



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

Secrétariat général  
pour les affaires régionales

Marseille, le 07 SEP. 2015

LE PRÉFET DE LA RÉGION  
PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR

Aff. suivie par : Patricia Bruchet  
Tél : 04.84.35.45.78  
Mail : [patricia.bruchet@paca.pref.gouv.fr](mailto:patricia.bruchet@paca.pref.gouv.fr)

À

LISTE DES DESTINATAIRES IN FINE

Objet : Ligne nouvelle Provence-Côte d'Azur  
Comité de pilotage du 21 mai 2015

PJ : deux

Le comité de pilotage du projet de ligne nouvelle Provence-Côte d'Azur s'est réuni le 21 mai 2015 après la décision ministérielle du 13 avril 2015 sur les sections de priorité 2.

À cette occasion, le comité a notamment pris acte des deux décisions ministérielles qui ont donc validé les zones de passage préférentielles sur les sections de priorité 1 et de priorité 2 et qui organisent le travail conformément aux propositions de la Commission Mobilité 21 et aux décisions du gouvernement de donner priorité à la désaturation des nœuds ferroviaires.

Vous voudrez bien trouver, ci-joint, le compte rendu de la réunion du 21 mai 2015, ainsi que la présentation projetée en séance.

La saisine de la Commission Nationale du débat public (CNDP) a été effectuée en août et je vous transmets en complément la décision rendue le 2 septembre. La CNDP a considéré que la concertation s'était poursuivie en continu sous l'égide d'un garant, et que le projet tient compte des avis exprimés. Elle estime par conséquent qu'il n'y a pas lieu d'organiser un nouveau débat public et elle recommande de poursuivre la concertation sous l'égide du garant.

Stéphane BOUILLON

Destinataires :

Monsieur Michel Vauzelle, président du conseil régional

Madame Martine Vassal, présidente du conseil départemental des Bouches-du-Rhône

Monsieur Eric Ciotti, président du conseil départemental des Alpes Maritimes

Monsieur Marc Giraud, président du conseil départemental du Var

Monsieur Guy Teissier, président de la communauté urbaine Marseille Provence Métropole

Monsieur Christian Estrosi, président de la métropole Nice-Côte d'Azur

Monsieur Hubert Falco, président de la communauté d'agglomération Toulon Provence Méditerranée

Madame Maryse Joissains-Masini, présidente de la communauté d'agglomération du Pays d'Aix,

Madame Marie-Pierre Gramaglia, conseillère de gouvernement pour l'équipement, pour l'environnement et l'urbanisme à la Principauté de Monaco

Monsieur François Poupard, directeur général des infrastructures, des transports et de la mer au ministère en charge des transports

Monsieur Guillaume Pépy, président de la SNCF

Monsieur Jacques Rapoport, président de SNCF réseau

Monsieur Jacques Frossard, directeur régional de SNCF réseau PACA

Monsieur Vincent Pourquery de Boisserin, président du Comité technique, CGEDD

Monsieur Philippe Quèvremont, garant de la concertation

Monsieur Adolphe Colrat, préfet des Alpes Maritimes

Monsieur Pierre Soubelet, préfet du Var

Monsieur Louis Laugier, secrétaire général de la préfecture des Bouches-du-Rhône

Madame Anne-France Didier, directrice régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

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

## LIGNE NOUVELLE PROVENCE-CÔTE D'AZUR

Comité de pilotage du 21 mai 2015

Compte-rendu

### **Introduction**

Le comité de pilotage (COPIL) s'est tenu sous la présidence du préfet de région Provence Alpes Côte d'Azur, M. Michel CADOT.

L'objectif de ce comité de pilotage est de rappeler le contenu de la décision ministérielle du 7 mai 2014 sur la priorité 1, de présenter la décision ministérielle du 13 avril 2015 sur la priorité 2, de préciser les conditions de poursuite des études du projet, de valider les principes de financement des études et des acquisitions foncières, d'approuver la charte du développement durable, d'exposer la nouvelle saisine de la Commission nationale du Débat public (CNDP), et les prochaines étapes d'information et de concertation sur le projet.

### **Les décisions ministérielles sur la zone de passage préférentielle (diaporama 3 à 11) :**

Il est rappelé que la décision ministérielle du 7 mai 2014 a validé la zone de passage préférentielle sur les sections de priorité 1. Elle a permis d'approuver les fonctionnalités du projet enrichies et confortées, donnant la priorité aux trains du quotidien, et avec pour objectif de construire un système de transport global avec un maillage entre la ligne classique et la ligne nouvelle. Elle reconnaît l'objectif de diminuer les temps de parcours entre Marseille et Nice tout en adaptant la vitesse aux contraintes du territoire et fixe la réalisation de la désaturation des nœuds ferroviaires marseillais et azuréen comme prioritaire

La décision ministérielle sur les sections de priorité 2 a été signée le 13 avril 2015 et elle valide les zones de passage proposées. Elle demande, dans un premier temps, la mise en place d'observatoires du foncier qui assureront une veille et une information en matière d'occupation des sols et identifieront les secteurs supportant les tensions foncières les plus importantes. Cette décision permet également, dans le cadre financier du CPER, l'engagement, d'études complémentaires « pouvant aller le moment venu jusqu'à une qualification de Projet d'Intérêt Général sur les secteurs jugés les plus pertinents ».

