ASSOCIATION TGV DEVELOPPEMENT VAR NICE COTE D'AZUR

BULLETIN n°13

Juin 2010

WWW.ASSOCIATIONTGVDEVELOPPEMENT.FR

Association TGV Développement Var - Nice Côte d'Azur

2 Editorial

3 La grande vitesse ferroviaire dans le monde

4 La ligne TGV Méditerrannée, 10 ans après sa mise en service

8 La LGV Rhin Rhône, vers un nouveau noeud de transport européen

10 La LGV Rhin Rhône, un projet «environnementalement exemplaire»

12 La LGV Rhin Rhône, un premier bilan carbone ferroviaire

14 Lancemement des études de la LGV PACA

16 Quelles concertations pour les 4 ans à venir ?

RENSEIGNEMENTS

***

7, avenue Aristide Briand
BP 66
83270 Saint-Cyr-sur-Mer
Tél : 06 12 42 39 22
06 12 16 04 82

Editorial

2009 a été l'année du choix du tracé des métropoles par le Ministre de tutelle. Le Conseil d'Administration de RFF a décidé ensuite de réaliser les études préparatoires à la déclaration d'utilité publique. Dans la foulée une convention de financement de ces études a été élaborée et signée par l'ensemble des co-financeurs. Les bureaux d'études (un par département) vont être choisis et ils devraient se mettre à travailler à partir d'octobre 2010. Une charte de concertation, en cours d'élaboration, devrait permettre à l'ensemble des acteurs intéressés, de suivre ces études pendant toute leur durée (4 ans).

Lors de différentes réunions nous avons pu constater que la nécessité de cette ligne nouvelle semblait de plus en plus admise. Les terribles intempéries qui ont frappé le Var récemment, ne font malheureusement que confirmer ce besoin vital de la région.

Même si elles peuvent paraître longues, les procédures se déroulent normalement mais les difficultés qui ne manqueront pas d'être rencontrées, compte tenu du choix du tracé, incitent à la vigilance. Notre objectif est que ce projet se réalise dans des délais convenables et nous veillerons particulièrement à ce que le choix effectué ne conduise pas à une impasse. Il est évident aussi que ce projet doit être mené parallèlement avec le maillage du réseau TER dont il est une composante naturelle.

La visite que nous avons effectuée sur le chantier de la LGV Rhin Rhône, nous a permis de constater des résultats intéressants en matière de concertation et de prise en compte de l'environnement.

Le rôle de l'Association nous paraît tout tracé pour les années à venir

Alain PATOUILLARD
Président de l'association

Couverture : Carte RFF

Photos RFF

LA GRANDE VITESSE FERROVIAIRE DANS LE MONDE

La France et le Japon ont été les premiers pays à pratiquer la grande vitesse, mais depuis les années 1980 le paysage a bien évolué, en effet dans le monde entier plus de 2000 rames parcourent quotidiennement 12 000 kilomètres de lignes à plus de 250 Kmh. La grande vitesse a prouvé être un transport de masse avec pour la France, en 2009, plus de 100 millions de voyageurs transportés et pour le Japon plus de 120 millions de voyageurs pour la même période. En règle générale le temps de trajet de gare à gare étant inférieur à quatre heures, permet un report important de la route et de l'aérien vers le rail.

Le développement à l'échelle mondiale se poursuit à un rythme soutenu. Il y a actuellement 12 000 kilomètres de voies exploitées, 8 500 sont actuellement en construction et 20 000 sont en projet.

Le Maroc, l'Arabie Saoudite, le Brésil, la Russie, la Californie, la Floride, le Portugal, la Pologne, la Turquie, la Corée du Sud, l'Inde, l'Iran, le Canada et l'Australie ont des projets avec, pour certains pays, des mises en service programmées avant 2020.

Le Velaro russe

Le Shinkansen japonais

Les financements sont variés allant du financement entièrement public au financement public privé, mais il semble admis que de tels projets ne puissent se réaliser sans une partie importante de financement public.Les constructeurs européens et japonais ne sont plus seuls sur le marché : Alstom, Bombardier et Siémens ont de sérieux concurrents avec les industriels asiatiques ayant bénéficiés du transfert des technologies.

Pour lutter contre le réchauffement climatique, la grande vitesse ferroviaire c'est aussi, dans le monde entier, un des atouts forts dans le domaine du développement durable.
Cette évolution forte de la grande vitesse sur tous les continents, nous conforte dans l'idée que le projet de la LGV PACA devrait être réalisé le plus rapidement possible.

