

## LIGNE NOUVELLE PROVENCE CÔTE D'AZUR

Etudes Préalables à l'Enquête d'Utilité Publique

### Collège des Acteurs du 19 avril 2016 Compte-rendu de réunion

#### Rappel de l'ORDRE DU JOUR

---

- Introduction
- Le projet de ligne nouvelle Provence Côte d'Azur
  - Enjeux de déplacements
  - Bénéfices d'une 2<sup>ème</sup> ligne ferroviaire
- Partage du dispositif de la concertation publique
  - Analyse de contexte
  - Différentes étapes
  - Modalités proposées
- Organisation d'ateliers thématiques
  - Saturation ferroviaire
  - Développement durable
  - Modalités de désignation des participants

**PRESENTS** (cf. feuille de présence en annexe)

---

**M. le garant de la concertation :**

M. Philippe QUEVREMONT

**Membres du Collège des acteurs**

---

Jean-Michel CHERRIER accueille les membres du Collège pour cette réunion.

## **INTRODUCTION DES ECHANGES PAR SNCF RESEAU**

---

Après avoir présenté l'ordre du jour, Jean-Michel CHERRIER fait le point sur le projet et les décisions gouvernementales prises les 7 mai 2014 et 13 avril 2015.

Jean-Michel CHERRIER partage les objectifs pour l'année 2016, dont la concertation publique sur les tracés et les gares sur les aménagements relatifs à la priorité 1 du projet LNPCA.

Un participant s'interroge concernant le fait que les gares et les tracés soient déjà fixés. Jean-Michel CHERRIER assure qu'à ce stade du projet, rien n'est encore décidé.

## **INTRODUCTION DES ECHANGES PAR M. PHILIPPE QUEVREMONT, GARANT INDEPENDANT DE LA CONCERTATION**

---

Philippe Quevremont, garant de la concertation sur le projet LNPCA, annonce son soutien au dispositif de concertation qui va être présenté. Il précise que le dispositif a été construit en concertation avec lui.

## **QUESTIONS POSEES / THEMATIQUES ABORDEES**

---

### **Partie 1 : Le projet de ligne nouvelle Provence Côte d'Azur**

Stéphane SAINT-PIERRE, consultant du Cabinet Nicaya Conseil dont la mission est d'assister le Maître d'Ouvrage pour la concertation, présente les enjeux de mobilité liés au projet de ligne nouvelle.

#### Interrogations concernant l'argumentaire du projet LNPCA

Une représentante de l'Association de Biot et chercheuse universitaire dans le domaine de l'information réagit sur cette présentation en indiquant que tous les enjeux du projet se basent sur l'enquête IFOP. Or, il est possible selon elle de signifier ce que l'on souhaite au travers de ce type d'enquête. Elle illustre par l'item « améliorer les transports en commun » qui, selon elle, ne veut pas dire que le doublement ferré est la réponse adéquate.

Elle précise que le problème dans le département, comme dans toutes les villes de France, provient de la congestion aux heures de pointe.

Elle évoque le fait que le portrait dressé correspond à une situation apocalyptique afin de générer un élan précipité vers la solution ferrée.

Elle réfute les données avancées par SNCF Réseau. Jean-Michel CHERRIER précise que les sources chiffrées proviennent de l'INSEE.

Mme Nadine CHEVRET, représentante de l'association STOP TGV Coudon, exprime sa gêne de découvrir les informations en direct, sans avoir pu disposer des éléments au

préalable. Elle remarque que sur la page 15 du diaporama, l'indicateur « hausse du niveau de vie » n'apporte rien au débat.

Un représentant de l'association Amis du rail répond en précisant que ce travail permet de faire avancer le projet, dont le département a besoin et qu'il est dommage de réagir contre cela.

Jean-Michel CHERRIER rappelle aux participants que ce groupe de travail a pour objectif de partager le dispositif de concertation et ne constitue pas une assemblée de travail technique sur le fond du projet. IL précise que l'objet de la séance du jour n'est pas le contenu projet mais bien d'échanger sur les principes de la concertation d'une part et de préparer les ateliers relatifs à la « saturation ferroviaire » d'une part et à « l'environnement et au développement durable » d'autre part.

