



Compte rendu du Collège des Acteurs (COLAC) à Nice, le 27 Janvier 2014

Trois membres de l'association ont participé à ce COLAC de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (LN PCA) : Frédéric Roux, Rémi Quinton et Germain Nallino des Amis du Rail Azuréen. Alain Patouillard était excusé pour participer à l'inauguration de la virgule d'Avignon TGV

Beaucoup d'acteur varois étaient présents, des favorables au projet comme la FNAUT (même sur une ligne différente de ce que nous proposons)... Et beaucoup d'opposants

En préambule, RFF excuse le garant de son absence, Philippe Marzollf s'étant cassé la jambe en ramassant des olives. Le garant s'excuse de ne pas être là après cette phase de concertation pas toujours à la hauteur des attentes de certains. Il reste disponible pour toute proposition faite par écrit. Il ne faut pas hésiter et le garant fera en sorte que les décideurs écoutent les acteurs.

Il s'agissait de faire le point sur la « forme » du dispositif concertation depuis 2011, dans la mesure où RFF s'apprête à remettre au ministre son dossier de fin de phase 1 des études sur la « priorité 1 » (Marseille Aubagne et Cannes-Nice), et des évolutions à y apporter pour la suite. Une consultation s'est en effet tenu en Novembre 2013 avec les élus et Décembre 2013 avec le public, mais seulement dans les Bouches du Rhône et les Alpes Maritimes, puisque le Var n'est pas concerné par les investissements de « priorité 1 » de la LN PCA.

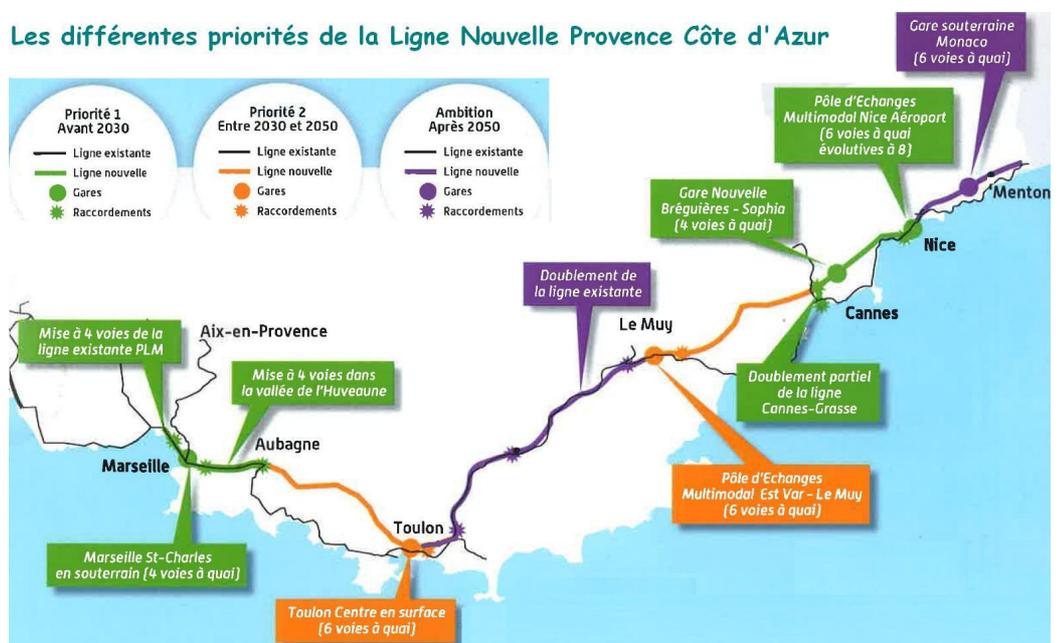
Les varois étant supposé disposer de moins d'informations, RFF a commencé la réunion par quelques rappels. En réalité, il faut savoir que l'ensemble des documents ont été diffusés à tous les acteurs recensés du projet (2546 personnes), y compris varois. On retrouve donc là la mauvaise foi d'acteurs qui font semblant de ne pas être informé, dans le seul but de ralentir les procédures, et ne font preuve d'aucun esprit constructif, y compris pour la bonne intégration du projet dans le territoire.