Alain PATOUILLARD
Président de l'association

LA LIGNE TGV MÉDITERRANÉE 10 ANS APRÈS LA MISE EN SERVICE

La ligne à grande vitesse Méditerranée a bientôt dix ans. Le recul est suffisant pour tirer un premier bilan de cette opération qui fut un des plus grands chantiers de génie civil du siècle dernier.

Dès 1987, le succès technique et commercial de la LGV Paris-Lyon amène le Gouvernement français à lancer des études de tracés pour le prolongement de cette ligne vers Valence, puis en 1989 vers Marseille, l'Italie et l'Espagne. S'inscrivant dans une logique de réseaux à grande vitesse, ce projet comportait trois gares nouvelles : Valence TGV, Avignon TGV et Aix TGV. Ce projet ayant comme objectifs d'offrir à partir du Sud des liaisons à grande vitesse à destination des principales agglomérations françaises et des grandes villes européennes.

Déclarée d'utilité publique en 1994, cette ligne nouvelle a été mise en service le 10 juin 2001. Ces 250 kilomètres de ligne auront nécessité la construction de plus de 500 ouvrages d'art dont sept viaducs exceptionnels et treize kilomètres de tunnel. Son coût de 4,5 milliards d'Euros (CE 2003) a été conforme aux prévisions. A noter qu'il aura fallu une douzaine d'années entre le lancement des premières études et la mise en service.

Cette ligne TGV Méditerranée a révolutionné les modes de transport permettant ainsi un net regain d'intérêt pour le mode ferroviaire : le trafic aura ainsi doublé en vingt ans entre Paris et le Sud soit plus de 31 millions de voyageurs en 2008. L'effet TGV Méditerranée peut aussi être observé à partir des parts de marchés récupérées sur l'aérien (40 %) et sur la voiture (27 %).

La LGV Méditerranée a amélioré l'accessibilité, l'image et la notoriété de chacun des sites desservis sans toutefois bouleverser les structures existantes.

Gare d'Aix-en-Provence - Photo RFF

L'offre mise en place est très intéressante avec des gains compris entre 57 et 79 minutes et des fréquences en nette augmentation ; l'offre Province-Province a également été considérablement améliorée en temps de parcours comme en fréquence. Les voyageurs exerçant une activité professionnelle sont encore majoritaires entre Paris et Marseille alors qu'entre Paris et la Côte d'Azur les déplacements sont plus d'ordre privé. Il est également constaté que les voyages

Ligne TGV Méditerranée traversant la plaine de Mondragon - Photo RFF

en TGV ne sont pas réservés aux personnes aisées financièrement.

La LGV Méditerranée a amélioré l'accessibilité, l'image et la notoriété de chacun des sites desservis sans toutefois bouleverser les structures existantes.

La réalisation de trois gares nouvelles était inscrite au projet. A l'époque il avait été décidé de tracer la ligne nouvelle sans réserver la possibilité de desservir les centres villes des trois agglomérations importantes que sont Valence, Avignon et Aix-en-Provence. Erreur historique diront certains mais leur implantation à l'extérieur des villes a tout de même permis qu'elles aient un rayonnement que n'aurait jamais eu une gare située au centre ville à laquelle il est toujours difficile d'accéder par manque de transports en commun adaptés. Ces trois gares nouvelles ont rencontré un vif succès, le trafic observé étant nettement supérieur à celui prévu dans le dossier d'enquête publique.

Le retour d'expérience a permis de mettre en place des nouveaux outils d'analyse afin de mieux comprendre les aires d'influence et de trafic de ces gares :

- Valence-TGV, gare TGV et TER, touche une population qui s'étend le long de la Vallée du Rhône, à l'Ardèche, la Drôme et le sillon alpin, vaste zone d'action qui assure un accès aisé au ferroviaire,

- Avignon-TGV, tout en étant proche du centre ville a une zone d'attraction importante qui dépasse largement les limites du Grand Avignon,

- Aix-TGV est complémentaire de la gare de Marseille Saint Charles et permet de desservir de nouvelles zones de populations notamment Aix-en Provence, le pourtour de l'Etang de Berre, Manosque, Saint Maximin, voire Brignoles.

Toutefois il est constaté que ces gares sont victimes de leurs succès, entraînant une augmentation continuelle de l'offre en nombres de places de parking. Ces gares qui ont ainsi permis l'accès au ferroviaire à de nombreux utilisateurs de la route et

de l'aérien sur des moyennes et longues distances, ne sont pas encore reliées, pour deux d'entre elles, au réseau classique entraînant encore de trop nombreux déplacements routiers parasites ; d'où la nécessité de les raccorder le plus rapidement possible au réseau TER.