Une participante exprime le souhait qu'une véritable campagne d'information sur le projet soit mise en place par SNCF Réseau. Elle critique le dossier de presse qui, selon elle, ne constitue pas un document communicant adapté.

M. Olivier LE SAGE, adhérent de l'association Stop LGV, souhaite quand même aborder le contenu du projet et précise que la ligne existante est déjà une ligne structurante qui dessert les trois métropoles.

Mme COUSINIER, de l'association ADEV de Saint-Laurent du Var, indique que cette ligne n'est pas durable car elle se situe en bord de mer. Elle ajoute qu'elle aurait souhaité une autre étude sur la gare de Saint-Augustin pour mieux connaître sa fréquentation.

M. MOLINARI du GIR Maralpin déplore que les débats associés au projet se répètent depuis 10 ans et qu'en attendant, le projet n'avance pas.

M. Alain SEGUIN évoque le projet Tours – Bordeaux qui traverse également 3 grandes agglomérations, Bordeaux étant une agglomération à peine plus grande que Toulon. Monsieur SEGUIN insiste sur le fait qu'il faille accepter d'engager une réflexion commune sur ce territoire.

Une participante membre d'une association de Biot opposée au projet, précise que l'urbanisation de la commune est déjà très importante. Elle ajoute que le projet LNPCA « massacre » les espaces restants et les villes situées sur le parcours.

M. Joseph ABRIS, de l'association Stop Nuisances Cuers et adjoint au Maire de Signes, intervient pour rappeler qu'il n'est pas présent pour contester le projet mais pour comprendre et obtenir de plus amples explications, notamment sur 3 points :

- Il est présenté en page 16 du diaporama que la région PACA voit ses besoins en mobilité croître chaque année de 30 millions de déplacements supplémentaires. M. ABRIS souhaiterait obtenir plus d'information concernant cette donnée.
- Il rappelle que la Région PACA n'est ni la Creuse, ni la Lozère et qu'elle représente la région la plus touristique de France

## Partie 2 : Le dispositif de la concertation publique

Les participants ont pris connaissance de l'ensemble du dispositif de la concertation publique portant sur les aménagements relatifs à la priorité 1, validé à l'occasion du comité de pilotage du 12 avril 2016.

### 1. Interrogations concernant l'association des acteurs à la concertation publique

Un représentant de l'association STOP LGV Coudon exprime le souhait que l'ensemble des élus soit informé et non pas uniquement ceux impactés directement. Jean-Michel CHERRIER précise qu'il est prévu que l'ensemble des élus du département soit informé.

M. MAZET, Adjoint au Maire de Biot et conseiller communautaire à la CASA, s'interroge sur la disparition des associations dans l'étape 2 proposée dans le dispositif de la concertation. Selon lui les associations sont des partenaires du projet. Il ajoute qu'à la lecture du courrier d'invitation au collège des acteurs, il s'attendait à avoir une présentation du projet.

Jean-Michel CHERRIER rappelle que les partenaires du projet sont les co-financeurs et que le courrier d'invitation au COLAC évoquait bien comme ordre du jour le partage du dispositif de la concertation et non pas une présentation du projet.

M. Serge JOVER, association de Villeneuve-Loubet, regrette de n'avoir reçu le courrier.

M. Alexandre BERTEAU, représentant d'une association d'Aubagne, explique que désormais, dans les Bouches-du-Rhône, la Métropole regroupe 92 communes et que les intercommunalités de l'époque ont été dissoutes. Il indique que les élus aubagnais ont exprimé le souhait de participer au COPIL en vain tandis que les élus aixois, qui n'ont pas souhaité bénéficier du projet sur leur territoire, y ont participé.

### 2. Interrogations concernant la charte de la concertation

M. Frédéric Georges ROUX explique qu'en 2010, les acteurs ont participé la rédaction de la charte de la concertation, en lui donnant une orientation particulière. Il rappelle que le projet existe depuis un certain nombre d'années et qu'il convient également d'avancer sur les modes de concerter dans la phase dans laquelle se situe le projet.

