ASSOCIATION TGV DEVELOPPEMENT VAR NICE COTE D'AZUR

BULLETIN n°14

Mars 2011

WWW.ASSOCIATIONTGVDEVELOPPEMENT.FR

Association TGV Développement Var - Nice Côte d'Azur

3 DES CRITIQUES SUR LE TRACÉ DES MÉTROPOLES PAR LE PRÉFET DE RÉGION
4 LES MISES AU POINT DE L'ASSOCIATION TGV
6 COMME À L'OUEST, RIEN DE NOUVEAU ... MAIS AVEC L'ITALIE DES PERSPECTIVES
8 LA CONDUITE DE LA CONCERTATION SUR LES OPÉRATIONS FERROVIAIRES
10 LA PAROLE À JEAN MICHEL CHERRIER, CHEF DE LA MISSION LGV PACA
12 LA CHARTE DE CONCERTATION
20 EXPOSITION FERROVIAIRE À SANARY

RENSEIGNEMENTS

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

Editorial

L'année 2010 s'est achevée sur une polémique déclenchée par l'ancien Préfet de Région quant au tracé retenu. En continuité, les gesticulations de certains élus ont amené la presse à parler complaisamment de la voie de garage sur laquelle se dirigeait le projet en s'interrogeant sur les coûts faramineux d'un tel projet dans un pays évidemment en crise.

De quoi rendre pessimiste le plus optimiste et rassurer le lobby routier toujours présent.

Sans nier les difficultés existantes, force est de constater que cela n'a pas empêché le dossier d'avancer, certes trop doucement à notre gré. Malgré l'attitude de certaines associations, une charte de concertation a été démocratiquement établie, elle devrait permettre de suivre les études qui devraient débuter en avril 2011. La convention de financement de ces études a été finalement signée par tous les co-financeurs y compris par ceux qui préfèrent les autoroutes au ferroviaire et les Bureaux d'Etudes ont été désignés par Réseau Ferré de France. Mais ces études ne porteront que sur le tracé des métropoles.

A partir d'avril 2011 tout le monde devrait se mettre au travail avec l'objectif de tenir 2023. Et quant à nous, nous devrons être présents à tous les niveaux de la concertation

Restons optimistes.

Alain PATOUILLARD
Président de l'association

DIRECTEUR
DE LA PUBLICATION:

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

PARTICPATION:

Jean Claude **SAPPA**
Cédric **JOUNIAUX**
Michel **GURNIKI**
Jean-Michel **CHERRIER**
Nicolas **BENVEGNU**

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 €**

DES CRITIQUES SUR LE TRACÉ DES MÉTROPOLES : PAR LE PRÉFET DE RÉGION

Michel SAPPIN - photo Claude Almodocar

Nous avions été reçu par Monsieur le Préfet Michel SAPPIN début 2010, et notre association avait, à cette époque établi un compte rendu de cette entrevue, fort courtoise, empreinte d'une évidente sincérité.

En effet, il nous avait fait part de son approbation quand à notre façon d'appréhender le dossier de la LGV, au travers du cahier d'acteur que nous avions établi lors du débat public, mais aussi à travers les nombreux communiqués émis par notre Président.

Quelques jours avant de quitter son poste de Préfet de Région, Michel SAPPIN, au travers de certains articles de presse, revient sur ce qu'il nous avait laissé entendre lors de cette entrevue, à savoir, son scepticisme quant à la faisabilité du projet, et le poids de certains élus qui gèrent certaines collectivités de notre région. Nous avions cru comprendre dans ces propos, un désaccord profond avec certains décideurs, mais l'obligation de réserve de notre part ne nous avait pas permis d'en faire état.

Nous avons pu lire dans la presse, que ce haut fonctionnaire n'en démordait pas. *« Le tracé retenu est une catastrophe, qui coûtera au moins trois fois plus cher »*, et de rajouter : *« Nous avions défini un tracé possible, qui passait par le centre du Var, le long de l'autoroute. Il était réalisable techniquement, et finançable, même s'il fallait tout de même trouver 5 milliards d'euros ».*

Son analyse va plus loin : *« Il faut créer une gare souterraine à Marseille et construire un tunnel à Aubagne et à Toulon. On sait, avec le deuxième tube routier de Toulon, que le sous-sol nous réservera des surprises, tant pour faire arriver le train qu'à le faire sortir de la ville, c'est une calamité pour les ingénieurs ».*
Son approche touche bien évidemment aussi la population : *« Ce tracé va toucher des milliers d'habitations alors qu'une trentaine seulement étaient impactées par l'autre ».*

Mais aussi le monde politique : *« Les élus aixois disent avoir défendu les paysages de CEZANNE, je peux comprendre cet argument comme leurs intérêts électoraux, certains d'entre eux étaient d'autant plus virulents que leur propre maison risquait d'être touchée ».*

Et de renchérir : *« Ces égoïstes sont bien contents d'aller en TGV à Paris grâce à d'autres élus du Vaucluse et de la Drôme qui ont eu, à l'inverse, le sens du bien commun ».*

Tout ceci n'est pas l'avis du nouveau Préfet de Région, qui se veut quant à lui beaucoup plus confiant en répétant, comme son Ministre, à qui veut l'entendre, que les Etudes vont débuter, et que le planning de 2023 sera respecté. Nous en prenons bonne note.

Le fait est, que cette position quant au choix du tracé, a déclenché une véritable polémique.
Je vous propose de retrouver ci-après en complément plusieurs mises au point sur le dossier faites par l'Association TGV et Développement.

LES MISES AU POINT DE L'ASSOCIATION TGV

Les propos tenus par l'ancien Préfet de région, correspondaient malheureusement exactement à nos inquiétudes concernant le choix du tracé des Métropoles.

Jean-Claude SAPPA

Cependant, nous nous sommes interrogés sur les véritables raisons de ses déclarations alors qu'il avait tout de même participé, avec son Ministre, au choix qui avait été fait.

Pour nous, cette décision reste une décision politique, destinée à faire plaisir à certains élus régionaux, mais n'assure pas l'intérêt général de la région : ce tracé le plus cher et le plus impactant pour l'Environnement est loin d'être le meilleur, ce que nous avons démontré et que nous répétons haut et fort depuis le débat public de 2005 et nous estimons que le tracé que nous préconisions (Tracé du Moyen Var) est une opportunité qu'il ne faut pas négliger afin de desservir Nice dans des conditions convenables.

Nous sommes donc en adéquation complète avec Monsieur le Préfet.