La mise en place de Comités pour suivre les engagements de l'Etat en ce qui concerne la préservation de l'environnement précédée par la réalisation de nombreuses études d'insertions paysagères et architecturales ont permis de respecter à 98 % les engagements pris lors de la déclaration d'utilité publique de 1994 pour préserver l'environnement : bruit, biodiversité, insertion dans le paysage, rejet gaz à effet de serre, préservation de l'eau et des zones humides. Il est à noter que cela a permis de définir des règles qui sont appliquées actuellement sur les autres chantiers ferroviaires et qui devraient permettre à la LGV PACA d'être un exemple d'insertion environnementale.

La ligne TGV Méditerranée a réduit les distances, changé les habitudes tout en préservant l'environnement : une bonne raison de continuer vers Nice et au-delà vers l'Italie.

Dix ans plus tard, plus personne ne conteste l'intérêt de cette ligne alors qu'une opposition virulente, quelque fois violente, avait été organisée.

Qui regrette aujourd'hui les années où le trajet entre Marseille et Paris était supérieur à sept heures ?

La ligne TGV Méditerranée a réduit les distances, changé les habitudes tout en préservant l'environnement : une bonne raison de continuer vers Nice et au-delà vers l'Italie.

Jean Claude COCHAT
Membre du CA de l'association TGV et Développement Var Nice Côte d'Azur

Viaduc de la Grenette - Photo RFF

SALON RÉGIONAL DU TRAIN
PARC DES EXPOSITIONS DE LA FOIRE
BRIGNOLES (83)

Mairie de Brignoles

Région PACA

Le 23 et 24 octobre 2010

SNCF

Mairie de Carnoules

CHEMINOTS CE PACA

Horaires d'ouverture :

- Samedi 23 de 10h30 à 19h
- Dimanche 24 de 10h à 18h

Entrée 4€
Gratuit pour les moins de 12 ans

france bleu provence
Notre radio partenaire

Vous y trouverez de nombreux exposants, des réseaux, des artisans, un simulateur de conduite, une animation pour les plus jeunes et des maquettes inédites fonctionnelles...

micro informatique à domicile

Possibilité de restauration sur place. Pour plus de renseignements contactez-nous au : 06-27-23-69-45

http://www.museepierresemard.fr/

LA LGV RHIN RHÔNE, VERS UN NOUVEAU NŒUD DE TRANSPORT EUROPÉEN

La simple observation de la carte « l'Europe à grande vitesse en 2009 » permet de se rendre compte de l'intérêt du projet de la LGV Rhin-Rhône.

Cette carte met à jour deux grands axes de ligne à grande vitesse Nord-Sud : Marseille – Londres ainsi qu'un axe, plus diffus, entre l'Italie et les Pays-Bas. Ces deux axes « parallèles » ne peuvent s'interconnecter qu'entre Lille et Bruxelles et, depuis 2009 entre Paris et Strasbourg.