Le COPIL prend acte de ces deux décisions ministérielles qui organisent le travail conformément aux propositions de la Commission Mobilité 21 et aux décisions du gouvernement de donner priorité à la désaturation des nœuds ferroviaires.

En outre, le maître d'ouvrage a confirmé la nécessité de réaliser des aménagements ferroviaires dans le département du Var, au titre de la Priorité 1 ; ces aménagements concernent le doublement partiel de la Pauline-Hyères, un saut de mouton et une 4ème voie à quai à la Pauline ainsi qu' une 2ème voie à quai en gare de la Crau. Ces aménagements sont en effet nécessaires au maintien des services TER dans l'aire Toulonnaise et à la mise en place des services prévus en priorité 1.

### **L'avancement des études** (diaporama 12 à 19) :

3 comités thématiques (COTHEM) ont été mis en place dès le démarrage des études. Le COTHEM Environnement et Développement Durable identifie les enjeux majeurs dans chaque secteur pour permettre une analyse multicritères des variantes de tracé et des pôles d'échanges multimodaux (PEM) ; il propose une charte de développement durable et organise la production des dossiers réglementaires en lien avec les autorités en charge de l'instruction du dossier d'études d'impact.

Le COTHEM Services et Fonctionnalités définit les objectifs de services à assurer pour chaque horizon cible (Priorité 1 et Priorité 2) ; il analyse les études de capacité qui déterminent les solutions d'exploitation et les aménagements ferroviaires et il fixe le programme ferroviaire de l'opération.

Le COTHEM Gares est en charge de la réflexion stratégique sur l'ensemble des gares « voyageurs » et des pôles d'échange multimodaux associés au projet de ligne nouvelle. Il est décliné en ateliers spécifiques à chaque secteur, réunissant tous les partenaires impliqués dans les enjeux urbains et de mobilité. Ces ateliers permettent le diagnostic et l'analyse des options de position, d'accessibilité et d'articulation des pôles d'échanges multimodaux des Gares St Charles, Ouest Alpes Maritimes, et Nice Aéroport.

Un comité thématique « Entreprises ferroviaires » sera prochainement mis en place.

Ces comités thématiques contribuent à la production des études qui aboutiront à la réalisation du dossier d'enquête d'utilité publique pour début 2017.

### **Le financement des études** (diaporama 20 à 23) :

Le CPER 2015-2020 propose un financement complémentaire de 24 M€ pour le projet ligne nouvelle. La répartition suivante est proposée :

- 16 M€ dans un avenant à la convention initiale du 23 décembre 2010 sur les études : 4,6M€ pour finaliser les études sur les sections de priorité 1, 5M€ pour l'organisation et la conduite de l'enquête publique, 6,4M€ pour les premières études sur les sections de priorité 2 sur la base des préconisations des observatoires du foncier notamment. L'avenant à la convention de financement initiale permet de prendre en compte les évolutions du projet et le phasage décidé suite aux propositions de la Commission Mobilité 21.
- une convention de financement spécifique de 8M€ pour la réalisation des acquisitions foncières anticipées (acquisitions anticipées réglementaires, à caractère social ou d'opportunité).

Les financements complémentaires ont été établis selon les clés de financement de la convention initiale de 2010 , soit 25 % Etat, 25 % SNCF R et 6.25 % pour chacun des co-financiers.

Le Conseil régional annonce son souhait de délibérer sur ces conventions le 29 mai en même temps que la délibération sur le CPER 2015-2020.

### **Expression des co-financiers :**

Elle fait ressortir les principaux points suivants :

- Le président de NCA regrette les évolutions du projet et son phasage qui retarde sa réalisation complète de Marseille à Nice, et les effets bénéfiques fortement attendus. Il souhaite sur ce projet une optimisation des coûts par SNCF RESEAU, un investissement conséquent de l'État, et une participation plus importante de la Région en tant qu'Autorité Organisatrice des Transports. Il refuse que les clés de financement de la convention initiale de financement des études soient reprises pour l'avenant. Il s'inquiète des conséquences du projet de loi « Macron » notamment concernant l'éventuelle cession des parts État dans la société aéroportuaire de la Côte d'Azur et demande que l'État en fasse bénéficier cette opération ferroviaire d'envergure.
- Le Conseil départemental des Alpes maritimes rejoint NCA sur le constat et souligne la forte attente des azuréens.
- TPM souligne la nécessité d'une maîtrise du financement de ce projet pour éviter de se retrouver dans une situation de surcoûts similaire à celle rencontrée lors de la réalisation du tunnel de Toulon. Il propose qu'une clé de répartition financière différente de celle des études soit proposée pour la phase des travaux.
- MPM approuve la clé pour les études et le besoin d'une nouvelle clé pour l'étape des travaux.
- La Région partage les inquiétudes concernant l'éventuelle vente des parts de l'État dans la société aéroportuaire. Elle indique par ailleurs son accord pour examiner une augmentation de sa participation financière afin de ne pas remettre en cause la dynamique de ce projet.
- Les collectivités soulignent que la participation de l'Union européenne à ce projet est trop limitée à ce jour. Elles demandent que les prochains appels à projets bénéficient de démarches permettant d'obtenir un taux de participation de l'UE comparable aux autres projets de ligne nouvelle.
- Le préfet regrette les pertes de temps sur ce projet et souhaite maintenir le cap sur la base des priorités définies. Il précise que les projets actuels partagent globalement la même clé de participation : État 25 %, SNCF R 25 %, et autres collectivités 50 % et indique que l'État pourrait étudier une évolution de sa participation sur les prochaines phases via les dispositifs proposés par la BEI et la Caisse des Dépôts et Consignations.