D'ailleurs certains défenseurs du tracé des Métropoles, s'interrogent déjà sur le « comment trouver l'argent » pour le réaliser. A croire qu'ils n'y avaient pas réfléchi avant, ou bien préfèrent-ils doubler les autoroutes comme cela se fait au pied de la Sainte Victoire entre Aix et Saint Maximin et entre La Ciotat et Bandol et ceci sans aucunes manifestations de viticulteurs, des défenseurs de l'environnement et d'élus si prompts à se mobiliser dès qu'il s'agit de ferroviaire.

Les engins de génie civil, pour accomplir ces travaux, sont les mêmes, mais ils n'émettent peut être pas les mêmes vibrations, puisque celles-ci n'ont , semble-t-il pas affecté la production de l'usine voisine.

Ces dernières semaines, nous écoutons comme tous, ces phrases assassines qui sonnent comme un ultimatum, parlant même de chantage peu digne de responsables politiques.

Nous vivons un véritable feuilleton qui ne peut que desservir le projet incontestablement indispensable pour restaurer et améliorer le service TER avec un objectif de développement durable.

Certains en profitent même pour dire qu'il n'est peut être pas utile de le réaliser, en cette période particulière de crise, et qu'un projet italien serait préférable, oubliant au passage les difficultés dans lesquelles s'enlise le projet du Lyon Turin.

A moins que cela ne soit symptomatique d'une façon de vouloir faire bouger ce dossier, ou de marquer tout simplement une certaine exaspération, voire une désapprobation correctement politique.

Pour ce qui concerne le projet de la LGV PACA proprement dit, le Conseil Régional Provence Alpes Côte d'Azur et Réseau Ferré de France se sont entendus le 10 décembre dernier pour avancer vers un projet alliant la grande vitesse et un maillage intelligent de celle-ci avec le réseau classique.

Nous rappelons au passage que cette deuxième infrastructure est le seul moyen efficace pour améliorer et développer un service public de qualité puisqu'elle permettrait de libérer des sillons existants sur le réseau classique.

L'abandon du projet de ligne nouvelle signifierait l'impossibilité physique d'améliorer le transport au quotidien.
Les deux types d'infrastructures sont obligatoires, mais attention à leur cohabitation comme cela est prévu à Saint Louis les Aygalades, à La Penne sur Huveaune voire à Toulon ; c'est un facteur de dégradation importante des services régionaux pendant de longues années.

Les études nécessaires au projet LGV (tracé des Métropoles) sont d'ores et déjà financées (86 M€) et de-

vraient débuter courant avril 2011 avec comme objectif une mise en service de la ligne nouvelle en 2023. Une Charte de concertation a été écrite par un groupe d'acteurs dont nous faisions partie.

Cette Charte a été légèrement modifiée et validée par le Préfet de Région, Président du Comité de pilotage du projet, le 17 janvier 2011.

Elle devrait permettre, à partir du deuxième trimestre 2011, à de nombreux acteurs et au public de suivre les études qui aboutiront à la détermination du tracé définitif, d'en connaître le coût et les impacts sur l'Environnement.

Notre association sera active tout au long de cette concertation et s'assurera que ces études ne conduisent pas à une impasse technique et financière.

Mais il faut dès à présent se poser sans tabou les questions relatives aux alternatives évoquées dans le rapport du médiateur, en fonction de l'analyse des contraintes et des difficultés qui ne manqueront pas d'être rencontrées au cours des études (le sous sol toulonnais par exemple), quitte à remettre en cause rapidement tout ou partie du scénario retenu, afin de faire aboutir rapidement la construction de cette nouvelle infrastructure.

Impossible n'est pas français dit-on.

Alors pourquoi ne changerions nous pas d'avis ?

Je pense à une autre maxime. A vous de la deviner.

Jean Claude SAPPA
Secrétaire général de l'Association

LGV PACA : COMME À L'OUEST, RIEN DE NOUVEAU … MAIS AVEC L'ITALIE DES PERSPECTIVES … POUSSÉES PAR CHRISTIAN ESTROSI

Michel GURNIKI

En raison des atermoiements, renchérissements, rebondissements dans la consistance du projet et reports successifs de l'échéance de réalisation, Christian ESTROSI, maire de Nice et Président de la Communauté d'Agglomération niçoise, a choisi d'élargir le périmètre du projet de LGV PACA vers l'Est, de façon à relier directement Nice au réseau ferroviaire à Grande Vitesse en cours de construction du côté Italien (achèvement prévu en 2018 pour Gênes, en 2020 pour Milan).

Dans cet esprit un accord a été signé le 10 janvier dernier entre les deux communautés d'agglomération de Nice et de Gênes pour une coopération économique comportant un volet de modernisation de l'axe ferroviaire reliant les deux villes.

DESCRIPTION SOMMAIRE DU PROJET

Pour l'axe Nice – Vintimille, partie française de cette ligne, il ne s'agit pas de construire une ligne nouvelle à Grande Vitesse, mais seulement de moderniser sur ses 30 km la ligne actuellement utilisée.
L'objectif est la mise de la ligne au gabarit des trains à Grande Vitesse italiens de façon à relier directement et sans rupture de charge Nice aux principales grandes agglomérations italiennes.
En outre, le projet prévoit de réaliser la gare tête de ligne de Nice à l'emplacement de l'actuelle gare de Nice Saint Augustin qui deviendrait Nice – Aéroport de Nice Côte d'Azur, reliée par transports de proximité aux terminaux de l'aéroport.

LE RÉSEAU FERROVIAIRE À GRANDE VITESSE DES CHEMINS DE FER ITALIENS

Ce réseau est en cours de constitution et comporte désormais officiellement la liaison vers Gênes (réalisation en 2018). La vitesse prévue est de 200 km/h. La section de Gênes à Vintimille n'est encore actuellement ni retenue ni financée, mais la signature du partenariat entre les deux villes devrait accélérer le dossier.

PRÉSENTATION PUBLIQUE

Dans un premier temps, le maire de Nice a fait l'annonce de son partenariat avec la municipalité de Gênes. Puis, dans un deuxième temps, en temps que cofinanceur et membre du Comité de Pilotage du projet de LGV PACA, il a fait pression sur le Comité de Pilotage du 17 janvier 2011 à Marseille pour que l'on modifie le périmètre du projet en y intégrant la modernisation de la section Nice – Vintimille. Cette demande a été acceptée le 20 janvier par NKM, la Ministre de l'Ecologie, du Développement durable et des Transports qui a alors officiellement inscrit ce « chaînon manquant » au périmètre du projet.
A noter que les études d'un prolongement de la LGV PACA vers Vintimille étaient déjà prévues et financées dans le cadre du projet par contre ce tronçon n'était pas prévu à être mis à l'enquête publique prévue dans 4 ans.
Cela nécessitera probablement la saisine de la CNDP pour un débat public à réaliser avant l'enquête publique.

