



LIGNE NOUVELLE PROVENCE COTE D'AZUR
Etudes Préalables à l'Enquête d'Utilité Publique

COLLEGE DES ACTEURS

Compte-rendu de la 5^{ème} réunion

Marseille, le 29 septembre 2015

RAPPEL DE L'ORDRE DU JOUR

Faire le point :

- Sur les décisions gouvernementales de la priorité 1 du 7 mai 2014 et de la priorité 2 du 13 avril 2015 le lancement de la 2ème phase des études pour constituer le dossier d'enquête d'utilité publique en 2017,
- De présenter la décision de la CNDP du 2 septembre 2015,
- Et de présenter les étapes à venir du projet.

Permettre l'expression et l'avis des membres du collège sur :

- le dispositif d'information
- le dispositif de concertation du 1er semestre 2016

PRESENTS (cf. feuille de présence en annexe)

M. le garant de la concertation : Philippe QUEVREMONT

Membres du Collège des acteurs :

PRESENTS		
Enterrons la LGV	AMBERTO	Alex
Particulier	BERENGER	Henri
Vivre à Gémenos (affilié à France Nature Environnement)	CHAIX	René
Collectif TGV Sud Var	CHEVRET	Nadyne
Chambre de Commerce et d'Industrie Marseille Provence – CCIMP	SIWEK	Maud
Association Stop Nuisance Cuers	DUCREUX	Ilda
	FABRIS	Joseph
Communauté d'Agglomération Dracénoise	DECOMPTE	Frédéric
Conseillère départementale 06 et conseillère municipale	DESCHAJNTRES	Sophie
GIR Maralpin	DESRIAUX	Pierre
	MOLINARI	Jacques
Association farlédoise (représente Mme Linda LESAGE) Association farlédoise (représente Mme Simone REAU)	PETIT	Jean-Serge
Train Avenir Centre Var	GARENNE	Gaston
	GRISOLLE	Sébastien
	PERNOUD	Jean-Claude
Chambre de Commerce et d'Industrie de région Provence Alpes Côte d'Azur – CCIR	GLORIAN	Christophe
FARE SUD - Fédération d'Action Régionale pour l'Environnement	GONELLA	Jean
Association de Défense des Habitants de l'Est du Cros – ADHEC	GOURMANEL	Brigitte

Association Région Verte		
Association France Nature Environnement, section FNE 06		
Association Défense Environnement Villeneuve – ADEV 06	JOVER	Serge
Conseil de Développement de la CASA		
FNAUT PACA	JULLIEN	Claude
Stop LGV Sanary	LIEUTAUD	Michel
MAIRIE DE BIOT 1er adjoint au Maire	MAZUET	Michel
Association des Amis du Rail Azuréens	NALLINO	Germain
Association TGV et Développement Var-Nice Côte d'Azur	PATOUILLARD	Alain
APROTIBAC BIOT	PILLET	Véronique
	SALOMONE	Eliane
TGV Développement, Syndicat des Propriétaires Forestiers du Var	QUINTON	Rémi
ABSENTS		
chambre d'agriculture du VAR	ALTERO	Eric
Association de Défense des Sanaryens (ADS)	BEAUJEUX	Georges
	MOLINELLO	Christine
Association des Amis du Vieux-Revest et du Val d'Ardène, Loisirs et culture	CHESNAUD	Claude
Association des citoyens laurentins (Saint-Laurent-du-Var)	COUSINIE	Christiane
Chambre de Commerce et d'Industrie Marseille Provence – CCIMP	DAVID	Jean-Baptiste
Association Saint Julien Roquefort à BIOT	DESPORTES-JENNINGS	Laurence
Association farlédoise (représente Mme Linda LESAGE) Association farlédoise (représente Mme Simone REAU)	ENDERLE	Aurélia
Comité départemental des Bouches du Rhône de la Fédération de la Montagne et de l'Escalade	FULCONIS	Claude
Etablissement Public d'Aménagement (EPA) de la Plaine du Var : EcoVallée	GORIN	Véronique
Particulier	GOUDIGUEN	Patrice
COFHUAT	HENAFF	Robert
Commune de Grasse	JOUVE	Catherine
	FLATOT	Raphaël
ADIHS, Coopératives Agricoles d'Approvisionnement de l'Ouest Varois	KALAC	Christian
Association Stop TGV Coudon	LESAGE	Olivier
	MANZO	Mme
FNAUT PACA	MENARD	Jean-Paul
Stop LGV Sanary	VUILLEMIN	Pierre
FNAUT TOULON	MALASPINA	Jean-Pierre
Particulier	MARTE	Christiane
Association de Défense des Sites et de l'Environnement de la Côte d'Azur (GADSECA)	MAYCHMAZ	Jacqueline