RFF a donc rappelé les apports de la concertation de 2011 (priorité aux transports du quotidien, doubler les capacités ferroviaire, gares intermodales et interconnectés, adapter la Grande Vitesse aux contraintes du territoire), les constats avec les élus en 2012 (emprise existante dans le sillon permien, LGV dans les Alpes Maritimes, améliorer Nice-Monaco-Italie, éviter les zones agricoles et limiter les nuisance et impacts ; la grande vitesse au service de la diminution du temps de parcours entre Marseille et Nice, la nécessité de créer une nouvelle infrastructure, crédibiliser le financement du projet, et mieux associer et informer les élus du territoire). La Commission Mobilité 21 présidé par Mr Duron a proposé un scénario de phasage de la LN PCA en 2 priorités retenues par le gouvernement : « priorité 1 » avant 2030 pour Marseille-Aubagne (2.5 Md€) et Cannes-Nice (4.2Md€), puis « priorité 2 » entre 2030 et 2050 pour Aubagne-Toulon et Est-Var Nice.

Ceci est confirmé dans la décision ministérielle du 21 Octobre 2013, qui fixe un objectif de DUP (Déclaration d'Utilité Publique) en 2017 pour la « priorité 1 »

Le reste du projet (Toulon-Est Var et Nice-Monaco-

Les différentes priorités de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur





Italie) étant reporté dans une « ambition 2050 » et ne sera vraisemblablement pas étudié avant plusieurs générations.

Suite à une question de Frédéric Roux, il est confirmé qu'il s'agit bien de 2050 « après Jésus Christ »...

Concernant les scénarios financiers, il est précisé que cela correspond à des logiques de L'AFITF (Agence de Financement des Infrastructures de Transport Françaises), et concernant l'écotaxe, s'agissant d'un horizon lointain (au-delà de 2017 pour les 1ers investissements recommandés par la Commission 21, c'est-à-dire après la réalisation des 4 LGV en cours (Le Mans-Rennes, Tours Bordeaux, Beaucourt-Strasbourg, contournement de Nîmes et Montpellier)), cela n'a pas d'influence. Sur l'hypothèse d'un partenariat public privé (PPP), RFF indique que cela se décidera après la DUP, que de toute façon, cela ne change rien aux besoins de subventions publiques des collectivités et de l'Etat. Un intervenant rappelle que les PPP coûtant 3 fois plus cher, c'est 90 milliards d'euros qu'il faudrait rechercher...

Des intervenants font remarquer une insécurité juridique sur le fait que le débat public de 2005 portait sur la totalité du projet mais que la DUP de 2017 ne porterait que sur la P1 Marseille-Aubagne et Cannes-Nice. Y-a-t-il le risque de devoir tout reprendre à 0 ? Pour RFF l'objet du débat public est respecté, dans les objectifs qui étaient ressortis. On est juste dans une logique de séquençage et le découpage en phase est lié à des capacités financières de l'Etat réduite, auxquelles un PPP ne changerait rien. De facto le projet sera l'objet de plusieurs DUP car celles-ci ont une validité de 15 ans jusqu'à l'engagement des travaux. Or le gouvernement ne s'engage pas à réaliser tout le projet dans des horizons compatibles.

Néanmoins le périmètre de la DUP de 2017 n'est pas figé, mais elle contiendra à minima la « priorité 1 ». C'est le COPIL qui statuera en fonction de l'avancement des études sur la priorité 2 (et qui décidera aussi de l'avancement de ces études et de leur financement), sur la possibilité d'aller jusqu'à un PIG (Projet d'intérêt Général) sur les sections Aubagne-Toulon et EstVar-Cannes (ou au moins leur raccordements avec les sections de priorité 1), voire d'intégrer l'une ou l'autre de ces sections de la DUP de 2017, avec dans ce cas un engagement de commencer les travaux avant 2032.

Un intervenant des Alpes Maritimes demande s'il y aura des « sursis à statuer ». RFF précise que ce sera en 2015 et sur des largeurs variables (et parfois nulle dans les zones traversées en tunnel). Selon l'intervenant, il est important pour les communes de connaître les terrains qui seront gelés.

Un intervenant se demande s'il ne se prépare pas un nouveau « Notre Dame des Landes » (projet de transfert de l'Aéroport de Nantes) dans le sillon permien. RFF rappelle qu'il s'agit d'un projet ferroviaire, ce n'est donc pas comparable. Il y avait toujours eu plusieurs options dans le sillon permien, et le gouvernement a tranché pour l'abandon d'une ligne nouvelle en site propre au profit d'un jumelage à la ligne existante, mais pas avant 2050 compte tenu du niveau de saturation moins prononcée dans ce secteur. De nouvelles études ne seront donc pas engagées. Plus à l'ouest, RFF rappelle que la ZPP (Zone de Passage Prioritaire) de la « priorité 2 » ne sera pas présentée au ministre avant d'avoir fait l'objet d'une consultation avec les élus et le public, après les élections municipales de Mars 2014.

