



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

LGV PROVENCE-ALPES-COTE D'AZUR

**Comité de pilotage du 17 janvier 2011
Relevé de décisions**

Le comité de pilotage s'est tenu sous la présidence du Préfet de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, Monsieur Hugues Parant. Il rappelle en propos introductifs, la dimension du projet qui comprend non seulement la construction d'une ligne à grande vitesse mais également l'aménagement du réseau classique afin de constituer un réseau ferré complet et performant pour le bénéfice de tous. Le Préfet insiste sur la communication pédagogique qu'il convient de tenir, notamment auprès du grand public, afin que l'ensemble des enjeux à prendre en compte et les objectifs recherchés soient mieux compris.

Introduction de Marc Svétchine directeur régional de RFF, rappelant la nécessité de réaliser une nouvelle infrastructure constituant un maillon de l'arc méditerranéen en présentant l'ensemble des projets en cours ou projetés de l'Espagne à l'Italie

A. Présentation de Jean-Michel Cherrier chef de projet LGV PACA

La LGV PACA, clé de voûte du système ferroviaire de demain, permettra :

- D'ouvrir la région Provence-Alpes-Côte d'Azur aux autres régions françaises en la reliant au réseau ferré à grande vitesse
- De faciliter les déplacements à l'intérieur de la région en proposant une alternative à la route et en complétant la seule voie ferrée existante du littoral
- De constituer un maillon de l'arc méditerranéen Barcelone-Marseille-Gênes

La constitution d'un réseau maillé permettra un accès généralisé aux services à grande vitesse nationaux et régionaux tout en libérant de la capacité sur la ligne existante.

Cette libération de capacité de la ligne existante permettra une augmentation des services TER, une meilleure disponibilité de sillons pour le fret et autorisera une plus grande souplesse d'exploitation.

B. Présentation des objectifs de desserte aux horizons 2023 et 2040 à partir du travail réalisé par le Comité Thématique « Service & Fonctionnalités »

Ces objectifs de dessertes ont été construits pour permettre la mise en place des services à grande vitesse, des services rapides régionaux (utilisation combinée de la ligne nouvelle et des autres lignes), des services régionaux de la vie quotidienne (TER) et des services de transport de marchandises.

RFF présente la description générale des tableaux résumant les principales évolutions des services à grande vitesse qui seront permis par la ligne nouvelle, de celles du service régional induites par la libération du réseau conventionnel, et de ce réseau aux horizons 2023 et 2040 (voir présentation jointe).

DECISION

Les objectifs de desserte aux horizons 2023 et 2040 tels que présentés par RFF sont approuvés.

RAPPEL IMPORTANT : les objectifs de desserte donnent une image des objectifs de capacité du réseau à long terme, mais ne préjugent pas du niveau de service qui sera effectivement proposé par les entreprises ferroviaires.

Le travail réalisé par le Comité Thématique « Services & Fonctionnalités » pour déterminer les objectifs de dessertes constitue une première étape qui n'engage pas les partenaires, mais qui place les études du maître d'ouvrage sur la base d'un consensus et d'une vision partagée d'un système ferroviaire performant en région Provence-Alpes-Côte d'Azur.

Ces objectifs de desserte sont à mettre en perspective avec les différentes variantes d'infrastructure dont la faisabilité technique, l'insertion urbaine, environnementale et les coûts, seront examinées.

Ils serviront à construire les horaires qui, à leur tour, détermineront les caractéristiques capacitaires des infrastructures nouvelles et des aménagements du réseau classique à prévoir au programme de l'opération.

C. Charte de concertation

Le projet de charte de concertation a été élaboré par un comité de rédaction composé par des représentants des co-financeurs (collectivités et Etat), d'élus, d'acteurs de la société économiques et d'associations pro et anti LGV. Ce comité s'est réuni à 4 reprises entre octobre et décembre 2010. Le projet a été présenté en séance plénière des acteurs afin d'être potentiellement amendé en décembre 2010. Il a ensuite été transmis aux membres du comité de pilotage préalablement à la réunion du 17 janvier 2011.

Les discussions ont porté principalement sur les points suivant :

- l'association des acteurs des territoires qui doit être la plus large possible pour limiter les risques de contentieux, mais contrôlée
- la place des préfets de département est incontournable dans le dispositif de concertation et dans l'organisation de la communication dans leur territoires de compétence

- le garant de la concertation doit avoir un rôle privilégié par la création d'un comité spécifique de la concertation
- le mode de désignation des membres des comités territoriaux est à amender

DECISION

La charte de concertation est approuvée sous réserve de l'intégration des modifications introduites par les deux derniers points ci-dessus

D. Mission financement

La mission financement portée par Messieurs Francis Idrac et Yves Cousquer, présente l'état d'avancement de ses réflexions. Il est notamment précisé qu'il est nécessaire d'avancer sur le type de financement potentiellement mobilisable (TIPP, participation transport, droits de mutation, etc.) avant de d'entamer les discussions avec les collectivités. Ces discussions seront ensuite bien évidemment nécessaires, et des contacts seront pris ultérieurement en ce sens.

Les échanges en séance mettent en évidence l'importance de mener une réflexion complète sur ce sujet. L'inscription du projet au réseau de transport européen (RTE-T) est considérée comme étant indispensable, notamment pour qu'il puisse bénéficier de financement de l'Europe. La nécessité d'une action collective pour aboutir à cette inscription est soulignée.

Les interventions des co-financeurs font ressortir les principaux éléments suivants :

- le choix du tracé des métropoles du sud concomitant avec le développement du réseau classique (TER) est réaffirmé comme étant le bon
- la nécessité de confirmer la dimension européenne du programme (réseau RTE-T), s'inscrivant dans le développement de l'arc méditerranéen, est rappelée
- l'intégration de la section Nice-Italie dans le périmètre de la DUP de la LGV PACA est demandée par la communauté urbaine Nice-Côte d'Azur et le conseil général des Alpes-Maritimes, ainsi que l'engagement d'études et de travaux de modernisation de cette section.⁺ Cette demande, soutenue par Monaco, fait l'objet d'un avis favorable du Conseil régional sous réserve qu'elle ne conduise pas à retarder le projet
- la nécessité de parfaire la communication, en mettant en avant les bénéfices rapidement visibles par les usagers, est rappelée
- la nécessité de prise en compte de la problématique du fret est rappelée

Les présentations projetées lors de la réunion du 17 janvier 2011 ainsi que la charte de concertation modifiée, sont jointes au présent relevé de décision

¹ Par courrier du 20 janvier 2011 en réponse, la Ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement, indique que pour permettre à l'enquête publique de porter également sur la section Nice-Italie, il convient au préalable de saisir la commission nationale du débat public (CNDP). Cette dernière doit en effet se prononcer sur la nécessité de mener un débat public sur cette section. Il est demandé à RFF d'établir avant fin 2011 un dossier de saisine de la CNDP. La Ministre propose par ailleurs que les conditions de réalisation et de financement de l'amélioration de la ligne existante soient mises au point dans le cadre de la révision du contrat de projet 2009-2013.