



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PREFET DU VAR

PREFECTURE

Secrétariat général
Mission aménagement
et développement du territoire

Toulon, le

30 NOV. 2015

Objet : Compte-rendu du comité territorial de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur du 3 novembre 2015

Sous la présidence de M. le préfet, le comité territorial s'est déroulé en présence de :

Garant de la concertation : M. Philippe QUEVREMONT

Collectivités :

- CA Sud-Sainte Baume : Mme Blandine MONIER, maire d'Evenos
- CC Vallée du Gapeau : M. François AMAT, 1^{er} vice-président, maire de Solliès-Toucas
- CC Méditerranée Porte des Maures : M. Daniel GRARE, conseiller municipal
- CC Coeur du Var : Mme Claire ACCOSSANO, responsable du pôle aménagement du territoire
- CA Dracénoise : M. Frédéric DECOMPTE, directeur des transports
- Conseil Régional Provence Alpes Côte d'Azur : M. Jean-Christophe LEYDET, chef du service infrastructures et développement

Invités mais non représentés :

- Conseil départemental du Var
- CA Toulon Provence Méditerranée
- CA Var-Estérel-Méditerranée

Organismes consulaires :

- Chambre d'agriculture du Var : M. Alain BACCINO, président, et M. Eric ALTERO, directeur
- Chambre de commerce et d'industrie du Var : M. Joanin MAILHAN, chargé de mission
- Conseil économique et social régional, M. Michel BOLLA

Invités mais non représentés :

- Chambre des métiers et de l'artisanat

Associations :

- Stop Nuisance Cuers : Mme Nadyne CHEVRET, présidente
- FNAUT : M. Maurice FRANCESCHI, membre
- COFHUAT : M. Robert HENAFF, délégué régional PACA

Services Etat :

- DDTM 83 : M. Michel KAUFFMANN, chef du service aménagement durable
- DREAL : M. Jonathan PRIESTER, chargé de mission Ligne Nouvelle
- Préfecture du Var : Mme Myriam FABRE, chargée de mission aménagement et développement du territoire

SNCF Réseau, maître d'ouvrage :

- M. Jean-Michel CHERRIER, chef de mission Ligne Nouvelle PCA
- M. Nicolas ALLA, chargé de projet territorial
- M. Bernard COUVERT, Assistant maître d'ouvrage (Artelia)
- Mme Blandine PERICHON, Assistant maître d'ouvrage concertation-communication (Nicaya/KFH)

En introduction, M. le préfet présente l'objet de ce comité territorial qui va porter sur l'état d'avancement du projet dont les décisions ministérielles, les étapes à venir jusqu'au dossier d'enquête d'utilité publique, et la charte de développement durable, soit :

- *Décisions ministérielles (mai 2014 et avril 2015) sur la Zone de Passage Préférentielle*
- *Décisions du Comité de Pilotage (21/05/15) et de la CNDP (2/09/15)*
- *Déroulement des études, de l'information et de la concertation à venir*
- *Charte de développement durable pour la concertation.*

M. le préfet indique que les modalités de l'information décidée par le Copil comporte trois volets :

- L'information des maires. Dans le Var, elle a fait l'objet d'une inscription à l'ordre du jour de l'assemblée générale de l'Association des maires du Var du 10 octobre dernier et elle s'est traduite par la mise en ligne du document support d'information sur le site de l'association qui publiera également un article sur la Ligne nouvelle dans sa revue.
- L'information des associations reçues, pour celles qui le souhaitent, par M. Quevremont, au cours d'une permanence organisée à la préfecture du Var le 13 octobre suivant.
- La réunion du présent Comité Territorial qui clôt cette phase.

En complément, M. Soubelet adressera aux élus du Var une lettre accompagnée d'une plaquette de synthèse du projet.

M. le préfet donne la parole au garant de la concertation et au chef de Mission Ligne Nouvelle.

Intervention du garant

M. Quevremont précise qu'il a été nommé, le 4 mars 2015, garant de la concertation sur ce projet par La Commission Nationale du Débat Public (CNDP), en remplacement de M. Philippe Marzolf.