COÛTS ET FINANCEMENTS

M. ESTROSI souhaite que l'étude soit achevée en 2014 et que cette modernisation soit inscrite au Contrat de Projets Etat – Région 2014 – 2018. Le coût de cette modernisation est évalué par les services de Christian ESTROSI entre 400 et 500 millions d'Euros (soit de l'ordre de 15 millions d'Euro au km).

Il souhaite aussi que les premiers travaux préliminaires puissent débuter dès 2013. Selon lui l'Etat en prendrait la moitié à sa charge, le reste se répartissant entre la

Région, le Conseil Général des Alpes Maritimes et la Principauté de Monaco. Par ailleurs, ce tronçon occupant une position centrale de l'Arc Latin, les promoteurs du projet espèrent bien pouvoir obtenir des financements conséquents de la Commission Européenne.

PERFORMANCES COMMERCIALES ATTENDUES

La réalisation de ce projet mettrait en 2018 Nice à un peu moins de 2h00 de Gênes (contre actuellement 3h15 pour environ 200 km) et à environ 3h30 de Milan (pour environ 320 km). Et permettrait peut-être même de relier à Grande Vitesse Nice à Turin …

AVANTAGES DU PROJET

Les intérêts immédiats de Nice et de Gênes sont d'utiliser au mieux leurs complémentarités naturelles, notamment en termes d'infrastructures de transport.

L'aéroport de Nice – Côte d'Azur représente une plateforme aérienne intéressante pour l'accès à l'Italie du Nord et le port de Gênes un accès maritime intéressant pour le développement du trafic tant de passagers que de fret en relation avec les Alpes Maritimes.

La création d'une gare multimodale Grande Vitesse à Saint Augustin, avec liaison directe avec les Chemins de Fer de Provence et la 2ème ligne de tramway, devrait renforcer l'attractivité du projet de développement de la vallée du Var (Eco – Vallée de la plaine du Var) poussé par Christian ESTROSI.

Les promoteurs de ce projet en attendent également de façon plus générale une relance du développement des synergies économiques, industrielles, universitaires et culturelles entre les deux régions.

PRINCIPALES DIFFICULTÉS

Les travaux devraient être effectués sur une ligne en cours d'exploitation sans possibilités de report, avec un service qui ne saurait être interrompu sans de graves perturbations économiques de la vie locale de Nice à Vintimille.

La création d'une gare tête de ligne à Nice Saint Augustin en tant que pôle multimodal notamment consacré à l'écoulement du trafic aérien en relation avec l'Italie du Nord entraînera une densité de circulations ferroviaires à l'entrée de Nice incompatibles avec les infrastructures existantes.

En outre, la fonction tête de ligne impose la création d'un centre de maintenance légère des rames au risque de multiplier les circulations parasites de rames vides dans une zone déjà difficile.

Le besoin d'espaces disponibles nécessitera de redéfinir l'utilisation des terrains actuellement occupés par le M.I.N. de Nice, sujet de débats depuis très longtemps à Nice.

SITUATION ACTUELLE

Pour le moment, tant du côté des gestionnaires d'infrastructures français (RFF) et italien, que du côté des opérateurs ferroviaires, personne ne s'est encore prononcé sur ce projet. A noter que seul RFF est compétent pour lancer des études sur le réseau en service entre Nice et Vintimille.

RETOMBÉES AUTRES

Cette idée de modernisation (essentiellement reprise de la signalisation et de l'alimentation électrique et rectifications éventuelles de gabarit et de tracé) de la ligne existante Nice – Vintimille pourrait apporter malgré tout des retombées positives indirectes à savoir :

• Opportunité d'une amélioration notable de l'offre ferroviaire TER sur la Côte d'Azur en améliorant capacités d'exploitation et cadencements,

• Opportunité de réaliser une réelle compatibilité intermodale entre les différents modes de transports urbains, périurbains et inter-cités,

• Dans sa forme actuelle, ce complément au projet de LGV PACA devrait pouvoir rester compatible avec l'avenir d'une liaison ferroviaire à Grande Vitesse reliant Nice à Marseille, en améliorant ainsi les liaisons avec Paris et le reste du réseau français à Grande Vitesse et en réalisant le tronçon central de l'Arc Latin.

Michel GURNIKI

LA CONDUITE DE LA CONCERTATION SUR LES OPÉRATIONS FERROVIAIRES : L'ACTUALITÉ DU PROJET DE LGV PACA

Nicolas BENVEGNU

Les opérations ferroviaires, qu'il s'agisse des projets de ligne nouvelle, des réactivations de ligne, des augmentations de capacité…, ne sont aujourd'hui plus conçues comme elles l'étaient jusqu'au début des années 1990.
Davantage d'acteurs, de nature diverse, sont à présent impliqués, comme en dispose la loi qui prévoit que « la participation du public est assurée pendant toute la phase d'élaboration d'un projet, depuis l'engagement des études préliminaires jusqu'à l'enquête publique (…). » (article L121-1 du Code de l'environnement).

Avec l'approbation de la charte de la concertation lors du Comité de pilotage du 17 janvier 2011, le projet de LGV PACA par les Métropoles du Sud entre dans une nouvelle phase de concertation, celle qui accompagne la réalisation des études préalables à l'enquête d'utilité publique.
Cela nous donne l'occasion de faire le point sur la manière dont sont conçus les projets que porte RFF.

De manière très schématique, on peut distinguer deux modèles de conception des projets :

- dans un premier modèle, le politique, le plus souvent au niveau national, décide seul de l'opportunité d'un projet, qu'il définit au nom de l'intérêt général. Il s'appuie ensuite sur les services techniques de l'Etat pour déterminer les objectifs et les caractéristiques du projet selon des critères technico-économiques. La critique de ce modèle conduit à dénoncer « le TGV du Prince », selon le mot de M. Cuvellier, une figure de proue de l'opposition au TGV Méditerranée.

Dans ce premier modèle, une source d'expertise prédomine : celle des corps techniques de l'Etat, dont des représentants endossent la maîtrise d'ouvrage du projet.
S'il existe des visions divergentes de son projet, le maître d'ouvrage considère par conséquent que c'est essentiellement en raison d'un déficit d'information.
Il estime que son projet est mal compris et que cela peut éventuellement être corrigé par une action à caractère pédagogique.

