

20 MAI 2014

**Compte-rendu du comité territorial  
de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur du 16 avril 2014**

**Sous la présidence de M. le préfet du Var,**

avec :

M. Pierre Gaudin, secrétaire général de la préfecture

M. Stanislas Cazelles, sous préfet de Draguignan,

le comité territorial s'est déroulé en présence de :

**Collectivités :**

M. Bernard Rolland, vice président du Conseil Général du Var, accompagné de M. Robert Gontier, chargé de mission,

M. Yannick Chenevard, vice président de la C.A. Toulon Provence Méditerranée, accompagné de M. Bernard Arnaud, directeur général des services et de M. Jean-Yves Thibult, directeur adjoint des services,

M. Frédéric Decompte, directeur Transports de la communauté d'agglomération de la Dracénie ,

*Invités mais non représentés :*

Le Conseil Régional Provence Alpes Côte d'Azur,

La CC Sud Sainte Baume

La CA Esterel Méditerranée

**Organismes consulaires :**

M. Bernard Grech, vice président de la CCI du Var,

M. Alain Baccino, président de la Chambre d'agriculture du Var

M. Michel Bolla, conseil économique et social régional

*Invité mais non représenté :*

Chambre des métiers et de l'artisanat

**Associations :**

Mme Nadyne Chevret, présidente de l'association Stop Nuisance Cuers

M. Philippe Cretin, président du FNAUT

M. Robert Henaff, représentant l'association TGV Provence Côte d'Azur – COFHUAT

**Services Etat :**

Mme Patricia Bruchet, Préfecture de Région – SGAR, chargée de mission Transport Infrastructures Energie,

Mme Frédérique Reffet, DREAL – services Transports et Infrastructures

M. Albert Grenier, DDTM83 adjoint au directeur départemental,

Mme Dominique Créquer, Préfecture – mission aménagement et développement du territoire,

**RFF :**

M. Jean-Michel Cherrier, directeur régional adjoint,

Mme Carole Teissedre, responsable commerciale et relations extérieures,

M. Nicolas Alla, mission Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur,

Mme Pauline Boutin, mission Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur – pôle concertation.

En introduction, sur la base du rapport de la commission « mobilité 21 », le préfet retrace les grandes lignes du contexte dans lequel le nouveau projet de Ligne Nouvelle s'articule et précise le principe de phasage qui a été retenu en PACA.

Les nœuds ferroviaires marseillais et azuréens constituent la Priorité 1 (avant 2030). Le département du Var est concerné par les parties varoises des tronçons Aubagne - Toulon et Le Muy - Siagne qui constituent la Priorité 2 (2030 - 2050).

Dans le cadre du processus de relance de la concertation dont il est chargé, le préfet a souhaité opérer en 2 temps. Il a rencontré, le 15 mai dernier, les maires des communes varoises concernées par ces deux tronçons de la zone de passage préférentielle (ZPP) des priorités 1 et 2, pour poursuivre dans la même logique, les échanges, ce jour, avec les membres de comité territorial.

Le préfet invite RFF à exposer les phases d'évolution du projet et le détail de la Zone de Passage Préférentielle.

RFF présente ainsi au moyen du document support joint en annexe :

- Les grandes étapes d'un projet d'infrastructure
- Les acquis de la concertation 2011 et les constats partagés avec les élus en 2012
- Le projet retenu par la Commission Mobilité 21
- La décision du gouvernement du 9 juillet 2013
- Les propositions du Comité de Pilotage du 23 septembre 2013
- La décision ministérielle du 21 octobre 2013

Dans un deuxième temps, RFF rappelle les enjeux et objectifs du projet, notamment les enjeux de mobilité et de qualité de vie dans le Var, et précise les caractéristiques des sections de priorité 2, pour chacun des deux secteurs Aubagne - Toulon et Le Muy - Siagne. La saturation de la ligne unique actuelle entre Aubagne et Toulon est prise en compte, les enjeux de la complémentarité entre la ligne nouvelle, pour les services rapides de métropole à métropole, et la ligne existante pour les dessertes fines du territoire, sont mis en exergue.

Après avoir défini ce qu'est la zone préférentielle de passage, zone d'étude pour la recherche du meilleur tracé, cette ZPP est présentée, du Castellet à Toulon et du Muy à Tanneron au moyen de cartes et sur un fond topographique « 3D ».

### **SYNTHESE DES ECHANGES**

M. le préfet donne la parole aux associations :

La Commission Mobilité 21 ayant « constaté une évolution du projet dit de la LGV PACA vers un projet dit de ligne nouvelle », Mme Nadyne Chevret pour Stop-Nuisances-Cuers demande en quoi consiste cette évolution.