Association du Parc d'Activités de Gémenos & Syndicat des Paluds d'Aubagne	MONDINI	Pascal
Particulier	PRIVE	Marc
Association Sollies-Pont Avenir	RAIMOND	Jean
Association Stop Nuisances Cuers		
Ville d'Aubagne (représente M. GAZAY)	ROUSSET	M.
TGV Développement, Syndicat des Propriétaires Forestiers du Var	ROUX	Frédéric
Particulier	VAN COUYGHEM	Jean-Michel
SNCF RESEAU & INSTITUTIONNEL		
SGAR	BRUCHET	Patricia
SNCF RESEAU	CHERRIER	Jean-Michel
	ALLA	Nicolas
	KARLIN	Christophe
	PASTOUR	Fabien
	TEISSEDRE	Carole
	ZERAIG	Nouredine
ARTELIA	COUVERT	Bernard
CONSEIL REGIONAL	LEYDET	Christophe

Propos introductifs

Jean-Michel CHERRIER accueille les membres du Collège pour cette cinquième réunion et propose de dérouler la présentation « Power Point » dans un premier temps dans son ensemble et sans interruption afin de laisser, à la suite de la présentation, une large part aux échanges.

Philippe QUEVREMONT se présente aux nouveaux membres du collège des acteurs. Il évoque sa situation de garant de la concertation dans le cadre de la décision de la CNDP de ne pas faire un débat public sur le projet de LNPCA mais de recommander la poursuite de la concertation.

Vous pouvez contacter le garant à l'adresse mail suivante : philippe.quevremont@laposte.net

Point projet – Présentation de SNCF Réseau

La présentation faite au collège des acteurs est principalement revenue sur les décisions du comité de pilotage du 21 mai 2015 qui a validé le principe d'une période de concertation publique sur les tracés et les Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM) de la Priorité 1, de 4 mois minimum, au 1er semestre 2016 et une période d'information des élus, des collectivités et du milieu associatif au 2ème semestre 2015, et du publique en janvier et février 2016.

Les éléments présentés :

- les décisions gouvernementales de la priorité 1 du 7 mai 2014 et de la priorité 2 du 13 avril 2015

- la saisine de la CNDP et la décision 2 septembre 2015
- les étapes à venir et la 2ème phase des études pour constituer le dossier d'enquête d'utilité publique en 2017,
 - le dispositif d'information
 - les principes du dispositif de concertation publique sur les tracés et les Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM) de la Priorité 1 au 1er semestre 2016
- La charte de développement durable et la grille d'analyse

Débats – Questions posées

Question : le précédent garant, Philippe Marzolf, ayant jugé sévèrement la concertation a préféré mettre fin à son mandat laissant une longue période de vacance du poste.

Réponse : la mission de garant Philippe Marzolf a pris fin à la nomination de Philippe Quévremont, par décision de la CNDP du 4 mars 2015 comme personnalité qualifiée chargée de veiller à la mise en œuvre des modalités d'information et de participation du public pendant la phase postérieure au débat public.

Philippe Marzolf avait exprimé, lors de son intervention au COPIL du 7 juillet 2014, la moindre pertinence de la période d'information et de consultation sur la ZPP et après avoir fait part de son analyse personnelle, son souhait de mettre fin à son rôle de garant.

Question : concernant la saisine de la CNDP et la décision, on peut s'interroger sur la rapidité de la réponse de la CNDP avec un dossier envoyé fin août en regard de l'importance du projet, d'une part, et la position de l'Etat qui, de toute façon, ne tient pas compte des avis du territoire si l'on regarde la décision prise sur GPSO (de Bordeaux vers Dax et Toulouse), d'autre part. Par ailleurs, il n'est pas acceptable de ne pas avoir eu le dossier de saisine avant son envoi.