M. Quevremont rappelle que, sur la base des dispositions relatives au délai entre le Débat Public et le décret de DUP, le maître d'ouvrage a saisi la CNDP qui a décidé le 2 septembre 2015 qu'il n'y avait pas lieu d'organiser un nouveau Débat Public. Elle lui a recommandé de poursuivre, jusqu'au lancement de l'enquête publique le processus de concertation mis en place sous l'égide du garant.

Le garant a rencontré dans les trois départements les associations, agréées pour protection de l'environnement ou membres du Collège des acteurs (ColAc), qui en ont fait la demande. Il ressort des entretiens avec celles (7) reçues dans le Var une prépondérance des positions défavorables au projet. Elles ont fait part du caractère jugé brouillon de la concertation de 2011 qui comportait trop de réunions et de groupes divers. D'une manière générale, la mauvaise qualité du fonctionnement actuel des TER (Marseille-Toulon et axe côtier Cannes-Nice-Monaco) a été dénoncée.

Intervention de SNCF Réseau (cf. power-point)

M. Cherrier présente une synthèse des objectifs du projet et des étapes de concertation depuis le Débat Public. Ces étapes ont abouti à un diagnostic partagé sur le problème de la mobilité et sa dégradation dans les trois grandes métropoles littorales.

Le gouvernement a validé le 9 juillet 2013 les propositions de la Commission mobilité 21 pour une réalisation phasée du projet, concrétisée dans les décisions ministérielles relatives au projet :

- celle du 7 mai 2014 définit la zone de passage préférentielle de la Priorité 1 (avant 2030) de désaturation des nœuds marseillais et azuréen,
- celle du 13 avril 2015 définit la création d'observatoires du foncier pour assurer une veille dans la zone de passage préférentielle de la Priorité 2 (liaisons Aubagne-Toulon et Est-Var-Siagne) avec études complémentaires, financées dans le cadre du CPER, sur les secteurs les plus sensibles.

Il est également rappelé que la zone de passage préférentielle (ZPP), de cent à plusieurs centaines de mètres de large, est une zone d'étude pour la recherche de tracés précis.

Décisions du comité de pilotage du 21 mai 2015 et de la CNDP

Le COPIL du 21 mai 2015 a acté les décisions ministérielles liées aux priorités 1 et 2 ainsi que la charte du développement durable.

Le principe d'une période d'information (fin 2015-début 2016) puis de concertation publique début 2016 sur les tracés et les pôles d'échanges multimodaux de Priorité 1 a été retenu.

Étapes à venir

SNCF Réseau poursuit les études (dites de phase 2), afin de définir les variantes de tracé des sections relevant de la priorité 1 et les positions des gares qui seront soumises à l'enquête d'utilité publique, selon 3 étapes :

- Identification et sélection des variantes les plus pertinentes,
- Comparaison de ces variantes et choix d'un tracé à optimiser,
- Approfondissement de la variante retenue à l'issue de la concertation de 2016 et mise au point du programme définitif pour le dossier d'enquête d'utilité publique mi-2017.

La phase d'information, conduite au 2^e semestre 2015, sera suivie, début 2016, de celle plus large du public. Le lancement et les modalités de la concertation sur les pôles d'échanges multimodaux et les tracés de Priorité 1 seront actés par un Copil en février / mars 2016.

Cette concertation, dédiée à la priorité 1, s'articulera, sur une durée de 4 mois, autour de 3 temps : les élus, le public (ateliers géographiques et thématiques) et enfin une phase de réunions publiques portant sur le choix de la variante retenue sur les tracés et les pôles d'échanges multimodaux.

La charte de développement durable

La charte de développement durable, portée par les cofinanceurs, a été validée par le Copil. L'objectif est de disposer d'un outil partagé par tous, la grille d'analyse multicritères qui doit éclairer les choix dans la comparaison des variantes de tracés et de pôles d'échanges de Priorité 1.

Les échanges

A l'issue de cette présentation, M. le préfet donne la parole aux participants.

