

Marseille, le 1^{er} août 2014



PRÉFET DE LA RÉGION PROVENCE-ALPES-COTE D'AZUR

LIGNE NOUVELLE PROVENCE-CÔTE D'AZUR

Comité de pilotage du 7 juillet 2014 Compte-rendu

Introduction

Le comité de pilotage (COFIL) s'est tenu sous la présidence du secrétaire général aux affaires régionales, M. Gilles Barsacq. En propos introductifs, il rappelle que la commission « Mobilité 21 » a constaté l'évolution du projet de LGV vers un projet de « Ligne nouvelle » réalisable par étapes. Les choix du gouvernement constituent un levier primordial pour notre région puisque le scénario 2 retenu comme référence représente 28 à 30 Mds € d'investissements à réaliser d'ici 2030 sur les infrastructures nationales dont près de 25 % concernent la région Provence-Alpes-Côte d'Azur et 6,7 Mds€₂₀₁₂ plus spécifiquement le projet de ligne nouvelle et les sections de priorité 1 permettant la désaturation des nœuds ferroviaires marseillais et azuréen. Il souligne que le comité de pilotage du 23 septembre 2013 avait acté et proposé au ministre la ZPP (zone de passage préférentielle) sur les sections de priorité 1 ; il a également validé un dispositif d'information et de consultation de la Zone de Passage Préférentielle du projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur en 2 temps et sur 2 périodes avec un premier temps consacré à l'information et la consultation des élus du territoire et un deuxième temps consacré à l'information et à la consultation du public et deux périodes distinctes : d'octobre à décembre 2013 pour la ZPP des sections de la priorité 1 et de mai à juin 2014 pour la ZPP des sections de la priorité 2.

A la suite du dernier comité de pilotage, le ministre en charge des Transports a demandé, dans sa décision du 21 octobre 2013, l'accélération du rythme des études sur les sections de priorité 1 avec un objectif de déclaration d'utilité publique en 2017 afin de permettre la réalisation prioritaire du traitement des nœuds ferroviaires marseillais pour un montant de 2,5 Mds€₂₀₁₂, et azuréen pour un montant de 4,2Mds€₂₀₁₂.

Conformément à sa demande, le dossier présentant la zone de passage préférentielle sur les sections de priorité 1 accompagné de la synthèse de la période d'information et de consultation a été transmis au ministre en janvier 2014

L'objectif de ce comité de pilotage est de prendre connaissance du bilan de l'information et de la consultation menées sur notre territoire, de présenter la décision ministérielle reçue le 7 mai

dernier sur les sections de priorité 1, et de proposer la ZPP sur les sections de priorité 2. Il s'agit également de prendre connaissance du programme général et du planning de la 2^{ème} phase des études à venir dans le cadre des études préalables à l'enquête d'utilité publique, ainsi que du budget des études terminées et à venir.

L'information et la consultation sur la ZPP (cf diaporama)

M. Jean-Michel Cherrier, chef du projet « Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur » à RFF présente le dispositif d'information et de consultation décliné sur deux périodes distinctes pour la ZPP des sections de priorité 1 et la ZPP des sections de priorité 2 qu'une synthèse des retours du territoire. Le bilan complet et détaillé sera envoyé à la Commission nationale du débat public (CNDP) en septembre 2014.

Pour la priorité 1, l'information et la consultation des élus et des acteurs socio-économiques réalisée entre le 28 octobre et le 20 novembre 2013 a permis de souligner que la zone de passage préférentielle et ses modalités d'insertion n'ont fait l'objet d'aucune désapprobation dans les Bouches du Rhône ; des demandes de précision sur les aménagements en gare d'Aubagne, sur les modalités et les délais de réalisation dans la vallée de l'Huveaune sont apparues. Dans les Alpes maritimes, le projet est fortement soutenu dans son principe mais il est demandé d'approfondir les modalités de réalisation, ainsi que les possibilités de mixité avec le fret, les raccordements avec la ligne existante ainsi que le positionnement de la gare nouvelle de Sophia Antipolis.

L'information et la consultation du public en décembre 2013 s'est traduite par un doublement de la fréquentation du site internet avec plus de 6000 visites sur la période de consultation du 21 novembre au 20 décembre, et plus de 900 retours à partir des documents distribués. Le public s'est exprimé autant sur le système ferroviaire existant et le projet présenté que sur la ZPP (zone de passage préférentielle). La nécessité de désaturer les nœuds ferroviaires marseillais et azuréens est largement partagée par les habitants et plus particulièrement par les usagers. Le développement des transports en commun est perçu comme une nécessité.

