisées.

0. Synthèse générale des études.
1. Etude sur la saturation routière en PACA.
2. Etude sur les déplacements périurbains.
3. Etude sur le transport régional de voyageurs.
4. Etude sur les déplacements Intercités.
5. Etude sur le trafic voyageurs Grandes Lignes.
6. Etude sur les déplacements longue distance.
7. Etude sur les transports de marchandises en PACA.
8. Etude sur les gares nouvelles potentielles.
9. Etude relative aux effets socio-économiques et en termes d'aménagement d'une LGV.
10. Etude sur les possibilités d'augmentation de la capacité du réseau existant.
11. Etude sur l'intérêt de la réouverture de la ligne Gardanne – Carnoules.
12. Etude technique sur les sections de ligne nouvelle.
13. Grille d'analyse des études techniques et environnementales.
14. Etude sur l'état initial de l'environnement dans l'aire d'étude.
15. Etude sur l'insertion de la LGV Méditerranée.
16. Etude sur la rentabilité socio-économique et financière du projet.
17. Etude sur le transport routier de marchandises à Vintimille.
18. Etude sur le transport aérien.
19. Etude sur la mixité.
20. Etude sur l'accessibilité ferroviaire des territoires.
21. Etude sur les temps de parcours potentiels de la ligne nouvelle.
22. Etude sur les sections en souterrain de la ligne nouvelle.

→ **Crédit photos :** CORBIS : Mickael BUSSELLE - Claude PARIS - Sergio PITAMITZ - Lawrence MANNING - Anne BICQUE BERNARD - Gail MOONEY - Chris HELLIER - Farrell GREHAN - Getty Images : Roy RAINFORD - Andy CAUFIELD - Chris KAPOLKA - Juergen MUELER - Ryan Mc VAY - Photodisc Collection - PhotoLink - RFF/ D'ANGELO - RFF/Philippe GIRAUD - RFF-LGV Est Européenne : CAPA/E. CARRAU - SNCF - Iconotec - PhotoAlto. "TGV", "TER" et "Corail" sont des marques déposées de la SNCF.

Conception et création des cartes de l'aire d'étude et des scénarios : Laurent Simon, graphiste-illustrateur.

→ Annexe 2 : La lettre du Ministre des Transports du 29 avril 2003



→ **Annexe 3 : La décision de la Commission Nationale du Débat Public du 5 mai 2004**

Commission Nationale du Débat Public

SEANCE DU 5 MAI 2004

DÉCISION N° 2004 / 15 / LGV PACA / 1

PROJET DE LIGNE A GRANDE VITESSE
PROVENCE – ALPES – COTE D'AZUR

La Commission nationale du débat public,

- vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants,
- vu le décret n° 2002-1275 du 22 Octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public, et notamment son article 2,
- vu la lettre et le dossier de saisine de M. le Président de Réseau Ferré de France en date du 5 avril 2004 reçue le 8 avril 2004.
- après en avoir délibéré,
- à l'unanimité de ses membres présents ou représentés,
- considérant, d'une part, l'importance des besoins de déplacements dans la région Provence-Alpes-Côte d'Azur et leurs perspectives d'évolution, d'autre part, l'insuffisance des réponses actuelles et la saturation progressive des diverses infrastructures,
- considérant que le projet envisagé présente un caractère stratégique non seulement pour la région PACA, mais aussi pour les régions voisines de l'axe rhodanien et de l'axe languedocien et pour les relations sur l'axe méditerranéen de Barcelone à Gênes, qu'il a ainsi un incontestable caractère d'intérêt national et européen,
- considérant l'incidence territoriale étendue qu'ont les trois scénarios envisagés,
- considérant le nombre et l'importance des enjeux du projet, que ce soit en termes socio-économiques ou en termes d'aménagement du territoire,
- considérant la diversité des contraintes environnementales de toutes natures tenant à l'existence d'un habitat dense, d'espaces agricoles de qualité, de ressources naturelles dont les nombreuses mesures de protection prouvent la qualité, enfin de grandes richesses patrimoniales et paysagères,
- considérant enfin que le dossier de saisine de la CNDP, prévu à l'article L.121.8, du code de l'environnement, doit être suivi dans les 6 mois d'un dossier du débat à destination du public, prévu à l'article L.121.11 du même code

DÉCIDE :

Article 1

Le projet de ligne à grande vitesse Provence - Alpes - Côte d'Azur doit faire l'objet d'un débat public.

Article 2

La Commission nationale du débat public organisera elle-même ce débat et en confiera l'animation à une commission particulière.

Article 3

Le dossier du débat ne sera considéré comme suffisamment complet (au sens de l'article 8.III du décret du 22 octobre 2002) pour être soumis au débat que s'il comporte des indications suffisamment précises sur les diverses hypothèses d'itinéraires envisagées et sur les impacts qu'elles auraient sur les territoires et sur l'environnement.

Le Président

Yves MANSILLON

→ Lexique :

Cabotage maritime : Navigation maritime commerciale intra-européenne sur courte distance, entre ports d'un même pays ou non, englobant toute l'Europe géographique ainsi que les pays non-européens ayant une façade maritime fermée limitrophe de l'Europe (par opposition aux transports intercontinentaux à longue distance).