Un opposant du sud Ste Baume se demande pourquoi certains retours du territoire sont acceptés (comme le refus d'une Ligne Nouvelle en site propre dans le sillon permien) et pas d'autres (dans l'ouest varois). RFF précise qu'il y a la volonté du territoire... et la nécessité ferroviaire. Et quand il y a incompatibilité, c'est le travail de RFF de faire valoir la nécessité ferroviaire, et le besoin d'une infrastructure nouvelle.

Quelles sont les différences entre la phase 1 et la phase 2 des études ? Essentiellement, la précision au niveau des sondages. Le but de la phase 2 est d'avoir un dossier calé avec un tracé de référence précis, et les aménagements nécessaires en vue de préparer l'enquête publique. C'est à ce stade que seront proposées finement les remblais,



déblais, rétablissement routiers, viaducs, etc... Viendra ensuite une phase 3 consistant à rédiger précisément le dossier d'enquête publique sur la base des études de phase 2.

Un opposant varois demande si la convention de financement des études signée en 2010 d'une durée de 4 ans, et qui expire donc est toujours valide. RFF précise que son montant était de 76 millions d'euros pour le financement des études (10 millions manquaient par rapport au montant total de 86 millions, lié au désengagement de Monaco et de l'Union Européenne). 36 millions d'euros ont été utilisés pour les études de phase 1, le reste le sera pour la phase 2, essentiellement pour la priorité 1, et une partie plus ou moins grosse sur la priorité 2. Certes la convention a expiré, car en réalité si le calendrier avait été suivi, nous devrions aujourd'hui en être à la DUP..., mais l'intégralité de son montant n'étant pas dépensé et les cofinanceurs ne l'ayant pas dénoncé, elle est toujours valide. L'opposant varois considère dans ces conditions que c'est le Var qui finance les études des 2 autres départements...

Sur le financement du projet, il devra être précisé dans la DUP, mais si c'est purement indicatif et n'est pas un engagement, cela doit être réaliste (faute de quoi la DUP peut être retoquée). Comme on est loin dans le temps, les collectivités ne se pressent pas pour clarifier leur engagement, mais ce sujet progressera avec l'avancement de la phase 2 des études, dès lors que « l'objet à financer » se précisera.

A un intervenant demandant ce que devient le financement des trains du quotidien, RFF répond que les 6.7Md€ de la P1 sont intégralement consacrés à l'amélioration des trains du quotidien, puisqu'ils n'entraînent l'amélioration ni des temps de parcours des trains grandes lignes, ni de leur fréquence.

Concernant les offres de services permises par le projet (réticulaires), un intervenant demande s'il y a une évolution. RFF répond qu'ils sont adaptés aux différents phasages et que les dates sont décalées. Les objectifs de dessertes sont gradués dans le temps et seront fournis au public en temps utile. Il est clair que la « cible 2040 » préalablement définie ne fonctionne qu'avec un projet complet. Pour un opposant au projet, on est donc en train de construire « quelque chose dont l'on sait que ça ne marche pas »

RFF en vient ensuite à l'explication du dispositif de consultation de la priorité 1 qui a eu lieu en fin 2013 : plaquettes de présentations des priorités, déclinaison dans les Bouches du Rhône et les Alpes Maritimes, annonces dans la presse, fiches ZPP, exposition en mairies, conseil général et régional (près de 50 000 documents écrits diffusés), spot radio, distribution dans les gares pour recueillir l'avis des usagers, mise à disposition des documents sur internet. Plusieurs communes ont voté des délibérations sur le projet. Et 9 contributions ont été soumises

Concernant la forme de la concertation, plusieurs intervenants rappellent qu'il serait préférable que les acteurs disposent des présentations AVANT les réunions, de manière à préparer des questions constructives, ainsi que RFF des réponses appropriées. D'autres intervenants se considèrent comme des « piliers » pour informer la population, et qu'en général, les petits élus n'y connaissent rien. Un autre intervenant des Alpes Maritimes cite même les propos scandaleux d'un élu disant « il ne faut pas informer avant les élections, c'est trop dangereux ». Ce même intervenant indique que le « conseil de développement de la CASA » n'a même pas été informé.