M. François AMAT note que le projet n'aura sa cohérence qu'à l'achèvement de toutes les phases. Il demande que soit précisé le principe du doublement de la ligne entre Toulon et Le Muy (sillon permien) ainsi que les traductions concrètes pour les usagers sur le secteur Aubagne-Toulon.

M. Cherrier rappelle que la section du sillon permien ne relève pas des priorités 1 et 2 fixées par le Gouvernement. Sa réalisation est envisagée au-delà de 2050 à un horizon non défini et, de ce fait, le maître d'ouvrage ne travaille plus sur cette section.

Mme Monier exprime à nouveau son opposition au projet. Elle demande ce qu'il adviendrait des tracés des sections encadrantes de priorité 1 si les études montraient que des sections de priorité 2 qui les relient n'étaient pas faisables, notamment au regard des fragilités géologiques.

M. Cherrier rappelle que la ZPP est la zone d'étude des tracés, en 2016 pour P1, en 2030 pour P2. A la jonction, ceux de P1 seront étudiés quelques centaines de mètres au-delà de la frontière P1/P2 afin de garantir le raccordement géométrique. Les études de première phase ont établi la faisabilité du projet dans son ensemble. Néanmoins, si des infaisabilités apparaissaient, les tracés seraient alors légèrement décalés tout en restant à l'intérieur de la ZPP, objet de la Décision ministérielle.

Mme le maire dénonce cette attente jusqu'en 2030 car la ZPP est une enveloppe qui impacte trop largement le territoire et qui pèse sur son développement. Elle rappelle que la position qu'elle porte ne se limite pas à une attente de réduction de la zone de passage, mais traduit une opposition totale.

M. le préfet demande s'il est envisageable de réduire plus rapidement la ZPP pour libérer du foncier.

M. Cherrier confirme que l'observatoire du foncier, chargé de repérer les « tensions » sur le territoire impacté, pourra proposer au Copil de faire, avant l'horizon P 2, les études nécessaires pour, localement, « pincer » la ZPP. Le financement de ces études et mesures relèvera du CPER.

M. Baccino rappelle qu'au CoTer d'avril 2014, il a pris acte de la décision ministérielle, demandé la prise en compte des impacts directs et indirects sur la filière agricole et le détail de la Zone de passage, notamment dans le sillon permien. Les investissements des agriculteurs se font à l'horizon de 30 ans. Les échéances se rapprochent et il demande à SNCF Réseau d'accélérer la mise en place des outils d'animation foncière et d'associer la chambre d'agriculture à l'observatoire du foncier.

M. Baccino estime qu'il y a maintenant urgence et il appelle l'attention de M. le préfet sur ce point. De plus, il souhaite que l'agriculture figure explicitement dans la charte de développement durable, de manière claire, dans les objectifs économiques et sociaux.

M. le préfet demande à SNCF Réseau de développer la concertation avec le monde agricole dans le but de maintenir le potentiel agricole du Var.

SNCF Réseau précise que la démarche autour des observatoires du foncier démarre tout juste. L'État, représenté par la DREAL, travaille avec SNCF Réseau pour mettre en place les bases de l'observatoire afin de pouvoir formuler une proposition assez rapidement.

En outre, il est souligné qu'il n'y a plus d'étude menée dans le sillon permien depuis la décision gouvernementale de 2013 et la définition des priorités 1 et 2.

M. Frédéric Decompte rappelle l'enjeu du désenclavement de l'Est du Var et des liaisons entre bassins de vie et bassins d'emploi. La Dracénie souhaite que le projet avance au plus vite, au-delà des améliorations qu'apporteront les aménagements de priorité 1. Les points de vigilance pour 2030 et 2050 seront l'insertion paysagère, la prévention du risque inondation, la concentration des activités. La CAD exprime à nouveau son souhait de voir le projet avancer rapidement.