L'ensemble des co-financeurs salue le débat qui s'est instauré sur ce sujet ; ils s'accordent pour soutenir ce projet aujourd'hui phasé, car cette Ligne Nouvelle est indispensable au développement économique du territoire régional en améliorant le quotidien des habitants dans leurs déplacements . Ce projet relie les 3 grandes métropoles régionales, Nice, Toulon et Marseille ; il ouvre la région Provence Alpes Côte d'Azur aux autres régions françaises et il désenclavera l'Est de la région en le reliant au réseau ferré français à grande vitesse ainsi qu'à l'arc méditerranéen Barcelone- Gênes.

Tous les partenaires co-financeurs des études du projet souhaitent porter un message de soutien positif à ce projet.

### **La charte du développement durable (diaporama 24 à 29) :**

Cette charte est le fruit d'une volonté commune. Elle définit les axes de travail qui guideront l'action des acteurs, maître d'ouvrage et partenaires tout au long de la réalisation de ce projet.

Cette charte présente la composition de la grille d'analyse multicritères et les 4 objectifs « Gouvernance », « Transport », « Environnement et aménagement du territoire », et « Economie et social ». Cet outil permet de qualifier de manière objective les conséquences de chaque option pour tous les axes et une prise de décision éclairée.

### **La saisine de la commission nationale du débat public (diaporama 30 à 34) :**

Après la nomination d'un nouveau garant, M. QUEVREMONT, le 4 mars 2015, la CNDP a dans son rapport du 1<sup>er</sup> avril rappelé que le délai de 5 ans après la remise du bilan du débat public était dépassé, et qu'il convenait en conséquence que le maître d'ouvrage la saisisse à nouveau.

SNCF RESEAU présente les principaux points qui constitueront le dossier de cette nouvelle saisine prévue pour fin juin 2015. La décision de la CNDP est attendue à l'automne et ses propositions seront intégrées dans le dispositif de concertation prévu au premier semestre 2016 sur les PEM et les tracés de la priorité 1.

### **La Concertation (diaporama 35 à 45) :**

SNCF RESEAU présente les grands principes de la concertation publique sur les PEM et les tracés de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur qui se déroulera sur 4 mois minimum au 1<sup>er</sup> semestre 2016.

Au préalable, une période d'information prévue au 2<sup>ème</sup> semestre 2015 permettra de faire de la pédagogie sur le projet en présentant les décisions ministérielles, les objectifs du projet, le processus des études jusqu'à l'enquête d'utilité publique et les principes de la concertation à venir sur les PEM et les tracés de la priorité 1.

Cette période d'information, validée par tous les co-financeurs du projet sera organisée à partir de rencontres avec les élus, les collectivités et le milieu associatif sur l'ensemble des sections des priorités 1 et 2. Cette phase d'information permettra de préparer la concertation publique qui aura lieu au premier semestre 2016.

Le dispositif retenu sera établi sur la base des principes proposés par le maître d'ouvrage, des demandes du garant et de la CNDP, et des contributions du collège des acteurs.

**Expression des co-financeurs :**

Elle fait ressortir les principaux points suivants :

- Le garant indique que la CNDP aura 2 possibilités de réponse après sa nouvelle saisine : un nouveau débat public, ou une concertation recommandée. Il faut également considérer que l'enquête publique est une phase toujours sensible et qu'il est nécessaire de tout mettre en œuvre préalablement pour favoriser la compréhension du projet.
- Le préfet et le garant, suite aux interrogations sur le contenu de la concertation, soulignent que la concertation est organisée dans le respect de la charte de la concertation mais qu'elle ne concernera que les sections de la priorité 1 ayant fait l'objet de la décision ministérielle du 7 mai 2014. Cette phase d'information et de concertation est publique, elle concerne tous les citoyens et ne sera pas uniquement adressée aux riverains du projet.

La validation du dispositif final de concertation et son calendrier pourrait prendre la forme d'un comité restreint ou par échange de courriers entre le président du COPIL et les présidents des collectivités partenaires en cas de difficulté à tenir le comité de pilotage au début de l'année 2016. Ces dispositions permettraient de ne pas retarder le planning des études du projet et de conserver la dynamique indispensable à la poursuite de ce grand projet.