Pour la priorité 2, l'information et la consultation des élus et des acteurs socio-économiques réalisée entre le 15 avril et le 6 mai 2014 permet de souligner que dans les bouches du Rhône, la ZPP et ses modalités d'insertion n'ont fait l'objet d'aucune désapprobation même si certains points de vigilance demeurent. Les représentants de l'Ouest Var ont pris acte des décisions du gouvernement et de la proposition de la ZPP ; ils restent vigilants sur les conditions d'intégration du projet dans le territoire et souhaitent un resserrement rapide de la bande de passage sous la forme d'un PIG (projet d'intérêt général). Les élus de l'Est Var ont marqué leur impatience devant l'échéance 2030-2050 et ont transmis leur souhait de coordonner urbanisme et transports notamment autour du pôle d'échange de l'Est Var. Le comité territorial du Var a approuvé la ZPP et souhaité que la réalisation du projet ne soit pas différée notamment pour l'amélioration de la desserte de l'aire toulonnaise. Les représentants des Alpes maritimes ont, en commission consultative et en comité territorial, soutenu le projet et souhaité également sa réalisation au plus vite y compris pour la section Le Muy-Siagne.

Le site internet a vu sa fréquentation doublée du 12 mai au 13 juin 2014 pendant la période d'information et de consultation sur la priorité 2 ; il y a eu plus de 2400 retours, soit 2,5 fois plus que lors de la consultation sur la priorité 1 à cause d'une forte mobilisation des acteurs socio-économiques des Alpes maritimes et des associations varoises. Le projet est plébiscité par les acteurs socio-économiques qui soulignent l'urgence et la nécessité de sa réalisation.

Les capacités de financement et l'opportunité du projet restent à éclairer ainsi que les bénéfices sur les trains du quotidien apportées par la réalisation de cette Ligne Nouvelle.

M. Marzolf, garant de la concertation, évoque la moindre pertinence de la période d'information et de consultation en regard de la concertation proprement dite et signale la demande de réunions publiques par certaines associations. Il fait part de son analyse personnelle sur le positionnement des collectivités et des élus sur le projet et exprime son souhait d'arrêter son rôle de garant.

Expression des co-financeurs :

Elle fait ressortir les points suivants partagés par les représentants du Conseil régional, du Conseil général des Bouches du Rhône, du Conseil général du Var, de MPM, de NCA :

- Le projet a évolué de LGV en Ligne Nouvelle et il participe à un aménagement global du territoire pour les trains du quotidien.
- Les élus se sont impliqués dans l'évolution de ce projet qui a tenu compte des remarques formulées au cours des différentes étapes de la concertation.
- Pour les représentants politiques, qui constituent autant des décideurs que des bailleurs de fonds, ce projet fait aujourd'hui l'objet d'un large consensus car il propose un système ferroviaire qui allie trains à grande vitesse et trains du quotidien.

La Zone de passage préférentielle

La décision ministérielle du 7 mai sur la ZPP de priorité 1 confirme l'accélération du rythme des études pour les sections de première priorité en arrêtant la ZPP et en engageant une nouvelle étape du projet qui permettra de définir le tracé qui sera présenté à l'enquête. RFF présente par ailleurs, la ZPP sur la priorité 2 qui sera transmise prochainement au ministre en vue d'une décision ministérielle escomptée en fin d'année.

Le programme général de la phase 2 des études, planning et budget

RFF présente les objectifs de cette nouvelle phase d'études et les principales étapes qui doivent notamment permettre de constituer le dossier d'enquête d'utilité publique pour les sections de priorité 1 pour début 2017.

Il présente le montant des dépenses affectées aux études de la phase 1, à savoir 36,1 M€ arrêtés au 31 décembre 2013. Le montant disponible, à ce jour dans le cadre de la convention de financement, pour le financement de la phase 2 des études est de 42,1 M€_{courants}.

2 options sont présentées pour la suite des études nécessitant des niveaux de financement complémentaires différents en fonction du niveau d'études sur la priorité 2 :

- 4,6 M€ complémentaires pour la réalisation des études de phase 2 jusqu' au dossier d'enquête publique sur la priorité 1 et la prise d'un arrêté de mise à l'étude sur la priorité 2. les études réalisées dans ce cadre prennent en compte la partie « programme » du dossier EUP (système ferroviaire dont évaluation socio-économique) sur les sections P1 et P2

- 24 M€ complémentaires pour la réalisation des études de phase 2 jusqu'au dossier d'enquête publique sur la priorité 1 et la décision d'un projet d'intérêt général sur la priorité 2.