Réponse : le dossier de saisine a été envoyé par le maître d'ouvrage conformément aux délais requis par la CNDP. Il a été livré par le maître d'ouvrage à la CNDP le vendredi 21 août permettant ainsi à la commission de présenter une décision lors de l'assemblée du 2 septembre 2015

Le maître d'ouvrage rappelle à cette occasion l'indépendance de la CNDP et évoque les débats qui ont animé la commission qui avait parfaitement connaissance de la demande de certaines associations pour un nouveau débat public. Le maître d'ouvrage s'étant attaché à présenter dans le dossier de saisine la continuité du dispositif acté par les bilans de la concertation et du dispositif d'information et de consultation sur la ZPP. Ces bilans ayant présentés l'ensemble des positions exprimées par le territoire.

Concernant la diffusion du dossier de saisine avant son envoi à la commission, il est précisé la responsabilité entière et unique de constitution du dossier de saisine par le maître d'ouvrage. Par ailleurs, le maître d'ouvrage évoque sa volonté de transparence et d'information en diffusant le dossier, après décision de la CNDP, au COLAC et sur le site du projet.

Question : Une concertation au 1^{er} semestre 2016 seulement semble trop tardive. La concertation de phase 1 a été une parodie de concertation, fautive et biaisée. Il n'y a jamais eu de concertation « réelle » sur la gare Ouest Alpes-Maritimes, ni sur les raccordements de la voie littorale sur la ligne Cannes-Grasse.

Réponse : Si le maître d'ouvrage a conscience des critiques du territoire sur un dispositif de participation du public au projet qu'il souhaite pouvoir améliorer sous l'égide du garant, il considère que les dispositions de concertation des différentes phases du projet présentées dans le cadre de bilans actés par la CNDP, diffusés au territoire et un dossier de saisine constitué sur la base de ces bilans ont permis à la CNDP de former une décision de poursuite du dispositif de concertation.

Une telle décision ne semble pas envisageable sur constat d'un dispositif qui aurait été jugé défaillant.

Le maître d'ouvrage admet que si le dispositif de concertation n'a pas été particulièrement appuyé sur les raccordements à la ligne Cannes-Grasse, c'est que ces dispositifs étaient principalement liés au choix de positionnement d'une gare OAM, qui lui, est un choix directement issu de la concertation puisque la proposition initiale du maître d'ouvrage était une gare en interconnexion Ligne Nouvelle / Ligne Cannes-Grasse à Mouans Sartoux.

Question : Des ateliers gares se tiennent actuellement et ce, depuis l'année dernière. A quoi servent-ils et pourquoi les associations n'y sont pas conviées ?

Réponse : le maître d'ouvrage a organisé des ateliers gares dans le cadre de la 2^{ème} phase des études. Ces ateliers sont constitués des collectivités cofinanceurs et des partenaires liés à l'aménagement urbain et aux enjeux de mobilité. Ces ateliers vont permettre au maître d'ouvrage de constituer les variantes de position et de fonctionnalités de gares et de PEM qui seront proposées à la concertation au 1^{er} semestre 2016.

D'une manière générale, le maître d'ouvrage a la responsabilité de réaliser les études de variantes de tracés et de PEM, dans le cadre de la gouvernance du COPIL, en relation avec les cofinanceurs et les collectivités concernées. Ces études doivent permettre de dégager des propositions qui seront soumises à la concertation. La participation du public permettra de réaliser une synthèse des débats et de faire ressortir un choix de tracé préférentiel. Ce tracé préférentiel sera alors présenté à l'approbation ministérielle et fera l'objet des études d'approfondissement pour la constitution du dossier d'enquête

Question : concernant les sondages géotechniques en cours de réalisation. Pourquoi n'avons-nous pas été informés ? Les sondages sont-ils réalisés sur les sections de la priorité 1 et de la priorité 2 ? Comment allez-vous réaliser les sondages sur les communes qui s'y opposent ?