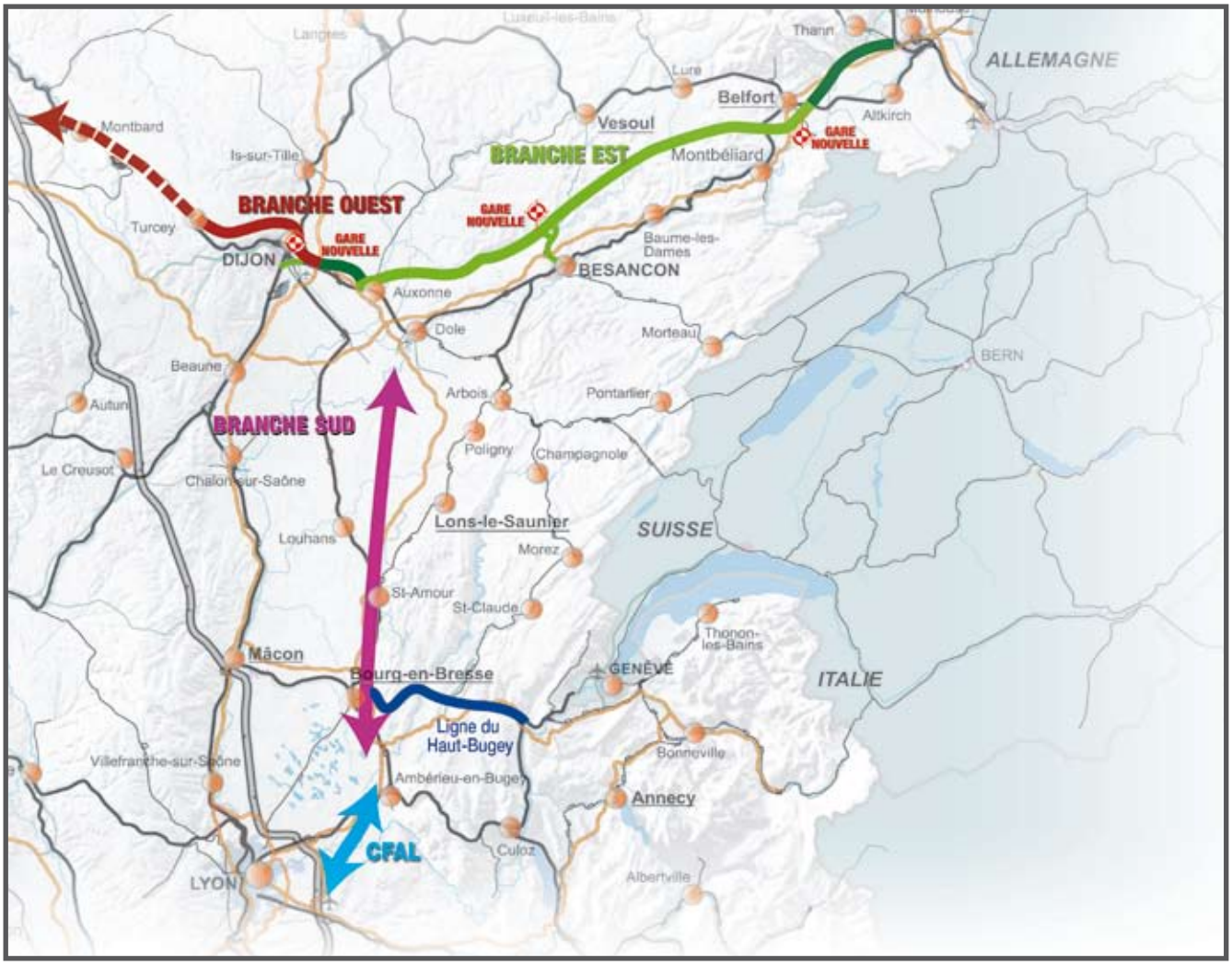
Géographiquement, l'intérêt de la LGV Rhin-Rhône en trois axes saute aux yeux. Il s'agit de créer un nouveau point de jonction entre les 2 axes Nord-Sud européens autour de Dijon et de Lyon.
Plus au Sud des deux axes Est-Ouest existants, ces jonctions faciliteront dans un premier temps les transferts entre la Suisse, l'Allemagne et la France. D'un point de vue plus global, en l'absence actuelle de ligne à grande vitesse plus au Sud en PACA, ce projet permet de « rapprocher » la péninsule ibérique de l'Est de l'Europe.

Directement ou indirectement, au moins huit pays européens trouvent donc intérêt à ce projet, en témoigne le montage financier qui prévoit, sur un budget de plus de 2,3 milliards d'euros, un cofinancement de l'Union Européenne à hauteur de 200 millions et de la Suisse à hauteur de 66 millions.

Le « principal bénéficiaire » de ce projet reste néanmoins la France qui supporte, à travers ses collectivités locales, l'Etat et RFF, l'effort majeur en matière d'investissement.

Concrètement ce projet consiste à construire autour de Dijon 3 branches de ligne à grande vitesse :

• La branche Est, la plus avancée, se découpe en deux phases. La première de 140 km sera mise en service fin 2011 et reliera l'Est de Dijon au Sud-Est de Belfort. La seconde phase sera une extension de 50 km à l'Est et à l'Ouest de la première



Les 3 brances de la LGV Rhin-Rhône - carte RFF

permettant au final une jonction Dijon-Mulhouse en passant par Belfort-Montbéliard et Besançon.

• La branche Ouest permettra de relier Dijon et la branche Est à la LGV Sud-Est en direction de Paris.

• La branche Sud reliera la branche Est au corridor ferroviaire entre l'Europe du Nord et l'Arc Méditerranéen.

Avec la seule première partie de la branche Est mise en fonction fin 2011, les gains en temps de trajet seront déjà considérables : une heure sur la liaison Mulhouse-Marseille et 1h15 entre Strasbourg et Marseille. Au regard des temps de trajet, nous sommes là en train de franchir le seuil des 5 heures de trajets à partir duquel il devient plus intéressant, à la fois en termes de temps de trajet que de budget, de prendre le train. La mise en service des branches Ouest et Sud et l'achèvement de la deuxième partie de la branche Est permettront encore de renforcer ce phénomène.