M. Henaff : la COFHUAT considère que le scénario des Métropoles permettra, malgré la multiplication des arrêts sur les grands parcours, de meilleures fréquences avec des trains mieux remplis. Il souligne l'importance du travail, très en amont, à mener avec les acteurs agricoles afin de constituer des réserves de terres agricoles 10 à 20 ans avant les réaménagements. M. Hénaff regrette que les explications du maître d'ouvrage ne soient pas mieux connues et s'étonne de certaines réactions 10 ans après le Débat public. Il recommande d'intensifier l'information et les discussions.

Mme Chevret dit ne pouvoir se prononcer sur un projet qu'elle ne connaît pas, en particulier sur la section du sillon permien. Elle préconise la tenue de réunions publiques sur l'ensemble de la ZPP et une meilleure information des élus. Elle dénonce le phasage du projet qui conduit à une information « compartimentée » ainsi que le caractère orienté des documents d'information produits.

Mme Chevret réitère fermement les demandes pour la plupart déjà formulées :

- un nouveau débat public, la diffusion des documents sur la ZPP dans le sillon permien présentés au CoPil de 2013, et les principes de raccordement à l'ouest du Muy,
- la clarification des termes « Ambition » et « priorité 3 »,
- la confirmation que ni le projet, ni le programme au sens du Code de l'Environnement ne comprennent le sillon permien,
- l'inscription du projet dans le SCOT Provence Méditerranée,
- la présentation détaillée des coûts et des réflexions de la mission de financement.

Par ailleurs, Mme Chevret demande que soient précisées les suites qui seront données à ses contributions déposées auprès du Collège des acteurs ou du Comité territorial.

En réponse aux remarques et demandes exprimées, SNCF Réseau précise :

- La section « sillon permien » n'est pas dans les décisions ministérielles. Le travail d'études ne se poursuivra qu'après 2050 ce qui retire tout sens à discuter d'un projet envisagé à un horizon aussi lointain. De ce fait, il n'y a plus matière à parler « d'ambition » et/ou de « priorité 3 ».
- Le programme au sens du Code de l'environnement intègre les effets cumulés calculés avec les aménagements de P1 et P2, car P2 est dans un délai de réalisation raisonnable. Dans le dossier de DUP, la partie socio-économique sur l'après 2050 n'est pas prise en compte car trop éloignée.

- Le SCOT Provence Méditerranée est actuellement en cours de révision
- Le coût et le financement seront précisés dans le dossier d'enquête publique.

Les contributions des acteurs sont jointes aux bilans de concertation, remis aux instances de gouvernance et publiés sur le site internet du projet qui va être restructuré pour une plus grande lisibilité. En matière d'information, de nombreux documents, spot radio, bilans auprès de la CNDP, ont été produits. Il s'agit de quelque chose d'assez complet sur le territoire. Une possibilité de retour a également été offerte aux participants via la carte T. Elle a été utilisée avec plus de 3000 retours.

Mme Chevret remet en fin de séance deux courriers :

- un courrier de l'association Stop Nuisances Cuers adressé à M. le préfet,
- un mandat de la confédération paysanne du Var demandant à Mme Chevret de présenter au Coter l'opposition au projet du Conseil d'administration de la Confédération.

M. Leydet rappelle les enjeux importants du projet qui porte sur un système ferroviaire intégré. L'infrastructure actuelle est saturée et ne permet plus de répondre aux besoins des usagers des trains du quotidien. La fréquentation touristique conduit à un doublement de l'accueil régional en saison. Surtout, la congestion des 4 grandes métropoles est un enjeu majeur sanitaire (non-respect des seuils de pollution) et économique. Devant la Commission mobilité 21, la Région a soutenu le projet et ses aménagements dans le Var afin d'améliorer les dessertes. La Région tient à ce que le projet reste unifié avec une mise en œuvre de la priorité 2 la plus rapide possible.

M Franceschi rappelle l'appui de la FNAUT PACA au projet, seule solution pour développer le TER. La FNAUT soutient le projet global mais insiste pour que le « Nœud Ferroviaire Toulonnais » soit inclus dans la DUP de la priorité 1. Elle approuve la réalisation d'un « RER » entre La Seyne et La Pauline, fondé sur la troisième voie et milite pour une mise en service de ces aménagements en 2020.