D'autres intervenants considèrent que les médias concernés ne sont pas les plus lus ou écoutés

D'autres que la concertation devrait être un échange d'argument avec les acteurs. Les questions posées mériteraient des réponses. RFF rappellent « les règles du jeu ». Certaines solutions techniques ne sont pas proposées, c'est comme ça ! Le COPIL a demandé de ne pas rendre compte des réunions avec les élus, seulement au préfet. Les responsables de concertation au niveau national de RFF rappelle néanmoins que le projet en PACA est celui où les moyens mis en œuvre pour la concertation sont les plus importants. Les opposants de sud Ste Baume estiment que



« le bazar qu'ils ont créé » a quand même du avoir une influence puisque RFF recule, avec le phasage, et que donc ils recommenceront

Pour RFF, la phase 2 consistera à définir un tracé. Il faut donc préparer un dispositif de concertation très constructif, où il soit possible de parler sans recevoir de tomate. Il y aura un travail technique très itératif pour affiner les solutions, beaucoup plus long qu'en phase 1. Il faut que les échanges puissent se tenir, sinon... C'est le COPIL qui décidera sans tenir compte des acteurs incapables de donner leur avis.

Pour un intervenant des Alpes Maritimes, la problématique du secteur est qu'il n'y a que 2 cofinanceurs qui se confondent (Nice Métropole et le département des Alpes Maritimes), qui font fi des besoins de l'ouest du département. RFF rappelle qu'il n'est pas responsable de rechercher des co-financeurs au projet.

Pour la consultation des Bouches du Rhône, beaucoup de pédagogie est encore nécessaire, certains croyant que les 2.5Md€ ne concernent que la gare souterraine de Marseille, alors qu'ils comprennent aussi les tunnels d'accès et les quadruplement au nord et vers Aubagne.

Pour les Alpes Maritimes, la question du devenir de la 3^è voie entre Cagnes et Nice se pose. RFF répond... qu'il ne peut pas répondre. L'Etat a décidé de proroger la DUP, ce qui signifie officiellement qu'il souhaite la réaliser. Néanmoins d'un point de vue technique, cette 3^è voie n'est pas utile si la LN PCA se réalise. L'insécurité foncière des riverains concernés se poursuivra donc. Il est rappelé que cette 3^è voie serait très compliquée à réaliser car son emprise se fait sur les « piles de pont » de toutes les routes perpendiculaires à l'autoroute et la voie ferrée. Il en résulterait un délai de réalisation de 10 ans, des travaux pénalisants pour l'exploitation ferroviaire, et un coût au kilomètre supérieur à celui de la Ligne Nouvelle.

J'ai posé une question sur la gare de Sophia Antipolis, qui ne fut pas concertée en 2011, et sa localisation, entre le site des Bréguières et des Clausonnes. RFF a répondu que la gare OAM interconnectée sur Cannes-Grasse, personne n'en a voulu, aucun élu. Or, cette gare est indispensable au fonctionnement du système (sinon, il faudrait continuer de faire passer beaucoup de TGV par Cannes-Antibes et alors la LGV ne sert à rien pour les TER sur le littoral. Face à cette impasse, l'hypothèse d'une gare à Sophia évoqué par des concertants a pu être étudié, et s'est révélé faisable aux Bréguières ou aux Clausonnes. Il s'est alors avéré que le maire de Mougins était favorable à l'emplacement des Bréguières. Le site actuellement envisagé aux Bréguières est indicatif d'une faisabilité mais pourra faire l'objet de débat lors de la phase 2 des études, rien n'étant définitivement acté dans le dossier ministériel à ce sujet. En off, on me précise que c'est le lobbying auprès des élus de Valbonne et Mougins, qui permettra d'arriver à une solution intelligente. A noter que cette problématique est bien relevée dans le bilan de la concertation.

Germain Nallino est intervenu pour l'association des Amis du Rail Azuréen, concernant l'intermodalité au futur Pôle d'Echange Multimodal de Nice Aéroport (ex-Nice St Augustin). Il s'agirait pour la favoriser de faire parvenir les Chemins de fer de Provence jusqu'à cette gare, ce qui pourrait se faire simplement en prévoyant la réalisation d'un « 3^è rail métrique » dès la construction de la ligne 3 du tram de Nice entre l'aéroport et Nice Lingostière (où passent les CP). Ainsi, toute la plaine du Var profiterait de l'aménagement.