Avec la LGV Rhin-Rhône, l'extension du TGV Est jusqu'à Strasbourg, le Lyon-Turin, le Contournement de Montpellier, la liaison Montpellier-Perpignan, le TGV Bretagne, la liaison Sud Europe Atlantique et ses prolongements vers l'Espagne et Toulouse, force est de constater que le programme est dense et ambitieux. Reste à espérer que les financements tiendront la cadence et permettront la réalisation des autres projets dans les délais impartis, notamment la mise en service de la LGV PACA avant 2023…

Nicolas COQUET
Association TGV et Développement
Var Nice Côte d'Azur

LA LGV RHIN RHÔNE, UN PROJET « ENVIRONNEMENTALEMENT EXEMPLAIRE »

Le projet a intégré en amont un certain nombre de principes, de manière à ce que la construction, l'exploitation et l'entretien ait un impact le plus limité possible sur l'environnement.

Préserver le cadre de vie des riverains

Principal axe de réflexion en amont, la gestion du bruit répond à une double attente, réglementaire et des citoyens. En effet, au-delà des contraintes réglementaires, la gestion du bruit reste la première cause de rejet d'un projet auprès des populations directement concernées. Pour répondre à cette double exigence, RFF a choisi d'écarter autant que faire se peut le tracé de la LGV des zones habitables traversées. Le fait que la ligne ne soit utilisée que pour le transport des passagers évite la source de nuisance sonore importante que sont les trains de transport de marchandises. De plus, RFF a mené de nombreux travaux de recherche permettant de diminuer l'impact sonore du projet sur le matériel et les infrastructures. De nombreuses techniques seront utilisées le long du tracé : abaissement du tracé, installation de 32 kilomètres de merlons antibruit de chaque côté de la ligne et d'écrans antibruit. Enfin des relevés in-situ seront réalisés une fois la ligne en service afin de juger de l'efficacité de ces procédés.

La réflexion autour de l'intégration paysagère a été menée selon trois « contraintes ». Technique tout d'abord, car la grande vitesse nécessite un tracé le plus rectiligne possible. Citoyenne ensuite, en tenant compte des attentes exprimées par les habitants lors des phases d'études et de débat. Esthétique enfin par une cohérence architecturale d'ensemble ponctuée de deux ouvrages d'art exceptionnels et par la végétalisation du tracé quand cela est possible.

Enfin, une attention toute particulière a été apportée afin de maintenir les axes traditionnels de déplacement (routes, sentiers) et de compenser les préjudices forestiers et agricoles (études préalables, aides à la restructuration du paysage, indemnisations…). A postériori, des études seront menées afin d'évaluer comment « l'effet TGV » a impacté les territoires traversés.

Future gare de Besançon - photo Association TGV Développement

Préserver l'eau et les milieux aquatiques

La réglementation impose à toute construction ferroviaire de respecter quatre grands prin-

cipes : ne pas aggraver les écoulements des eaux ; préserver les milieux aquatiques ; protéger la ressource en eau ; protéger la qualité des eaux superficielles et souterraines en phase chantier.

Cinq grands bassins ont été identifiés le long du tracé et ont été sujets à des études d'impact en 2005. Dans le détail de nombreuses mesures ont été prises afin de respecter ces obligations tout au long du projet : études menées avec des associations de pêche, remise en état des lits de rivière, végétalisation des berges, éloignement des périmètres de protection des captages.

Préserver la biodiversité

Des études en amont ont été menées dès 1995 afin d'obtenir « une photographie complète des milieux naturels » traversés. Le repérage des axes de déplacement, inventaires des espèces, le comptage des populations ont permis d'obtenir un état précis du milieu initial. Des mesures visant à limiter l'impact sur l'environnement ont été prises pour les différentes phases du projet (travaux, exploitation) et un bilan sera réalisé cinq ans après la mise en service de la ligne afin de voir si l'état initial n'a pas été dénaturé.

Pose d'une clôture anti-gibier le long des rails photo RFF

photo Association TGV Développement

Les mesures en phase travaux consistent pour l'essentiel à la pose de clôtures autour des zones de chantiers afin d'en limiter l'accès à la faune locale. A cela s'ajoute le contrôle par des spécialistes de l'environnement et des agents de l'Etat. L'évaluation à posteriori est une bonne mesure. Il faudra néanmoins que le bilan puisse être suivi d'actions complémentaires si cela s'avère nécessaire.

Enfin le projet a prévu un budget spécial (4,57 millions d'euros) entre 2006 et 2011 afin de financer des actions en faveur de l'environnement sur les territoires concernés par le tracé. Ces actions, menées directement par des associations, des collectivités, des entreprises, ont déjà permis de restaurer des zones humides, de mettre en gestion des milieux naturels exceptionnels, etc.

Même si certains aspects peuvent toujours être sujets à critique et à amélioration, il faut bien reconnaitre qu'il est malheureusement assez rare de voir un projet intégrer très en amont puis en aval de telles réflexions sur l'environnement.