RFF explique que les objectifs issus du Débat Public LGV PACA (« constituer un système ferroviaire performant pour la région PACA », « relier les trois principales métropoles », « faciliter les déplacements à l'intérieur de la région », « ouvrir la région Provence - Alpes - Côte d'Azur sur les autres régions françaises », « désenclaver l'est de la région », « arc méditerranéen ») ont été préservés dans le projet Ligne Nouvelle, tout en intégrant une dimension supplémentaire qui permet d'améliorer à la fois le service aux usagers et le fonctionnement des structures opérationnelles du réseau ferré par le traitement des nœuds ferroviaires dont la configuration actuelle entrave le bon fonctionnement.

Le préfet souligne l'intérêt de cette mixité d'usage pour la Ligne Nouvelle, qui permet d'apporter un équilibre avec les services régionaux rapides là où précédemment le projet LGV se limitait à développer les liaisons TGV sur les grands axes tels que Paris Nice.

Stop-Nuisances-Cuers demande également que soit explicitée la mention « *Doublement de la ligne au plus près des emprises existantes* » pour le tronçon du sillon permien, dans la plaquette « Les priorités de la Ligne Nouvelle ».

Le préfet rappelle que le sillon permien ne fait pas partie des priorités. Il explique toutefois que la préconisation « au plus près » répond aux observations recueillies au cours de la concertation de 2011, et qu'il s'agit de concilier la réduction des emprises avec les contraintes de réalisation.

La FNAUT rappelle qu'elle a soutenu au cours de la précédente période de concertation le principe d'un pas plus court entre les gares : Marseille, Aubagne, Toulon, Signes, Toulon, Carnoules dans l'attente d'une réouverture de la ligne de Gardanne, Est-Var.

La FNAUT demande ainsi que l'option d'une gare à Signes soit examinée, en raison des enjeux de la zone d'activités et de ses environs notamment de l'aéroport.

Le préfet prend note de cette proposition et précise que ce sujet a également été évoqué avec les élus réunis la veille. Une réflexion sera menée avec RFF, les collectivités locales concernées et les principaux acteurs économiques de la ZAE pour évaluer le besoin.

La FNAUT soutient également le raccordement ferré de l'aéroport d'Hyères, sans rupture de charge à Hyères, ainsi que la réhabilitation de la bifurcation de la gare de Toulon vers le port maritime.

Bien que le tronçon du sillon permien soit en dehors des priorités 1 et 2, la FNAUT formule des préconisations : inclure dans les études de la Ligne Nouvelle le déplacement de la gare de Solliès où les montées / descentes sont aujourd'hui difficiles, contourner Gonfaron par un tunnel nord.

La FNAUT conclut en exprimant « son accord et son soutien » pour la zone de passage préférentielle.

La CCI du Var qualifie le projet sous sa forme « Ligne Nouvelle » de « cohérent, intelligent car moins impactant » que certaines des options de 2011 aujourd'hui écartées. La CCI assure que le milieu économique soutient sans réserve le projet.

M. Yannick Chenevard pour Toulon-Provence-Méditerranée souligne « la grande unanimité de point de vue sur ce projet qui est fondamental pour le développement harmonieux de nos territoires ».

En réponse à Stop-Nuisances-Cuers, M. Chenevard confirme que la position de TPM a évolué au fur et à mesure des évolutions du projet qui a permis de sortir du débat Côte d'Azur / Métropoles du Sud, avec la satisfaction de voir aboutir aujourd'hui un projet mieux adapté aux besoins des usagers tout en prenant en compte la dimension économique dans l'équilibre des territoires.

M. Chenevard met l'accent sur l'intérêt de ne pas « décrocher » le Var dans le rythme et la précision des études et souligne l'intérêt, pour les tronçons de priorité 2, de prévoir des mesures conservatoires de type PIG avec des études adaptées pour renseigner notamment les SCOT, les PLU, les PDU, de façon à limiter le gel du foncier en resserrant au plus tôt la bande de passage.

Il rappelle que TPM a mis en exergue la mobilité et les trains du quotidien et souhaite que l'objectif de l'arc méditerranéen de Barcelone à Gênes, dans le contexte de la compétition européenne, ne soit pas perdu de vue.

L'intérêt d'une amélioration de la desserte TER dans l'attente de la priorité 2 de 2030-2050 et le principe d'une 3<sup>ème</sup> voie, présenté à l'époque sous le nom Marseille-Aubagne-Toulon, ont également été soulignés.