Réponse : le maître d'ouvrage précise que les mairies ont été informées des sondages à réaliser sur leurs communes, qu'une plaquette d'information a été distribuée à tous les riverains concernés par un point de sondage, et que par ailleurs, la réalisation des sondages est prévue dans le cadre d'un arrêté préfectoral.

Les sondages sont réalisés sur les sections de la priorité 1, les sections de la priorité 2 n'étant pas concernés dans l'immédiat, suite à la décision du gouvernement de réaliser les études de la priorité 2 entre 2023 et 2050. Des sondages sont réalisés aux limites des sections de la P1 et de la P2 pour permettre de garantir la continuité du projet aux 2 jonctions P1 et P2 à Aubagne et au niveau de la Siagne.

La réalisation des sondages est indispensable à l'acquisition des données nécessaires à la réalisation des études de passage de la ligne que ce soit en souterrain ou en surface. Un retard dans la réalisation des sondages entraînera une impossibilité pour le maître d'ouvrage de réaliser les études de tracés dans les délais du planning actuel et une impossibilité de présenter les tracés à la concertation du 1^{er} semestre 2016.

Le maître d'ouvrage ne doute pas qu'une bonne information sur les sondages et l'importance du projet, et la nécessité de fournir les études de choix de tracé au territoire puisse permettre de lever les incompréhensions actuelles.

Question : la réalisation des sondages devant permettre de caractériser un tracé, pourquoi le maître d'ouvrage ne communique-t-il pas sur ces tracés ? Pourquoi le maître d'ouvrage n'a pas fait de réunion de présentation du plan de sondage ? Le maître d'ouvrage peut-il garantir le passage en tunnel sur le territoire de la CASA conformément à la demande des élus de la CASA ? Un groupe de travail doit être mis en place pour présenter la stratégie de sondage.

Réponse : le plan de sondage établi par le maître d'ouvrage est un plan de sondage adapté à l'ensemble de la zone de passage préférentielle validée par le gouvernement afin d'avoir la possibilité d'étudier plusieurs variantes de tracés à l'intérieur de la ZPP. Il n'est donc pas possible, à ce stade des études, de déterminer un tracé spécifique à partir du plan de sondage actuel. C'est seulement après la décision ministérielle d'approbation du tracé que les sondages seront réalisés sur le tracé préférentiel lors de la phase des études d'approfondissement.

Le maître d'ouvrage précise à nouveau que les mairies ont été informées des sondages à réaliser sur leurs communes, qu'un plaquette d'information a été distribuée à tous les riverains concernés par un point de sondage, et que par ailleurs, la réalisation des sondages est prévue dans le cadre d'un arrêté préfectoral.

Le maître d'ouvrage réalise les études de tracé conformément aux caractéristiques de la zone de passage préférentielle validée par le gouvernement. La ZPP avait fait l'objet d'une période d'information et de consultation du public fin 2013. Ainsi, les études actuelles prennent en compte les zones de passage en tunnel, en surface et en indéterminé présentées dans le document de la ZPP.

Si l'information sur les sondages peut être complétée en fonction des demandes du territoire, et compte tenu du fait que les sondages doivent permettre de proposer plusieurs variantes de tracés dans la ZPP, le maître d'ouvrage n'envisage pas, à ce stade des études, d'organiser un groupe de travail sur les sondages.

Question : le principe de réalisation de la boucle ferroviaire dans le 06 ne devrait pas permettre un développement et une pertinence du service grande vitesse dans la mesure où la zone de clientèle restera pour les entreprises ferroviaires sur Cannes et Antibes. Dans ces conditions, comment pouvez-vous assurer de la désaturation de la ligne littorale si les services GV continuent de passer par la ligne littorale ?

Réponse : le maître d'ouvrage souligne que les décisions prises par le gouvernement pour la priorité 1 s'inscrivent dans le cadre de l'amélioration du système ferroviaire et la désaturation des nœuds ferroviaire en priorité. Ainsi, il est tout à fait exact que l'amélioration importante des temps de parcours et de dessert grande vitesse du 06 sera réalisée avec les aménagements liés à la priorité 2 (section de ligne nouvelle entre le Muy et la Siagne).