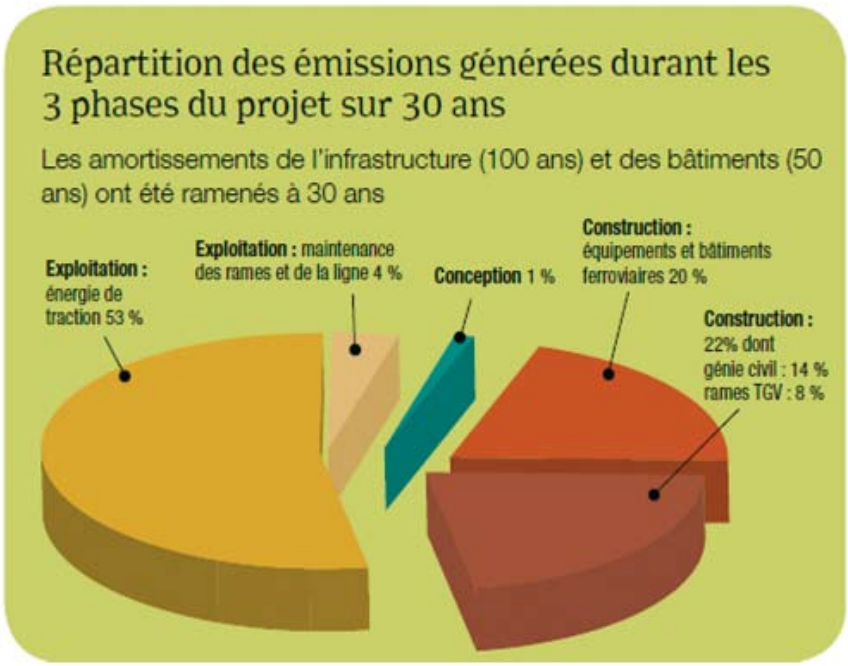
Nicolas COQUET
Association TGV et Développement
Var Nice Côte d'Azur

LA LGV RHIN RHÔNE, UN PREMIER BILAN CARBONE FERROVIAIRE

Première dans l'histoire ferroviaire, la branche Est de la LGV Rhin-Rhône a fait l'objet d'un bilan carbone concernant sa construction puis son exploitation future.

Tous les spécialistes réalisant les études bilan carbone vous le disent, le bilan carbone est un outil monocritère ; intéressant certes pour évaluer l'impact environnemental d'une activité, mais incomplet.

Ainsi une entreprise peut très bien avoir des « résultats-carbone » intéressant mais, du fait de l'utilisation de produits toxiques ou autres, avoir un impact très néfaste sur l'environnement.
Le train, considéré comme « le plus favorable à l'environnement en terme de consommation d'énergie et d'émission de gaz à effet de serre » nécessite tout de même de l'énergie qui, en France, provient pour l'essentiel du secteur nucléaire. Alors certes le train est le moyen de transport le moins énergivore mais les très bons résultats en matière d'émission-carbone ne doivent pas empêcher une réflexion plus profonde sur la façon de produire l'énergie, de recycler les déchets, sur l'impact environnemental global d'une activité.



Pour déterminer cet impact global et le limiter, de nouvelles méthodes telles que l'Analyse du Cycle de Vie des produits intégrant d'autres critères dans le choix des matériaux, des modes de production, etc. se développent et s'affinent au fil des années.

Une attention toute particulière doit être portée à la définition du périmètre de l'étude car, de lui dépendent les résultats et la portée des préconisations. Dans notre cas, le périmètre retenu s'étend des phases amont (études, travaux préliminaires, déboisement, etc.) aux phases de travaux (voies, gares, génie civil, etc.) jusqu'à l'étude de 30 ans d'exploitation de la ligne. L'étude porte sur la 1ère partie de la branche Est soit sur 140 kilomètres de ligne. Il a été choisi d'inventorier les émissions directes (travaux, utilisation d'énergie, etc.) et indirectes comme le « coût carbone » d'extraction des matières premières, la maintenance, etc. Le choix du périmètre se veut donc large ce qui permet de trouver un maximum de pistes d'amélioration concernant les procédures, le choix des matériaux, qui permettront de réduire l'impact carbone de la ligne.

En effet l'objectif premier d'un bilan carbone n'est pas d'avoir une approche quantitative absolue mais bien de dégager, avec

un maximum de partenaires, des pistes de réflexion, des engagements qui permettront de réduire l'impact carbone à toutes les étapes du projet.

Concernant les résultats globaux, la phase de conception du projet ne représente que 1% des émissions totales, la phase de construction elle représente 42% des émissions, celle d'exploitation 57%. Selon l'étude, c'est ainsi un peu moins de 4 millions de tonnes équivalent CO2 qui seront économisées sur 30 ans grâce notamment au report modal de la voiture et de l'avion vers le train.