Parmi les créations de haltes envisagées, M. Chenevard a mis l'accent sur l'importance d'obtenir ces aménagements pour Sainte-Musse et l'Escaillon.

M. Bernard Rolland, pour le **Conseil Général du Var**, s'associe à l'expression de TPM, et soutient particulièrement la demande d'engagement des études sans rupture de rythme, afin que le Var n'attende pas 2030 pour voir une amélioration de sa desserte ferroviaire.

Le préfet confirme que les instructions ministérielles prévoient la conduite des **études sur la priorité 1 et la priorité 2** et le dispositif d'information et de consultation comprend bien la priorité 1 (mise en œuvre à l'automne) et la priorité 2 (maintenant).

S'agissant de la vive inquiétude exprimée, par le passé, sur les fuseaux de 2011, par la Chambre d'agriculture, M. Baccino tient à préciser qu'il reconnaît que des mesures ont été prises avec la Zone Préférentielle de Passage pour éviter les ensembles agricoles majeurs, notamment celui du Bandol, mais maintient toutefois ses alertes quant à la pression foncière générale que subissent les terres agricoles.

La Chambre estime que les opérations d'aménagement ont toujours des conséquences sur le foncier agricole. Elle préconise que soit étudié non pas seulement l'impact immédiat, c'est-à-dire la consommation directe de terres agricoles par l'emprise du projet, mais aussi les conséquences sur une ou deux générations en raison d'une dimension temporelle spécifique au rythme agricole. Pour exemple, il cite la durée d'une vigne qui se plante pour 40 ans.

La Chambre demande également que l'information concernant le sillon permien soit détaillée. La notion de « doublement de la voie » est perçue comme trop succincte, comme un « blanc » entre les deux tronçons de priorité 2.

M. le préfet comprend ces préoccupations et souhaite lever le doute sur la liaison entre les 2 tronçons en indiquant que le projet d'ensemble intègre bien le tronçon du sillon permien symbolisé en violet sur les cartes de réalisation séquencée.

Toutefois, la réalisation de cette section de couleur violette n'étant programmée qu'à l'horizon 2050, il ne serait pas raisonnable d'engager des crédits d'études pour donner des précisions pour une réalisation dans 35 ans.

M. Baccino propose que la Chambre d'agriculture travaille avec RFF sur l'organisation des études agricoles pour appréhender les conséquences indirectes sur le foncier concerné.

M. Bolla pour le CESER appuie la position de la Chambre d'agriculture en ce qui concerne l'intérêt d'apprécier le « 3<sup>ème</sup> impact », c'est-à-dire les conséquences indirectes de long terme sur le foncier agricole.

Le CESER approuve l'ouverture de gares nouvelles, met l'accent sur les déplacements du quotidien, et notamment sur les déplacements des lycéens et étudiants.

RFF expose ensuite le calendrier des prochains mois :

- information et de consultation du public du lundi 12 mai au vendredi 13 juin
- synthèse des consultations fin juin
- consultation du Collège des acteurs
- présentation de la synthèse au Comité de Pilotage avant l'été
- transmission d'un bilan à la Commission Nationale du Débat Public à l'automne.

Les documents d'information et de consultation du public sont ensuite présentés en séance et remis aux participants. Ces documents sont conçus pour être mis à disposition dans les mairies et institutions qui reçoivent du public. Cette diffusion sera complétée par une diffusion de dépliants en gares et par la mise en ligne de l'ensemble de l'information sur le site internet du projet <http://www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr/> , et sera annoncée par voie de presse écrite et radio.

Mme Chevret remet au préfet et à RFF quatre contributions écrites :

- une contribution de Stop-Nuisances-Cuers en date du 16 avril 2014
- une contribution du « Collectif est-Var pour des transports publics de proximité, datée d'avril 2014, non signée
- une contribution du « Collectif Stop LGV Sud-Sainte-Baume, membre de la Coordination Régionale contre le projet LGV », en date du 15 avril 2014
- la contribution de l'association Stop-LGV-Sanary à la suite de la session du Collège des acteurs du 27 janvier 2014.

Le préfet conclut les échanges sur la Zone Préférentielle de Passage en précisant que la suite des études a pour objet de resserrer le champ des possibles et la Zone de Passage, et de définir ainsi une emprise de Projet d'Intérêt Général la plus étroite possible.

Le préfet clôt la séance en remerciant les membres du comité de leur présence et du caractère constructif des échanges.



Laurent CAYREL