La réalisation de la boucle ferroviaire permettra d'augmenter l'offre de desserte régionale en présentant une desserte actuellement inexistante du territoire au niveau de Sophia Antipolis et des temps de parcours envisagés de 7 mn entre Nice et Sophia Antipolis

Par ailleurs, le choix de la boucle ferroviaire correspond précisément aux demandes du territoire exprimées lors de la concertation de 2011 de mettre la priorité aux trains du quotidien.

Question : dans le cadre des services ferroviaire et de la desserte du territoire, pouvez-vous nous préciser les éléments concernant une halte à la Barrasse et une halte TGV en gare d'Aubagne ?

Réponse : A ce stade des études, la halte de la Barrasse est intégrée dans le plan de service de desserte TER actuel avec la desserte appliquée depuis la mise en service de la 3^{ème} voie, et ce service ne devrait pas être modifié.

Le service projeté par le projet ne prévoit pas aujourd'hui d'arrêt des TGV à Aubagne. La halte TGV d'Aubagne fait partie des alternatives possibles qui seront à étudier en fonction des volontés exprimées et des impacts sur les aménagements de la gare d'Aubagne en considérant qu'il existe aujourd'hui des variantes contrastées surface et souterrain liées à la prise en compte, ou non, d'aménagements conservatoires à réaliser en priorité 1 pour la priorité 2

Question : la ligne littorale se trouve en zone de submersion marine, fortement impactée par les aléas climatiques, elle devra être déplacée à terme, comment envisagez-vous l'augmentation des liaisons TER dans ce cas ?

Réponse : il n'existe pas aujourd'hui de scénario prévoyant à plus ou moins long terme un déplacement de la ligne littorale. Le système projeté avec la ligne nouvelle permet de mettre en place une optimisation de l'utilisation de la ligne littorale en répartissant les services actuels entre la ligne nouvelle et la ligne littorale, mais la ligne littorale reste indispensable aux services ferroviaires entre les 3 grandes agglomérations de la région. Par contre, la réalisation de la Ligne Nouvelle va permettre une alternative inexistante aujourd'hui de continuité de certains services ferroviaires en cas de coupure de la ligne littorale. Une difficulté sur la ligne littorale entraînant aujourd'hui l'arrêt de tous les trains sur la ligne.

Question : Avez-vous aujourd'hui les clés de financement des compléments à la convention de financement ? Avez-vous des éléments sur le financement de la réalisation du projet ? Ou en est la mission financement ?

Réponse : le COPIL du 21 mai 2014 a acté les propositions d'avenant à la convention de financement et de compléments financiers pour la réalisation des études et des acquisitions foncières, sans valider les clés de financement qui resteront à négocier entre les différents cofinanceurs actuels du projet. Cette négociation est prévue après les élections régionales.

A ce stade du projet, comme par ailleurs sur l'ensemble des projets, il est très difficile de fixer des clés de répartition de financement d'un projet compte tenu des évolutions de la fiscalité des collectivités, des modifications de l'organisation territoriale avec la mise en place, par exemple, de la métropole Aix Marseille Provence et du principe de réalité sur la réalisation du projet avant la DUP.

Par ailleurs, il convient de considérer que les clés de répartition, ainsi que le nombre de cofinanceurs pour les études du projet n'impliquent en aucune façon l'organisation du financement des travaux. La phase de réalisation fera l'objet d'une nouvelle négociation et mettra autour de la table l'ensemble des partenaires qui souhaiteront apporter au financement du projet.

La mission de financement conduite par Francis IDRAC et Yves COUSQUER avait travaillé sur des pistes de financements, mais ce travail était très exploratoire et n'avait pas pour but de fixer les clés de répartition pour la réalisation du projet. La mise en place d'une nouvelle mission de financement a été demandée par le Comité Technique du projet.

Question : dans le cadre de la nouvelle organisation du territoire et de la répartition des EPCI, le COPIL sera-t-il reconfiguré pour tenir compte de ces modifications ? Les communes concernées par le projet pourront-elles être présentes au COPIL ?

Réponse : C'est le Comité de Pilotage du projet qui assure la gouvernance du projet et la représentation de toutes les collectivités actuellement partenaires de la convention de financement des études qui devra statuer sur ces points.

Question : vous nous présentez une charte de développement durable qui indique des objectifs économiques et sociaux et une contribution à une meilleure équité sociale. Comment comptez-vous traiter ce sujet ?