Les axes de réflexions de réduction portent sur les principaux postes émetteurs, en voici quelques exemples :

• L'utilisation de chaux représente 33% des émissions lors des travaux de génie civil. Il a donc été décidé une série de mesures portant sur l'anticipation des travaux, l'ouverture de carrières proches des chantiers permettant de limiter son utilisation ou d'en limiter les transports.

• Le ciment représente 15% des émissions lors des travaux de génie civil. Une réflexion en amont avec toutes les parties prenantes a permis d'en limiter l'utilisation, de penser à l'utilisation d'autres matériaux ou de choisir des ciments dont la fabrication émet le moins de carbone.

• L'énergie de traction des trains pourra être limitée (objectif de diminution de 30 à 40% d'ici 2025) par la formation des conducteurs, par la mise en service de matériel plus performant en termes d'aérodynamisme et de récupération de l'énergie de freinage.

Travaux ouvrage d'art et de finitions Rhin Rhône - photo Association TGV Développement

Ce ne sont que quelques exemples parmi une longue liste car chaque poste émetteur peut être sujet à amélioration. La démarche de bilan carbone se voit donc comme un outil d'aide à la décision permettant d'anticiper les émissions et de chercher à temps des pistes de réduction envisageables. Par ailleurs la synthèse de l'étude précise à juste titre que « La décision de mise en œuvre de ces mesures ne doit toutefois pas se limiter au seul critère carbone, mais doit également prendre en compte des critères du développement durable ».

Nicolas COQUET
Association TGV et Développement
Var Nice Côte d'Azur

LANCEMENT DES ÉTUDES DE LA LGV PACA

Dans le bulletin n° 12, nous avions retranscris la lettre cosignée par Jean Louis BORLOO et Dominique BUSSEREAU, reprenant le choix du Gouvernement français du tracé des Métropoles du Sud.
Nous avions pris acte, à l'époque, de ce choix que nous ne considérions pas le meilleur mais qui avait l'avantage de mettre le projet sur les rails.

Au mois de juillet 2009, le Conseil d'Administration de RFF prenait la décision de réaliser les études préalables à l'enquête d'utilité publique. Une convention de financement de ces études a été élaborée, puis signée par tous les cofinanceurs déclarés.
Son montant est de 86 millions d'euros. Le coût du projet retenu devrait être de 15 milliards d'euros, soit 10 milliards pour la ligne nouvelle et 5 milliards pour les aménagements du réseau ferroviaire en liaison avec la ligne nouvelle afin d'assurer les objectifs du Conseil Régional en terme de desserte régionale à l'horizon 2040.

Les études générales, techniques, socio-économiques, d'aménagement du territoire, environnementales et de développement durable, seront ainsi réparties selon le programme général ci-contre. Elles seront réalisées en deux phases d'une durée globale de quatre ans. Lors de la première phase d'une durée de deux ans, les études auront pour objectif de préciser le programme à partir du système ferroviaire de 2040 auquel le Conseil Régional souhaite arriver. Cela devrait permettre d'aboutir à la définition d'un fuseau d'environ mille mètres de large.

La deuxième phase d'une durée également de deux ans d'études approfondies devrait permettre d'établir l'avant projet sommaire et le dossier à soumettre à l'enquête publique. Cela devrait pouvoir permettre d'aboutir à la définition d'un fuseau de cinq cents mètres de large.

Ces études seront réalisées par trois bureaux d'études différents (un par département). Le choix de ces bureaux d'études sera effectué par RFF après appel à la concurrence, courant de l'été 2010 afin qu'ils soient opérationnels dès octobre 2010.

Ces études seront déterminantes car elles devraient : soit valider le choix du tracé retenu, soit proposer des itinéraires différents en fonction des difficultés rencontrées. Elles permettront aussi de finaliser le coût réel du projet.

En parallèle Messieurs IDRAC et COUSQUER, Ingénieurs généraux missionnés par le Ministère, rechercheront les possibilités de financement pour la réalisation de ce projet à partir de 2015.

Michel CORREARD
Trésorier de l'Association TGV et Développement Var Nice Côte d'Azur

ci-dessous : RFF

QUELLE CONCERTATION POUR LES 4 ANS À VENIR ?

En 2004, nous avons commencé, partout dans la région, avec l'aide des municipalités qui le souhaitaient, à informer nos concitoyens sur le chantier qui allait voir le jour dans notre région, après une longue mise en sommeil de ce dossier.

Après le débat difficile, quelques fois houleux de 2005, et pendant les études préparant le choix du Ministre, RFF avait organisé une concertation avec tous les acteurs concernés.