Mme Simone REO, membre d'une association de La Farlède, remarque que la charte de la concertation est différente de celle présentée en 2011 tandis que le comité de rédaction est le même.

Jean-Michel CHERRIER explique que l'objectif est de soumettre au COLAC des évolutions afin de pouvoir échanger sur leur pertinence, la charte ayant été élaborée alors que SNCF Réseau portait un projet de LGV PACA et qu'aujourd'hui le projet a évolué suite à la concertation publique pour devenir un projet de ligne nouvelle (LNPCA). Il insiste sur le fait que ce projet de charte n'est qu'une proposition.

### 3. Interrogations concernant le dispositif de concertation

M. MAZET fait état de son sentiment de n'être concerté qu'une fois le projet complètement ficelé.

Jean-Michel CHERRIER confirme que le dispositif de la concertation est défini mais que l'ensemble des remarques sera consignée dans le bilan.

M. MOLINARI, du GIR Maralpin, remarque que le montage est très hiérarchisé et se désolé que les modalités de concertation aient été celles présentées lors du COPIL. Selon lui, les petits élus ont besoin d'un accompagnement pour accéder à la compréhension du projet et sont privés de la connaissance que peuvent offrir les acteurs associatifs, notamment le GIR Maralpin.

Jean-Michel CHERRIER rappelle que la concertation en 2011 portait sur les différents fuseaux de passage préférentiels et qu'en 2013, la zone de passage préférentielle a été communiquée à tous. La SNCF Réseau est mandatée pour présenter les différentes variantes de tracés sur les aménagements de la priorité 1. Il indique également que la déclaration d'utilité publique portera sur ces éléments.

M. QUEVREMONT, garant de la concertation, indique qu'aucune autre décision publique n'a été prise à ce jour pour les territoires de la priorité 2 et que SNCF Réseau a été mandaté par les cofinanceurs pour étudier les aménagements de la priorité 1. Il rappelle les grandes étapes obligatoires :

- La déclaration d'utilité publique est une procédure lourde qui se fait après une enquête publique, qui se déroulera en 2018, durant laquelle le maître d'ouvrage doit expliquer les avantages et les inconvénients de cette réalisation.
- Le Conseil d'Etat doit également donner son avis sur le projet.
- La priorité 3, qui actuellement correspond à une ambition de projet, sera soumise à une enquête publique en tant que projet tandis que les aménagements de la priorité 1 et ceux de la priorité 2 feront l'objet d'une enquête publique concernant le programme d'ensemble.
- Il est nécessaire de veiller à ce que les élus soient bien informés sur le processus.
- L'information du public est un droit, c'est pourquoi il convient de veiller à ce que tout public y ait accès et qu'il ait la possibilité de s'exprimer durant l'ensemble de la phase de concertation.
- Concernant la concertation, elle porte sur les propositions de tracés, à l'intérieur des fuseaux de passage préférentiels pour les aménagements de la priorité 1. Les cofinanceurs du projet ainsi que le préfet ont exprimé la volonté de présenter ces tracés aux élus, au préalable. Cependant, ces tracés seront également présentés au public. Le bilan de la concertation sur les tracés ne sera tiré qu'une fois le public consulté.
- La question de l'opportunité est essentielle. Elle concerne les tracés de la priorité 1 et l'impact socio-économique d'intérêt général pour les priorités 1 et 2.

Une participante s'interroge quant au choix de ne pas intégrer la gare de Nice Saint-Augustin à la concertation. Jean-Michel CHERRIER rappelle que cette décision date d'il y a 11 ans.

## Partie 3 : Les ateliers saturation et environnement et développement durable

Lors de cette partie de la réunion, Jean-Michel CHERRIER présente aux participants les objectifs de ces ateliers, les contenus proposés ainsi que les modalités techniques d'organisation (liste de participants et dates proposées notamment).

### 1. Interrogations concernant les objectifs des ateliers

M. MOLINARI exprime son accord d'organiser ces ateliers sous condition de disposer des études préalablement à leur déroulement. Il demande expressément à la SNCF Réseau d'envoyer aux participants les études en amont des ateliers.