Il souligne que la réalisation des études de la gare de Toulon en priorité 1 permettra de déterminer rapidement les emprises nécessaires et d'effectuer les réservations foncières correspondantes.

La FNAUT rappelle les vertus des véhicules à traction électrique pour la réduction de la pollution de l'air. Elle regrette l'ajournement de l'Ecotaxe et de la taxe poids lourds, et soutient toute politique en faveur du report de la route vers le fret ferroviaire.

M. Cherrier indique que les études sur la desserte TER de l'aire toulonnaise sont en cours dans le cadre du CPER. Si les études de la 3ème voie sont engagées dans le cadre du CPER 2015-2020, sa réalisation et celle du réaménagement de la gare de Toulon à 6 voies sont des aménagements lourds qui, ne pouvant être envisagés avec les seuls moyens de la Ligne Nouvelle, sont en priorité 2. L'amélioration de cette desserte se réalisera par étape et a débuté par son inscription à ce CPER.

Sur le fret, il précise que le projet de Ligne nouvelle permet de passer de 4/5 circulations par jour, à l'est de Marseille, à plus de 20 avec des créneaux horaires mieux adaptés aux besoins. Néanmoins, les études montrent que le train n'est pas adapté au trafic fret régional qui est essentiellement local. Surtout, une ligne nouvelle mixte fret/voyageurs impliquerait des contraintes techniques et d'exploitation au coût disproportionné. La massification est prévue dans les corridors européens de la vallée du Rhône et de l'axe Lyon / Turin, considérés comme prioritaires pour le fret lourd.

M. Daniel Grare demande s'il y aura une amélioration de la desserte de la zone de Cuers avant l'horizon 2050. Il signale que le public se plaint des retards de TER et ne comprend pas l'absence d'amélioration. Il note que la modernisation de la ligne La Pauline-Hyères permet d'augmenter la desserte du bassin de Hyères mais que les perturbations liées aux passages à niveau subsistent.

M. Cherrier indique que cette amélioration est conditionnée par la seconde infrastructure. Une seule ligne relie 3 agglomérations très peuplées. C'est un cas unique en France de concentration de trains sur une ligne qui a peu évolué depuis 150 ans. La 2ème infrastructure permettra une nouvelle répartition des trafics. Ainsi, en heure de pointe, St-Charles accueille 23 trains/heure, c'est un maximum.

M. Leydet précise que le Conseil régional, autorité organisatrice des transports régionaux, a agi pour optimiser les capacités actuelles du réseau (achat de trains comportant plus de voitures, travail sur la qualité de service et les temps d'arrêts en gare, maintenance des matériels). Toute la chaîne de production est sous tension. Le système est fragilisé par l'existence d'une seule ligne qui n'offre pas d'alternative en cas d'incident.

Mme Claire ACCOSSANO indique que la CC Cœur-du-Var suivra l'impact des aménagements de priorité 1 ou 2 sur son territoire. Elle souhaite que l'observatoire du foncier soit étendu aux territoires « horizon 2050 ».

M. Cherrier rappelle que par définition les observatoires du foncier sont dédiés aux secteurs relevant de la priorité 2, mais il n'est pas interdit d'étudier l'intérêt de leur extension.

La DREAL précise qu'un travail est en cours avec les collectivités partenaires et SNCF Réseau pour construire les outils techniques du futur observatoire qui devrait être opérationnel début 2016.

M. Joannin Mailhan souligne l'intérêt et la nécessité du projet pour la mobilité en région PACA et l'attractivité économique du territoire varois. Une attention est à apporter pendant la concertation sur la compréhension globale du projet afin de montrer que la priorité 1 a de l'importance pour les territoires de priorité 2. Il demande que le réseau des CCI soit associé à l'observatoire du foncier.

M. le préfet note que l'intérêt de l'observatoire du foncier est reconnu par tous les acteurs.

M. le préfet conclut les échanges en rappelant le calendrier du processus d'information et de concertation présenté par SNCF Réseau et clôt la séance en remerciant les membres du comité de leur présence et du caractère constructif des échanges.



Pierre SOUBELET