Un intervenant de la FNAUT estime à propos de la section de priorité 2 EstVar-Siagne, que Cannes sera complètement shunté et qu'il se prépare une nouvelle gare betterave, vaste parking à bagnole, du type Aix TGV, concernant la gare de Sophia

Un représentant de la chambre de commerce de Marseille rejoint quant à lui une préoccupation de notre association sur la nécessité de ce prolongement en P2 EstVar-Cannes, qui pourrait contribuer à la rentabilité du projet. ⁴RFF



rappelle que pour l'instant, ce n'est pas la décision de l'Etat. Mais que néanmoins d'un point de vue technique, cela serait logique. Ce prolongement est très porté par les politiques locaux. Tout dépendra donc de jusqu'où se feront les études de phase 2, quelle précision. Suffisante pour arriver à un PIG ? voire être inclus dès la DUP de 2017, ce qui signifierait un engagement de commencer les travaux avant 2032 (la durée de validité d'une DUP est 15 pour acquérir les terrains). C'est le COPIL qui décidera. A noter que ce souhait de voir la section EstVar-Cannes réalisé dès la priorité 1 est mis en évidence dans le bilan de la concertation rédigé par RFF

Je pose une autre question sur la justification du périmètre du projet en « priorité 1 » et « priorité 2 », et fait valoir que concernant le GPSO (Grands Projets du Sud Ouest, LGV Bordeaux Toulouse et Bordeaux Dax Espagne), le gouvernement n'a pas hésité à aller au-delà des recommandations de la Commission 21 puisque celle-ci recommandait 7.1Md€ d'investissements avant 2030 et que le gouvernement décide finalement de 9.1Md€, pour réaliser Bordeaux Toulouse en 2024 et Bordeaux Dax en 2027. En comparaison, en PACA, les 6.7Md€ de la priorité 1 mériteraient aussi d'être complétés par moins de 2Md€ permettant la réalisation de EstVar-Cannes. RFF répond qu'il y a eu une mauvaise interprétation de la presse sur le fait que seul la LGV Bordeaux Toulouse était retenu dans le rapport de la CM21. Dans le détail, il était indiqué dans le scénario 2 une provision de 2 milliards d'euros avant 2030 pour anticiper des travaux de la suite du GPSO ou Montpellier Perpignan ou la LGV POCL. La décision du gouvernement est donc d'utiliser cette marge pour le GPSO pour la LGV vers Dax et ne contredit donc pas le rapport de la CM21. En outre, le projet est plus avancé, et les collectivités ont donné leur accord de financement, ce qui est loin d'être le cas en PACA. Personne n'a encore jamais appelé RFF pour lui dire « je veux participer au financement de la LN PCA » → qui paye, décide.

Pour en revenir au dispositif de concertation, Frédéric Roux fait remarquer que ce COLAC doit acter que la concertation de 2011 a avorté, et qu'en outre 2 instances de concertation prévue par la chartre ne se sont jamais réunies, comme le « comité de concertation », ce que RFF reconnaît. Il regrette que cette réunion du COLAC soit une mauvaise manière de dire « on a concerté, on vous a écouté et on fait ce que vous avez demandé » quand ce n'est pas vraiment le cas, et que RFF semble être heureux de constater que « l'Etat avance », alors que l'on a seulement 30 ou 40 années de décalage par rapport au débat public de 2005 qui visait 2020. Pourquoi se plaindrait-on ? Un travail de 3 mois en 2010 pour la rédaction de la chartre de concertation.... qui n'est finalement pas suivie

Pour conclure, RFF indique qu'un nouveau COLAC devrait se tenir à l'été 2014 pour faire le bilan de la consultation sur la fin de phase 1 de la priorité 2, et préparer les évolutions du dispositif de concertation pour la phase 2 des études de la priorité 1, voire 2. Plusieurs acteurs proposent qu'après s'être tenu à Marseille et Nice, le prochain COLAC se tienne à Toulon.

Il est attendu d'ici la prochaine réunion, et de préférence pour le mois d'Avril, que les acteurs fassent des propositions pour l'organisation de cette prochaine phase de concertation.

Fait à Antibes,

Rémi QUINTON