A la fin des années 1980 et au début des années 1990, le projet de TGV Méditerranée a donné lieu à des conflits qui ont mis en évidence les limites de ce modèle, et la nécessité de le faire évoluer.

Je ne reviendrai pas ici sur les causes de cette évolution, qui ont été largement analysées par ailleurs (dans le cas du TGV Méditerranée, on pourra par exemple se référer aux analyses de chercheurs tels que J.-M. Fourniau ou J. Lolive).

- A partir du milieu des années 1990, on a donc vu émerger un modèle dans lequel les projets sont davantage « co-élaborés. »

Divers facteurs entrent en ligne de compte : le mode de financement des projets entre l'Etat, les collectivités et le maître d'ouvrage a tout d'abord conduit à une gouvernance plus partagée.

Ensuite, le cadre législatif qui s'est progressivement mis en place, de la circulaire Bianco de 1992 à la loi Grenelle 2 de 2010, en passant par la loi Barnier de 1995 qui institue la Commission Nationale du Débat Public (CNDP), impose que l'opportunité, les objectifs et les caractéristiques d'un projet soient publiquement discutées en amont d'une décision.

Pour la LGV PACA, la CNDP a décidé l'organisation d'un débat public qui s'est tenu en 2005.
Après le débat public, la décision relève toujours du maître d'ouvrage et, en dernier ressort, du politique ; mais il fait ses choix en connaissance de l'ensemble des positions exprimées.

Un tel modèle n'est pas sans effets sur la posture et les pratiques d'un maître d'ouvrage tel que RFF.

Afin de lever toute ambigüité, il faut bien préciser que le maître d'ouvrage n'a pas, dans ce modèle, renoncé à mettre son expertise au service des projets qu'il porte.
Mais, à la différence du premier cas, il n'en revendique pas le monopole : son expertise peut être enrichie et complétée par d'autres sources et par d'autres connaissances.
Le maître d'ouvrage considère dans ce cas qu'il a à apprendre de ceux qui vivent et font les territoires et l'environnement dans lesquels s'inscrit un projet.
Et cet apprentissage né de l'échange est considéré comme un gage de la qualité du projet. C'est précisément ce que souligne l'engagement n°15 du contrat de performance que RFF a signé avec l'Etat en 2008 :

« Pour renforcer la légitimité territoriale et la pertinence fonctionnelle de ses projets, RFF fonde leur élaboration sur la participation en continu de l'ensemble des divers partenaires, acteurs locaux, et populations concernées afin de susciter une réflexion collective, et de favoriser la construction de projets partagés et acceptables. »

La concertation est un outil qui doit permettre de faire émerger la vision la plus partagée possible d'une opération ferroviaire. Elle consiste notamment à :

- informer les populations concernées sur l'avancement d'un projet ;

- échanger avec les groupes qui s'estiment concernés par un projet, mais aussi avec tous les acteurs (élus, socio-économiques, associatifs) d'un territoire.

Pour la première fois dans le cadre d'une opération menée par RFF, les objectifs et les règles de la concertation qui s'annonce à propos du projet de LGV PACA ont été définis dans une charte qui a été elle-même intégralement élaborée avec une diversité d'acteurs des territoires, entre septembre et décembre 2010, puis approuvée par le Comité de pilotage du projet.

Un garant de la concertation, nommé par la CNDP le 6 octobre 2010, veillera à l'application de cette charte et établira un compte rendu à l'issue de chaque grande étape de la concertation.

RFF publiera de son côté un bilan de la concertation dans lequel seront mis en évidence les éléments abordés dans la concertation qui sont intégrés au programme d'études, et justifiera les raisons pour lesquelles d'autres propositions ne peuvent être prises en compte.

Ce modèle pourra porter ses fruits à la condition que, comme le précise la charte, tous les acteurs qui participent à la concertation le fassent de manière constructive et dans le respect de chacun, quelles que soient leurs positions sur le projet.

Nicolas BENVEGNU
Unité concertation et débat public, RFF

LA PAROLE À JEAN MICHEL CHERRIER, CHEF DE LA MISSION LGV PACA

Michel CHERRIER

Le projet de ligne à grande vitesse Provence-Alpes-Côte d'Azur, inscrit dans la loi Grenelle I, fait partie des 2000 km de ligne nouvelle à grande vitesse que la France lancera d'ici 2020.

Sur la base du rapport du secrétariat permanent remis le 15 juin 2009, Jean Louis BORLOO et Dominique BUSSEREAU ont salué le consensus très fort et quasi unanime pour le choix du scénario Métropoles du Sud, desservant les agglomérations d'Aix en Provence, Marseille, Toulon et Nice. Ils ont demandé à RFF d'engager la phase d'études conduisant au lancement de l'enquête publique. Par ailleurs, des études complémentaires seront engagées pour préciser les enjeux et les conditions de réalisation d'un prolongement vers l'Italie.

Suite au Comité de Pilotage du 17 janvier 2011, l'attention de la ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement, Mme Nathalie KOSCIUSKO-MORIZET a été appelée sur la continuité du projet LGV PACA avec le territoire Italien.

Par courrier en date du 20 janvier, la ministre a indiqué que pour permettre à l'enquête préalable à la DUP de porter également sur la section entre Nice et la frontière, il convenait que la CNDP se soit prononcée sur la nécessité de mener un débat public sur cette section et précise que RFF réalisera un dossier de saisine de la CNDP avant fin 2011, et que les conditions d'améliorations de la ligne existante peuvent être discutées dans le cadre du Contrat de Plan Etat Région

Les études actuelles : vers l'enquête d'utilité publique
En accord avec les décisions antérieures, les objectifs des études actuelles sont de construire en vue d'une enquête publique le projet de LGV PACA comme l'armature d'un système ferroviaire global et performant, appelé à répondre aux futurs besoins de déplacements des habitants de la région PACA en veillant à : désenclaver la région Provence-Alpes-Côte d'Azur et rendre accessible l'ensemble de son territoire, faciliter les déplacements interrégionaux et constituer le maillon central de l'arc méditerranéen.

Au terme de quatre années d'études et de concertation, RFF soumettra à l'enquête d'utilité publique (EUP), une bande de passage d'une largeur d'environ 500 m sur les sections de ligne nouvelle, les aménagements à prévoir sur le réseau existant et les programmes des gares.