Réponse : une meilleure organisation des transports avec des fréquences accrues, des pôles d'échanges multimodaux permettant un meilleur accès aux transports à l'ensemble du territoire sont des points, entre autres, de limitation de l'isolement, de facilité d'accès aux zones d'emplois et d'études contribuant à une meilleure équité sociale.

Question : de la même manière, comment comptez-vous agir sur la préservation des espèces

Réponse : le maître d'ouvrage réalise, au titre des études en cours, les inventaires écologiques pour les états initiaux et prépare les dossiers pré-CNPN et Natura 2000 en proposant les actions nécessaires à la préservation des espèces, notamment à partir de la logique éviter, réduire, compenser.

Question : dans le cadre de l'observatoire du foncier, et plus généralement des études du projet, comment comptez-vous informer les SCOT et aboutir à la prise en compte du projet dans les SCOT ?

Réponse : A ce jour, et tenant compte du travail sur la prospective territoriale de la 1^{ère} phase des études, les SCOT ont été largement informés du projet.

Pour autant, il n'est pas dans les prérogatives du maître d'ouvrage d'imposer une transcription du projet dans les SCOT qui restent libres, en fonction des décisions et perspectives d'aménagements de chacun, de prendre en compte le projet.

Conclusion

D'une manière générale, les membres du COLAC déplorent un manque de transparence sur le projet, des délais de réponse trop importants aux différentes questions posées et un manque de concertation sur le choix des tracés.

Le garant note les besoins et les attentes des participants sur le contenu et le fond du projet. Il considère que le dispositif de concertation devra répondre à ces attentes

Par ailleurs, le garant considère qu'un document de référence devra permettre une bonne compréhension des enjeux du projet et une présentation précise des aménagements (tracés et PEM) qui seront soumis à la participation du public.

Le garant rappelle cependant que l'objectif du COLAC est de travailler sur la méthode de concertation et non pas sur le contenu du projet. Il observe qu'aucune remarque n'a été faite au cours de la présente réunion sur les modalités de concertation proposée.

Dans le cadre des rencontres du garant avec les associations membres du COLAC et des associations agréées pour l'environnement, le garant tiendra des permanences dans les préfectures de département.

Les dates prévisionnelles de ces rencontres sont :

- Le 13/10 à Toulon,
- Le 14/10 à Nice
- Le 21/10 à Marseille

Préfecture	Salle de RDV	Horaires	Date	Personne à contacter
Var - Toulon Bd du 112ème RI Quartier les Lices 83000 TOULON	Salle Pierre Puget Accueil général - niveau 2	9h - 18h	13 octobre	Avant le 12 octobre Mme MAZNICA 04 94 18 84 01
Alpes Maritimes - Nice Centre Administratif Départemental Route de Grenoble 06000 NICE	Salle 813 - 8ème étage Tour Jean Moulin	9h- 18h	14 octobre	Avant le 13 octobre Mme NISSIM ARBEY 04 93 72 29 53
Bouches du Rhône - Marseille Bd Paul Peytral 13006 MARSEILLE	Salle 222 – 2ème étage	10h - 18h	21 octobre	Avant le 20 octobre Mmes SEMPERE/TCHEMI 04 84 35 45 71/45 77

Annexes

Lecture en séance et remise des documents suivants :

- Lettre du COLLECTIF EST VAR POUR LES TRANSPORTS RÉGIONAUX DE PROXIMITÉ et opposé à tout projet d'infrastructure destructrice, ruineuse et inutile, remis par Mme Nadyne Chevert pour Mme Marie-Laure Meillaud-Boffard, Co-coordinatrice, Présidente de l'Association APPEL-Le Muy



questions pour le
COLAC du 29 sept 20

- lettre remise par Mme Nadyne Chevret, Association STOP NUISANCES CUERS, Membre de LA COORDINATION REGIONALE CONTRE LE PROJET LGV PACA



courrierSNCColac
29sept2015.pdf

FIN DU DOCUMENT

SNCF Réseau
Mission LNPCA
Les Docks – Atrium 10.5
10 Place de la Joliette - BP 85404
13567 MARSEILLE CEDEX 02