Débit horaire à saturation (veh/heure) : Seuil à partir duquel le trafic routier est très fortement dégradé. A partir de ce seuil, la vitesse moyenne de circulation est fortement ralentie par rapport au niveau de service normal.

Développement durable : Développement qui permet de répondre aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures à satisfaire leurs propres besoins. Désigne un type de développement qui respecte un équilibre entre les dimensions sociale, économique, écologique, culturelle et territoriale.

Directive territoriale d'aménagement : Document qui fixe sur certaines parties du territoire les principaux objectifs de l'Etat en matière de localisation des infrastructures de transport et des grands équipements, ainsi qu'en matière de préservation des espaces naturels, des sites et des paysages.

Equipement logistique : Equipement qui participe à la manutention, au stockage et au transport des marchandises (concept de chaîne logistique).

Ferroutage : Voir « Transport combiné ».

Services Intercités régionaux à grande vitesse : Service de trains rapides, entre les principales agglomérations de la région, circulant pour tout ou partie sur la ligne à grande vitesse.

Merlon : Butte de terre le long de la voie, permettant de réduire les nuisances sonores.

Mission : Elle caractérise le trajet d'un train en fonction de son origine, sa destination, ses arrêts et ses temps de parcours.

Natura 2000 : Le réseau "Natura 2000" a pour objectif de favoriser le maintien de la biodiversité, tout en tenant compte des exigences économiques, sociales, culturelles et régionales. Il doit permettre de réaliser les objectifs fixés par la Convention sur la diversité biologique, adoptée lors du "Sommet de la Terre" de Rio de Janeiro en 1992 et ratifiée par la France en 1994. Les sites du réseau Natura

2000 font l'objet de mesures de gestion concertées avec les acteurs locaux, dans une logique de développement local durable.

Ouvrage de transparence hydraulique : Ouvrage conçu et dimensionné pour permettre l'écoulement des crues.

Sillon : Créneau horaire réservé sur une voie ferrée pour permettre le passage d'un train.

Site inscrit ou site classé : Espace protégé au titre de son intérêt artistique, historique, scientifique, légendaire ou pittoresque. Une autorisation est nécessaire pour pouvoir réaliser des travaux. Le classement est plus strict que l'inscription.

Situation de référence : Il s'agit de la situation la plus probable à une date déterminée, qui considère les effets liés à l'existence d'un réseau d'infrastructures de transport, c'est-à-dire celui existant aujourd'hui, complété par la concrétisation de projets, mais en l'absence de réalisation du projet considéré (la LGV PACA).

Taux de rentabilité économique (TRE) ou Taux de rentabilité interne socio-économique (TRI) : C'est le taux qui annule la Valeur Actuelle Nette d'un investissement. Il permet d'apprécier l'opportunité de réalisation du projet, sans référence à un taux d'actualisation, et de comparer ses avantages relatifs, immédiats ou futurs. De manière pratique, un projet peut-être considéré comme intéressant pour la collectivité si le TRE est supérieur au taux d'actualisation défini par le Commissariat Général au Plan.

TGV Jonction : TGV qui assure la liaison entre deux villes françaises, Paris exclu (province - province).

Transport combiné (rail-route) ou Ferroutage : Acheminement d'une marchandise utilisant successivement le rail et la route, dans la même unité de chargement (un conteneur, une caisse mobile routière, un véhicule routier, etc.). Le parcours principal s'effectue par rail, et les parcours terminaux par route.

Trafic d'échange : Trafic entre la zone considérée (entrant ou sortant) et l'extérieur de cette zone (entrant ou sortant).

Trafic de transit : Trafic traversant la zone considérée (entrant et sortant).

Trafic interne : Trafic dont le parcours se situe en totalité à l'intérieur de la zone considérée (sans entrer ni sortir).

→ Abréviations :

AOC : Appellation d'origine contrôlée.

CETE : Centre d'études techniques de l'équipement.

CIADT : Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire.

CNDP : Commission nationale du débat public.

CPDP : Commission particulière du débat public.

CPER : Contrat de plan Etat-Région (le XIIème CPER couvre la période 2000-2006).

DATAR : Délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale.

DDE : Direction départementale de l'équipement.

DIREN : Direction régionale de l'environnement.

DRE : Direction régionale de l'équipement.

DTA : Directive territoriale d'aménagement.

DTT : Direction des transports terrestres (ministère de l'Equipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer).

LGV : Ligne à grande vitesse.

PDU : Plan des déplacements urbains.

PL : Poids-lourds.

PLM : Paris - Lyon - Marseille.

POS/PLU : Plans d'occupation des sols / Plans locaux d'urbanisme.

RFF : Réseau Ferré de France.

RTEFF : Réseau transeuropéen de fret ferroviaire.

SNCF : Société Nationale des Chemins de Fer.

TER : Trains express régionaux.

TGV : Trains à grande vitesse.

TMJA : Trafic moyen journalier annuel.

TRE : Taux de rentabilité économique

ZICO : Zone importante pour la conservation des oiseaux.

ZNIEFF : Zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique.

nice gènes toulon lyon marseille barcelone paris aix-en-provence turin londres bordeaux bruxelles



lille nice madrid montpellier cannes strasbourg amsterdam frejus toulon st-rafael Antibes marseille monaco



Direction régionale Provence-Alpes-Côte d'Azur
17, La Canebière
BP 72208
13207 Marseille cedex 1