Les études sont organisées selon deux grandes phases. Celles de la phase 1, de 2010 à 2012, ont pour objectifs de définir le programme ferroviaire à l'horizon 2040 et le projet qui sera réalisé en 2023 en déterminant d'une part les aménagements à prévoir sur le réseau existant ainsi que les programmes de gares, et d'autre part, pour les sections de ligne nouvelle, les fuseaux de passage d'une largeur d'environ un kilomètre.

A l'issue de cette phase, la solution élaborée dans le cadre de la concertation et retenue par le Comité de Pilotage LGV PACA sera soumise à approbation ministérielle.
Les études de la phase 2, de 2012 à 2014, ont pour objectif d'approfondir les études sur le périmètre retenu par le gouvernement, afin de constituer le dossier qui sera soumis à l'enquête d'utilité publique.

Elles conduiront à définir une bande de passage d'environ 500 mètres de large sur les sections de ligne nouvelle ; les aménagements de lignes classiques et les mesures de réduction ou de compensation d'impact ; le programme des gares nouvelles et des aménagements de gares existantes ; les projets complémentaires, notamment en termes d'inter-modalité et d'amé-

nagements publics des collectivités.
Une méthode progressive et continue : afin d'aboutir au choix d'une bande de passage de 500mètres, des aménagements et des services qui seront soumis à l'enquête d'utilité publique, RFF met en place une démarche itérative, sans restreindre a priori, le champ des possibles, mais au contraire en identifiant, parmi les différentes solutions envisageables, celles qui répondent le mieux aux objectifs du projet. Ainsi, les études seront réalisées selon un processus continu et progressif de mise au point du projet jusqu'au lancement de l'enquête d'utilité publique.

L'élaboration du dispositif de concertation s'est appuyé sur des échanges larges avec l'ensemble des acteurs concernés, relayés et mis en forme par un comité de rédaction constitué de représentants des acteurs et des représentants des co-financeurs.

Cette élaboration a tenue compte des enseignements de la concertation conduite en 2006-2008 et sur ceux issus d'expériences de concertation conduites depuis 2008 sur d'autres projets de ligne à grande vitesse.

Ces propositions ont formé le socle de travail du comité de rédaction et ont permis, entre octobre et décembre de l'année dernière, de réaliser un projet de charte de concertation qui a été présenté et validé avec de légères modifications par le Comité de Pilotage du 17 janvier dernier.

C'est dans le cadre de travail du comité thématique services & fonctionnalités que les objectifs de dessertes à 2023 et 2040 ont été discutés et élaborés avant de faire l'objet d'une délibération en décembre 2010 par le conseil régional, puis d'une approbation par le Comité de Pilotage de janvier 2011.

Les schémas réticulaires qui sont consultables sur le site internet de la LGV PACA (www.lgvpaca.fr) représentent la trame des services de transport cadencés grande vitesse et TER qui constituent des objectifs de desserte des gares et points d'arrêt de la région aux horizons 2040 et 2023.

Le schéma 2040 est l'image des objectifs de capacité du réseau à long terme. Le projet de LGV PACA et les aménagements du réseau classique à réaliser au cours des prochaines décennies devront être compatibles avec les infrastructures nécessaires pour atteindre ces objectifs.
Ces infrastructures, leurs caractéristiques principales et leur coût seront déterminés au cours des premières étapes d'études de la phase 1.
Le schéma 2023 représente les objectifs de desserte à l'horizon de la mise en service complète du projet LGV, quels que soient le phasage et les dates effectives de mise en service de chaque phase qui pourront être décidées ultérieurement.
Ce schéma servira à construire les horaires qui, à leur tour, détermineront les caractéristiques capacitaires des infrastructures nouvelles et des aménagements du réseau classique à prévoir au programme de l'opération.

Le lancement des études et de la concertation. La décision de juin 2009 de lancer les études sur le scénario des « Métropoles du Sud » a nécessité la mise en place de la convention de financement des études signée fin 2010 par tous les partenaires co-financeurs.

Parallèlement, la mission LGV PACA a réalisé l'ensemble des cahiers des charges indispensables au lancement des procédures d'appels d'offres pour sélectionner les différentes maîtrises d'œuvres d'études et d'expertises qui accompagneront la définition du projet sur les 4 années à venir

Actuellement, la majeure partie des marchés ont été attribués et les bureaux d'études, en charge des études par département, seront notifiés dans les prochains jours. Ainsi, l'ensemble des capacités techniques du projet seront à pied d'œuvre pour la mise en place, en septembre, du dispositif de concertation.

L'ensemble des variantes de projet envisagées par le comité thématique services & fonctionnalités seront présentées en Comité de Pilotage de juin prochain qui sélectionnera les variantes à proposer à la concertation sur le 2ème semestre de 2011.

Ainsi, cette phase de concertation et d'itérations techniques devra permettre de retenir une solution de système ferroviaire qui, après validation par le Comité de Pilotage LGV PACA début 2012, sera soumis à approbation ministérielle.

Dès lors, il sera possible de lancer les études d'appondissent de la phase 2, prévues de 2012 à 2014, afin de constituer le dossier qui sera soumis à l'enquête d'utilité publique.

Michel CHERRIER

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

LGV PACA
Comité de rédaction de la Charte de concertation

LA CHARTE DE CONCERTATION

Historique et contexte
Lexique
Objectifs
Définitions du public et des acteurs
Champs de la concertation
Articulation concertation et gouvernance
Modalités d'information et de concertation
Calendrier
Suivi et évaluation de la concertation
Pilotage et animation de la concertation
Engagements

La présente Charte encadre la démarche de concertation conduite par Réseau ferré de France (RFF), dans le cadre des études préalables à l'enquête d'utilité publique (EPEUP) de la LGV PACA.

1. HISTORIQUE ET CONTEXTE

Le débat public sur la LGV PACA s'est déroulé de février à juillet 2005. A l'issue de ce débat, Réseau ferré de France (RFF) a engagé des études complémentaires afin de parvenir au choix d'un scénario. En février 2009, le Ministre de l'Ecologie a missionné un médiateur pour animer un secrétariat permanent associant l'ensemble des parties prenantes. A l'issue de cette mission, le Ministre a décidé de la poursuite des études dans le cadre du scénario « Métropoles du Sud » (MDS). Lors de sa séance du 16 juillet 2009, le Conseil d'administration de RFF a décidé de poursuivre les études afin de définir le projet qui sera présenté à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

Une convention de financement précise le déroulement et le champ de ces études. Elle a été signée par les partenaires cofinanceurs suivants : Etat, RFF, Région PACA, les départements des Bouches-du-Rhône, du Var et des Alpes-Maritimes, Communautés urbaines Marseille Provence Métropole et Nice Côte d'Azur, Communautés d'agglomération Toulon Provence Méditerranée et du Pays d'Aix.