Des compléments financiers seront à prévoir en fonction du scénario retenu et des financements mobilisables dans le cadre du prochain CPER. Cela concerne en particulier :

- la réalisation de l'enquête publique sur les sections de priorité 1 : 6,5M€
- les acquisitions foncières par anticipation : 43 M€ pour dans le cas d'un PIG sur P1 en 2016 et d'un AME sur P2 en 2015, ou 50 M€ dans le cas d'un PIG sur P1 en 2016 et d'un PIG sur P2 en 2016.

Expression des co-financeurs :

Elle fait ressortir les principaux points suivants :

- L'acceptation des éléments présentés par le maître d'ouvrage concernant la fin de la phase 1 des études et du montant des dépenses
- il s'agit de ne pas perdre de temps et d'engager rapidement les études de phase 2 sur les sections de priorité 1 puisque la décision ministérielle est connue depuis le 7 mai 2014 ;
- Pour le Conseil régional, cette accélération des études est souhaitée également sur les sections de priorité 2 qui doivent s'engager rapidement et préserver ainsi le caractère global du projet.
- Pour le conseil général des Alpes maritimes, le tronçon Le Muy-Nice doit être considéré dans sa globalité et l'objectif est d'aboutir à un PIG sur les sections de priorité 2.
- Les représentants du Var (Conseil général et TPM), soulignent la nécessité de réaliser une infrastructure nouvelle indispensable au développement des trains du quotidien et leur souhait de présenter rapidement au ministre le dossier de validation de la ZPP. Ils considèrent cependant qu'un nouveau cadre contractuel est indispensable et qu'un avenant doit être proposé à la signature des co-financeurs inscrivant un nouveau programme d'études pour la phase 2.

Expression de M. Yves Cousquer :

Dans cette ultime intervention avant le passage de témoin au futur président du Comité Technique, M. Vincent Pourquery de Boisserin, Yves Cousquer a tenu à souligner 3 étapes clés : en 2009, le secrétariat permanent qui a permis d'aboutir au choix de passage par les métropoles du sud, puis à la signature en 2010 de la convention financière ; le rapport de la commission « Mobilité 21 » qui a permis de valider un projet réalisable par phase, et enfin la décision ministérielle sur les sections de Priorité 1. Il souhaite transmettre 3 messages aux partenaires de ce projet :

- entretenir la dynamique du projet : il s'agit de respecter le calendrier sur P1 et de savoir anticiper sur les éléments clés sur P2, par exemple les études géotechniques pour la descente en tunnel vers Toulon.

- Éclairer la dialectique entre ce projet ferroviaire et l'aménagement du territoire à l'échelle de la région, en inter-région et à l'échelle des métropoles
- les réformes institutionnelles vont peser sur le financement de ce projet ; il s'agit dans un premier temps d'inscrire ce projet dans le prochain CPER, puis de l'inscrire dans les réflexions nationales en tenant compte des évolutions du panorama institutionnel et ferroviaire. Ainsi, la Région devra être le chef de file de l'ensemble des collectivités avec notamment une participation majoritaire au sein des participations des collectivités et intégrant à nouveau la participation financière de la Principauté de Monaco.

Présentation de M. Pourquery de Boisserin :

Il se définit comme un homme de projet ; la décision ministérielle constituera sa feuille de route ainsi que la citation d'Edgard Faure « le bon projet c'est celui qu'on peut mener ensemble ».

Conclusions :

- Le comité de pilotage prend acte de la fin de mandat de M. Marzolf ;
- Les partenaires actent que la phase 1 des études préalables à l'enquête publique est terminée et que les dépenses associées, attestées par le maître d'ouvrage, s'élèvent à 36,1M€ ;
- Le comité de pilotage acte le lancement immédiat des études de phase 2 sur les sections de priorité 1 avec le budget initial de la convention de financement (42,1M€_{courants}) afin de respecter le planning de janvier 2017 pour la remise du dossier d'enquête publique ;
- Le comité de pilotage valide la ZPP à proposer au ministre sur les sections de priorité 2 et demande à RFF d'adresser le dossier correspondant au ministre ;
- Le comité de pilotage mandate le comité technique et son président, M. Pourquery de Boisserin, pour mettre au point **un projet d'avenant à la convention de financement permettant de couvrir les besoins d'études** sur la base de ce qui sera retenu par la future décision ministérielle sur la priorité 2, sur les résultats de la concertation conduite, et sur les positions exprimées en COPIL.