M MAZET s'interroge sur la place des élus durant la phase 1, et notamment les ateliers EDD et saturation ferroviaire. Il souhaite connaître la manière dont sont désignés les élus qui vont travailler sur le projet. Jean-Michel CHERRIER informe que les élus associés seront ceux qui le souhaitent.

Jean-Michel CHERRIER explique qu'actuellement SNCF Réseau n'est pas mandaté par les cofinanceurs pour étudier les aménagements de la priorité 2. Il précise qu'une convention de financement est en cours de préparation et qu'elle est nécessaire afin de pouvoir faire les acquisitions foncières. Il poursuit en précisant que le portage financier n'est pas automatique si un accord préalable a été mis en place. Concernant la priorité 2, il indique que l'Etat met en place un observatoire du foncier qui fera l'objet d'un financement de quelques millions d'Euros dans le cadre du CPER.

M SEGUIN s'interroge sur la possibilité de mobiliser le foncier sous forme de projet d'intérêt général plutôt que de l'acquérir. Jean-Michel CHERRIER explique que ce type de procédure sera possible une fois les tracés choisis après la concertation publique.

M. QUINTON, de l'association TGV Développement, demande à quelle échelle se dérouleront les ateliers saturation ? Jean-Michel CHERRIER répond que ce seront des ateliers régionaux et précise qu'ils seront l'occasion pour la SNCF Réseau de répondre à l'ensemble des questions.

M. COUDON s'interroge sur la signification d'une information à l'intérieur des fuseaux et concernant l'implantation des gares. Il demande quelle sera la part versée aux associations afin de réaliser des expertises équivalentes à celles menées par la SNCF Réseau afin d'être à égalité avec le maître d'ouvrage concernant l'opportunité du projet. Jean-Michel CHERRIER explique que le comité de pilotage a mis en place un programme de financement du projet qui ne fait pas apparaître de moyens à fournir pour que les associations puissent réaliser une contre-expertise.

M. QUEVREMONT indique que les ateliers seront l'occasion d'évoquer certaines interrogations telles que le cout du projet, l'opportunité du projet, les solutions alternatives éventuelles, ... Il rappelle que, dans son rapport, il a joint un compte rendu des recours et attentes formulés par les associations lors de ses rencontres.

Jean-Michel CHERRIER précise que les questions de « trains du quotidien » feront l'objet de l'atelier portant sur la saturation ferroviaire tandis que les attentes liées aux risques naturels seront traités dans l'atelier EDD.

M. QUEVREMONT rappelle que le territoire du Var sera concerné par les modalités de la concertation à venir car les territoires de la priorité 2 font partie de la concertation publique.

Jean-Michel CHERRIER précise que les nouvelles gares ne feront pas partie des ateliers.

## 2. Interrogations concernant les participants aux ateliers

Concernant les participants potentiels, Jean-Michel CHERRIER explique la liste de participants proposée a été constituée à partir des comités territoriaux ainsi que des associations présentes dans les 3 départements. Le choix de faire participer des associations permet ainsi de faire remonter les informations sur les territoires auprès de la population. Il est rappelé que le maître d'ouvrage, le Garant de la concertation ainsi que le préfet valideront les nouveaux membres proposés.

Il est convenu d'élargir cette base de constitution de la liste des participants aux acteurs sociaux, économiques et environnementaux, à savoir :

- 3 associations pour chacun des départements
- Des représentants d'habitants
- Un conseil de développement
- L'union patronale

## 3. Interrogations concernant les modalités de participation aux ateliers

Mme Nadine CHEVRET demande comment SNCF Réseau envisage que les participants se rendent aux ateliers.

Jean-Michel CHERRIER précise qu'il attend un retour sur la liste des participants pour préciser cela.

## 4. Autres interrogations

M. JOVER s'interroge sur les conséquences de la réorganisation (suppression des chargés territoriaux) de SNCF Réseau sur la concertation ?

Jean-Michel CHERRIER évoque l'évolution dans l'organisation de la SNCF Réseau et précise que des informations concernant cette évolution sera transmise.

**FIN DU DOCUMENT**