« Concertation approfondie »

Dans le cadre des études complémentaires, de l'automne 2006 au printemps 2008, un dispositif de consultation des acteurs et d'information du public (CAIP) a été mené par RFF. Un bilan de ce dispositif a été réalisé au printemps 2010, présenté aux acteurs et transmis à la Commission Nationale du Débat Public (CNDP). Pour les études préalables à l'enquête d'utilité publique (EPEUP), RFF et les cofinanceurs ont décidé de « mener parallèlement au processus d'études, une concertation approfondie avec l'ensemble des acteurs intéressés au projet afin d'accompagner sa mise au point jusqu'à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique dans un souci d'ouverture, de dialogue et de transparence. »

Prenant acte des difficultés liées à la consultation de 2006 à 2008 et des attentes des acteurs, RFF a choisi d'élaborer le dispositif de concertation à venir en associant l'ensemble des catégories d'acteurs (cofinanceurs, collectivités locales non cofinanceurs, associations, acteurs socio-économiques) au sein d'un Comité de rédaction. La présente Charte a été élaborée au sein de ce Comité de rédaction, présentée et débattue en réunion plénière des acteurs le 30 novembre 2010, puis validée par le Comité de pilotage en janvier 2011.

2. LEXIQUE

Le projet LGV PACA :

Le projet LGV PACA tient son périmètre du programme ferroviaire d'ensemble pour la région, tel que prédéfini à échéance 2040 par le secrétariat permanent en 2009, et comprenant la construction d'une infrastructure nouvelle à grande vitesse reliant Nice au réseau actuel à grande vitesse,

ainsi que les opérations nécessaires à réaliser sur le réseau conventionnel. Le terme LGV PACA est employé dans ce sens dans la Charte.

L'information :

L'information consiste à donner des éléments à la population concernée sur les projets à venir ou en cours. L'information doit être complète, claire et compréhensible par tous. Elle doit être sincère et objective vis-à-vis du public informé. L'information est portée à la connaissance de la population à travers différents supports : bulletin d'information, brochure de présentation du projet, site Internet, articles de presse, réunions publiques, etc.

La consultation :

La consultation est un processus par lequel les décideurs demandent l'avis de la population afin de connaître leur opinion, leurs attentes et leurs besoins, à n'importe quel stade de l'avancement d'un projet. Celle-ci n'a cependant aucune certitude que ses remarques ou contributions soient prises en compte dans la décision finale.

La concertation :

Une concertation est une attitude globale de demande d'avis sur un projet, par la consultation de personnes concernées par une décision avant qu'elle ne soit prise. La concertation est destinée à partager des idées et propositions en vue, si possible, de progresser ou d'enrichir le projet. La concertation porte un objectif de partage et de production en commun. L'autorité reste libre de sa décision mais s'engage à prendre en considération, si ce n'est en compte, les avis et propositions exprimés.

La gouvernance :

Dans la présente Charte, la gouvernance désigne l'ensemble des processus et instances qui préparent directement la décision publique, prise in fine par le Ministre de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement. La gouvernance est précisée dans la convention de financement des études préalables à l'enquête d'utilité publique.

3. OBJECTIFS

La concertation est ouverte à la participation de tous les publics concernés, à tous les échelons du projet. Elle a pour objet d'organiser des échanges constructifs conduisant au choix du meilleur projet de LGV (acceptable, réalisable et efficace), en articulation avec le développement du réseau classique dans ses dimensions locales, nationales et européennes, répondant aux principes du développement durable. Ses objectifs plus précis sont les suivants :

Articulation à la décision :

• Recueillir les propositions du public et des acteurs pour la définition progressive du projet, en liaison avec les études et durant celles-ci.

• Contribuer à identifier les enjeux, les points durs, les avancées, pour éclairer, influencer et enrichir les décisions du Comité de pilotage.

Cohérence entre projet et territoires :

• S'assurer de la mise en œuvre d'un système ferroviaire global (LGV-TER), adapté aux enjeux actuels et à une nécessaire vision prospective du développement durable du territoire à ses différentes échelles.

• Contribuer et veiller à l'interaction effective et cohérente entre l'élaboration du projet ferroviaire et les politiques et projets des territoires.

Information :

• Organiser et assurer de manière transparente, la disponibilité permanente de l'ensemble des informations et des études auprès des acteurs, du public et des médias.

• Assurer une information régulière ou spécifique aux grandes étapes du projet ou à la demande des acteurs.

Suivi et évolution :

• Garantir un dispositif de concertation souple, évolutif, exemplaire et innovant.

• Évaluer régulièrement le dispositif de concertation pour l'adapter tout au long du projet.

4. DÉFINITIONS DU PUBLIC ET DES ACTEURS

Le public :

Le public est constitué des personnes et des organisations concernées par le projet, sans restriction, qu'elles soient spécialisées ou non, qui ont un intérêt dans sa réalisation, qui résident sur les territoires impactés ou qui bénéficieront de ses services. Le dispositif de concertation veille au respect de l'équilibre entre les différents territoires et à la bonne représentation de tous, ceux qui auront un avantage à la réalisation, comme ceux qui en subiront les inconvénients et les contraintes. Tout membre du public a la possibilité de devenir acteur de la concertation sur le projet, s'il en fait la demande.

Les collectivités locales et leurs représentants :

Les collectivités locales (collectivités territoriales et leurs

groupements) qui ont en charge les intérêts de la population d'un territoire précis, sont impliquées dans le processus de concertation. Compte tenu de leurs responsabilités et de leurs compétences, les collectivités locales doivent être informées en continu de l'avancement du projet.

Les acteurs concernés :

Les acteurs sont constitués des membres du public qui se manifestent formellement pour être informés et invités, et qui interviennent dans la concertation prévue par la Charte, tant qu'ils le désirent.
Les acteurs peuvent être notamment des élus, des représentants des milieux économiques, des syndicats professionnels, des associations, un simple citoyen, et autres...
Sur cette base, un listing des acteurs est tenu à jour par RFF, qui reprend également les personnes ayant participé aux échanges antérieurs (consultation des acteurs de 2006 à 2008, réunions des acteurs en 2010). Il comporte environ 480 personnes à la fin de l'année 2010.