Cela abouti à des fiches actions que RFF s'est engagé à respecter lors des études à venir, elles portaient sur le milieu humain, sur le milieu naturel et la biodiversité, sur l'agriculture et la viticulture, sur l'aménagement du territoire et sur le développement durable.

En 2009, le Cabinet ARENES a été chargé de faire le bilan de cette concertation. La qualité des échanges a été reconnue mais il y a eu un doute sur l'utilité d'une telle démarche…….. La réaction de plusieurs élus oubliant l'intérêt général a fortement contribué à cette conclusion certes, mais peut-être que les conclusions qui auraient pu en être tirées n'ont pas été à la hauteur des espérances de certains.
Il est apparu également, que malgré nos efforts et ceux des pouvoirs publics (Débat public organisé par la CNDP), pour certains, l'information du public sur le projet est apparue comme étant insuffisante.

Aujourd'hui, l'importance stratégique des études préparatoires à l'enquête d'utilité publique à venir est à prendre en compte : en effet ce sont ces études qui détermineront le choix du tracé définitif.

Dans un souci d'ouverture du dialogue et de transparence, RFF a décidé de mener en parallèle de ces études une concertation avec l'ensemble des acteurs concernés par le projet.
J'ose rêver que ce souci de transparence puisse être effectif.
Une charte de concertation devrait être élaborée dès le mois d'octobre, avec la participation de tous les acteurs.

Cette concertation devrait permettre de suivre les études réalisées dans un climat nécessairement dépassionné, propice au travail et en excluant, nous l'espérons, la contestation systématique afin de permettre une bonne acceptabilité d'un projet utile à tous, à présenter à l'enquête publique.

Un Comité présidé par le Préfet de Région assurera le pilotage et la validation générale des études.

Nous avons demandé, comme cela se pratique dans d'autres régions en France, qu'une association favorable au projet, en l'occurrence la notre évidemment, puisse faire partie de ce comité. Nous n'avons pas été entendus.

Des Comités territoriaux (un par département) débattront des options de passage sur le territoire concerné et des aménagements du projet en accord avec le programme global validé par le Comité de pilotage. Ces Comités territoriaux pourront comprendre des associations représentatives. Chaque Comité territorial devrait mettre en place des groupes de travail sur des sujets spécifiques liés aux enjeux du département.

Ce point est nouveau dans le système. Il paraît être très important. Il le sera d'autant plus, si n'en font partie, que les acteurs qui peuvent être considérés comme des acteurs, dont l'objectivité est reconnue.

Il sera donc primordial d'y participer. Le fonctionnement de tous ces organismes sera fixé par la nouvelle charte citée plus haut.

Jean Claude SAPPA
Secrétaire général de l'Association TGV et Développement Var Nice Côte d'Azur

UN NOUVEAU VICE PRÉSIDENT CHARGÉ DES TRANSPORTS AU CONSEIL RÉGIONAL

Gérard PIEL

Jean-Yves PETIT

Gérard PIEL, membre fondateur de notre Association, mais aussi depuis dix ans en charge des transports au Conseil régional, a changé de fonction après les dernières élections régionales, il a été remplacé par Monsieur Jean Yves PETIT.

Nous souhaitons à Gérard beaucoup de réussite dans son nouveau travail et en particulier dans la lutte pour la sauvegarde des ressources en eau.

Nous le remercions pour tout le travail effectué en faveur du transport ferroviaire et nous souhaitons la bienvenue à son successeur qui connait très bien le ferroviaire et avec lequel nous allons avoir de longues années de discussions avant que notre projet ne se réalise.

Les membres de l'Association TGV et Développement Var Nice Côte d'Azur

DIRECTEUR DE LA PUBLICATION:

Alain PATOUILLARD
Président de l'association
TGV Développement
Var Nice Côte d'Azur

PARTICPATION:
Jean Claude COCHAT
Nicolas COQUET
Michel CORREARD
Jean Claude SAPPA

CONCEPTION ET RÉALISATION:

EMILE Communication

Avec la participation de:

Région PACA

BULLETIN D'ADHÉSION À L'ASSOCIATION TGV DÉVELOPPEMENT VAR-NICE-CÔTE D'AZUR

à retourner accompagné d'un chèque à: 7 avenue Aristide Briand BP66 83270 Saint-Cyr-sur-Mer

Nom, prénom : .....

Association, organisme : .....

Adresse : .....

.....

Téléphone : .....

Adresse E-mail : .....

BARÈME DES COTISATIONS:
Adhésion individuelle: **16 €**
Adhésion associative: **38 €**
Adhésion entreprise: **100 €**