Experts extérieurs :

Des experts extérieurs peuvent être mobilisés pour éclairer les échanges à la demande des acteurs.

Le garant :

Le garant nommé par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) à la demande de RFF, est chargé de veiller à la mise en œuvre des modalités d'information et de participation du public. Il est présent au Comité de la concertation, où il peut exprimer son avis sur le déroulement de la concertation, et sur la mise en œuvre de la présente Charte. Il fait également retour de ces éléments à la CNDP. Il peut assister à toutes les réunions de concertation, et être contacté directement par les acteurs en cas de difficulté particulière. Enfin, il participe activement à l'évaluation de la concertation, prévue au §9 de la présente Charte.

5. CHAMPS DE LA CONCERTATION

La concertation a pour vocation de conduire au choix du meilleur projet de LGV (acceptable, réalisable et efficace) en articulation avec le développement du réseau classique dans ses dimensions locales, nationales et européennes, répondant aux principes du développement durable. La concertation est cadrée par les éléments suivants :

Cadrage du projet LGV PACA :

- Le système ferroviaire global est indissociable des projets des territoires et des enjeux d'aménagement du territoire.
- Le scénario Métropoles du Sud et son prolongement vers l'Italie est le cadre du projet et de la concertation.

Un certain nombre de thèmes sont identifiés sur lesquels les différentes instances auront à se prononcer ou à se projeter, en prenant en compte les aspects économiques et financiers ainsi que les aspects sociaux et environnementaux, selon les principes du développement durable, pour répondre aux engagements du Grenelle de l'environnement.

Thèmes à aborder :

- Gains de temps et gains de capacité.
- Dessertes (gares).
- Aménagement du territoire (multimodalité, projet de territoire).
- Les fuseaux de passage et leur justification.
- Phasage du projet (priorisation).
- Conditions d'insertion du projet (environnement, fractionnement (agriculture, trame verte, etc.), points durs, dynamiques territoriales existantes et à venir).
- Financement du système ferroviaire en projet (rigueur, éviter les dérapages).
- Méthodologie des études (grilles multicritères des enjeux), contenu des études.

6. ARTICULATION CONCERTATION ET GOUVERNANCE

La gouvernance du projet est définie par les textes réglementaires et la convention de financement des études préalables à l'enquête d'utilité publique. Les instances de gouvernance sont le Comité de pilotage, le Comité technique, les Comités territoriaux et les Comités thématiques. Les dispositions qui suivent complètent ces éléments, afin que les résultats de la concertation soient pris en compte dans la gouvernance du projet.

• Comité de pilotage (COPIL) :

Le Comité de pilotage présidé par le Préfet de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur assure le pilotage et la validation générale des études des projets jusqu'à leur mise à enquête d'utilité publique. Le Comité technique (COTECH) a pour missions l'appui au Comité de pilotage et la préparation de ses réunions.

Le Comité de pilotage s'engage à diffuser aux instances de concertation les comptes-rendus des instances de gouvernance du projet, dont ceux du Comité de pilotage. Par ailleurs, en tant que Maître d'ouvrage, RFF s'engage à mettre à la disposition des instances de concertation, dans chaque département, les cahiers des charges des études qu'il pilote.

• Comité de la Concertation

Le Comité de la Concertation présidé par le Préfet de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, sera composé des Préfets de Département, des représentants des co-financeurs et du Garant de la concertation.

Ce comité assurera un suivi du dispositif de concertation et d'information du public.

• Comité territorial (COTER) :

Les Comités territoriaux sont destinés à recueillir et faire remonter au Comité de pilotage les observations, remarques, suggestions, etc., émises par l'ensemble de la société civile dans chaque département.

Missions :

Selon la convention de financement des études, « les comités territoriaux auront pour rôle de :

➢ émettre un avis sur les options de passage, dans le cadre des orientations données en Comité de pilotage, concernant les fonctionnalités et des bandes de passage (fuseaux) sur le territoire concerné,

➢ préconiser des aménagements au projet en accord avec le programme global validé par le Comité de pilotage,

➢ s'assurer de la prise en compte des enjeux locaux et globaux dans les études,

➢ proposer lorsqu'ils le jugent nécessaire des sujets à mettre à l'ordre du jour du Comité de pilotage,

➢ mettre en place, en tant que de besoin, un ou plusieurs « groupes de travail », sur des sujets spécifiques et strictement liés aux enjeux de leur aire géographique de responsabilité,

➢ veiller à la bonne application de la Charte de la concertation sur leur territoire de compétence. »

Composition :

Le Préfet de département propose au Comité de pilotage la liste des membres des Comités territoriaux, selon les termes de la convention de financement des études. Il est souhaitable que les collectivités non cofinanceurs concernées soient représentées parmi les collectivités locales et que les Comités territoriaux soient ouverts aux représentants du monde économique et aux associations.
Il est souhaitable que la méthode / démarche de composition soit homogène entre les trois Comités.
La composition doit être équilibrée entre les catégories, et permettre l'expression des spécificités de chaque département.

Partage d'information entre les Comités territoriaux :
Suivant les ordres du jour possibles, les Comités territoriaux peuvent se réunir en un même lieu.

• Comités thématiques (COTHEM) :

Les Comités thématiques sont des outils de la maîtrise d'ouvrage ; ils contribuent à la production des études. Leur composition est arrêtée par le Comité de pilotage, et peut être élargie à des personnalités compétentes ou à des acteurs concernés sur des thématiques transversales. Les Comités thématiques envisagés sont les suivants :

➢ comité thématique « Environnement et Développement Durable » (COTHEM E&DD),

➢ comité thématique « Services et Fonctionnalités » (COTHEM S&F),

➢ comité thématique « Gares », dont Gares&connexions sera partie prenante, (COTHEM GARES),

➢ comité thématique « Entreprises Ferroviaires » (COTHEM EF).

Ils s'appuient également sur la consultation des collectivités concernées. Le produit de leurs travaux est livré à la concertation, dans les instances de concertation.

7. MODALITÉS D'INFORMATION ET DE CONCERTATION

Les moyens d'organisation de l'information et de la concertation, et de mise en œuvre de la Charte sont à la charge du Maître d'ouvrage.

7.1. Information et communication

La communication envers le public a pour objectifs de :

- Donner des informations complètes et compréhensibles, et permettre d'accéder aux cahiers des charges et aux résultats des études, expertises, contributions et synthèses réalisées en amont de la concertation.
- Mettre à disposition dans tous les départements, l'intégralité des informations concernant le projet.
- Donner la possibilité au public de s'exprimer sur le projet.

Modalités :

La première action consiste à mettre au même niveau d'information l'ensemble du public et des acteurs.

Le Maître d'ouvrage organisera un dispositif spécifique d'information en direction des acteurs, du public et des médias. Ce dispositif comprendra a minima les éléments suivants :

- Des réunions publiques réparties géographiquement de manière équilibrée, conformément aux modalités définies au §7.2 de la présente Charte.
- Un site Internet dédié au projet où seront mises à disposition régulièrement les informations fiables et disponibles sur le projet et où seront créés des espaces réservés aux échanges avec le public, selon les modalités définies au

§7.2. Le Maître d'ouvrage s'engage à répondre aux questions qui y seront posées dans des délais raisonnables (Foire aux questions). Il contiendra une rubrique ouverte à l'expression du garant, et une rubrique ouverte à l'expression du Collège des acteurs.

- L'établissement et la diffusion d'une lettre d'information au moins deux fois par an.
- Se donner la possibilité de créer des lieux d'accueil par départements où les informations seront à disposition du public, avec des permanences.
- Organiser la rencontre du public avec adaptation aux territoires et ses dimensions culturelles. Le dispositif peut être défini avec le Collège des acteurs (exposition itinérante, etc.).
- Une attention particulière accordée à l'information des médias afin qu'ils puissent suivre la concertation sur le projet. La communication envers la presse pourra prendre la forme d'interventions partagées entre la Maîtrise d'ouvrage et les acteurs.

Des communications spécifiques seront prévues aux différentes étapes clés du projet. En particulier, une communication plus formelle sera prévue en amont et en aval des prises de décisions du Comité de pilotage.

7.2. Les instances de la concertation

• Réunion départementale des acteurs :

Une réunion départementale des acteurs est organisée une à deux fois par an, en présence du Comité territorial. Elle a pour objectif de présenter et de débattre des travaux effectués par le Comité territorial ainsi que des propositions qu'il adresse au Comité de pilotage.

• Les groupes de travail géographiques et thématiques

Les groupes de travail peuvent être organisés géographiquement ou par thématiques. Leur création et leur périmètre de travail sont décidés par les Comité territoriaux.

Groupes de travail géographiques :

Au niveau local, des groupes de travail géographiques couvrent l'ensemble du territoire de projet. Ils sont constitués par secteurs géographiques dotés de spécificités communes, par tronçons territoriaux et par grandes agglomérations. Ils ont pour rôle de débattre des enjeux locaux des études, d'émettre un avis sur les options de passage dans le cadre des orientations données en Comité de pilotage. Les groupes de travail à cheval sur les limites départementales peuvent être créés à l'initiative conjointe des Présidents des Comités territoriaux concernés.

La composition de ces groupes de travail géographiques est fonction des spécificités du territoire concerné : la liste des personnes conviées doit être pertinente, et représentative. Elle est ouverte à toutes les collectivités et, d'une manière plus générale, à tout acteur qui désire s'exprimer sur les enjeux territoriaux portés à l'ordre du jour. Les échanges de ces groupes de travail géographiques sont transmis aux Comités territoriaux.

Groupes de travail thématiques :

Des groupes de travail thématiques peuvent être créés en tant que de besoin sur des sujets transversaux, à l'échelle départementale ou inter-départementale. Leur composition est fonction du thème débattu. Les groupes de travail transversaux peuvent être créés à l'initiative conjointe des Présidents des Comités territoriaux concernés.

• Collège des acteurs :

Le Collège des acteurs est l'instance de relais des acteurs à l'échelle globale du projet. Il réunit les représentants des acteurs non cofinanceurs pour faire part au Comité de pilotage de leurs avis et observations sur le déroulement du projet et plus particulièrement de la concertation. Il peut notamment alerter le Comité de pilotage sur des éléments qui n'auraient pas été suffisamment débattus ou étudiés jusque-là. Le Collège participe notamment à l'évaluation de la concertation, selon les modalités définies au §9 de la présente Charte. Le Maître d'ouvrage assure le fonctionnement du Collège des acteurs et la diffusion de ses avis auprès du Comité de Pilotage.

Le garant nommé par la Commission Nationale du Débat Public assiste aux réunions de ce Collège. Le garant s'assure que le Comité de pilotage a pris connaissance des avis du Collège des acteurs. Le Comité de pilotage peut auditionner un ou plusieurs représentants du Collège des acteurs.

Le Collège des acteurs est composé des représentants des acteurs tels que définis plus haut. Le Maître d'ouvrage invite tous les acteurs à se manifester s'ils souhaitent faire partie du Collège. Il invite ensuite les personnes concernées à s'organiser pour respecter un nombre maximum (de l'ordre de 30 à 40 personnes), et une répartition équilibrée par territoire et par catégorie d'acteurs (cf. §4). Le garant peut être un recours en cas de difficulté.

Le Collège des acteurs décide des modalités de son fonctionnement. Il s'organise pour recueillir les informations émanant des acteurs et des groupes de travail sur le territoire. Il se réunit au moins avant chaque Comité de pilotage.

• Concertation avec les élus des collectivités locales :

Les élus sont des relais de l'information du public et des partenaires de proximité pour la concertation : ils font l'objet d'un dispositif spécifique en termes d'information, de communication et de concertation.

Commissions consultatives :

Organisées par RFF, et présidées par les Préfets, ces commissions départementales sont composées des élus des collectivités locales des territoires concernés. Une commission consultative peut être réunie sur un enjeu particulier, ou sur un territoire chevauchant les limites départementales.

RFF présente régulièrement en commissions consultatives les avancées du projet. Elles permettent d'échanger de manière approfondie avec les élus à partir de leurs connaissances du territoire et des enjeux locaux, de leur permettre de s'approprier les éléments du projet, et de recueillir leur avis. Les représentants des collectivités aux Comités territoriaux relaient les échanges des commissions consultatives.

Rencontres locales avec les élus des territoires :

RFF diffuse en amont et le plus largement possible les résultats de son travail aux élus des territoires concernés par le projet et s'assure de leur bonne compréhension des dossiers transmis. RFF doit aussi aller rencontrer les élus régulièrement aux niveaux communal et intercommunal, avec l'appui des associations départementales des Maires.

• Concertation avec le public :

Le public est invité régulièrement à des réunions publiques sur le projet. Ces réunions ont pour objectif d'informer le public, de recueillir ses observations et de mobiliser en son sein les acteurs susceptibles de participer plus activement à la concertation.

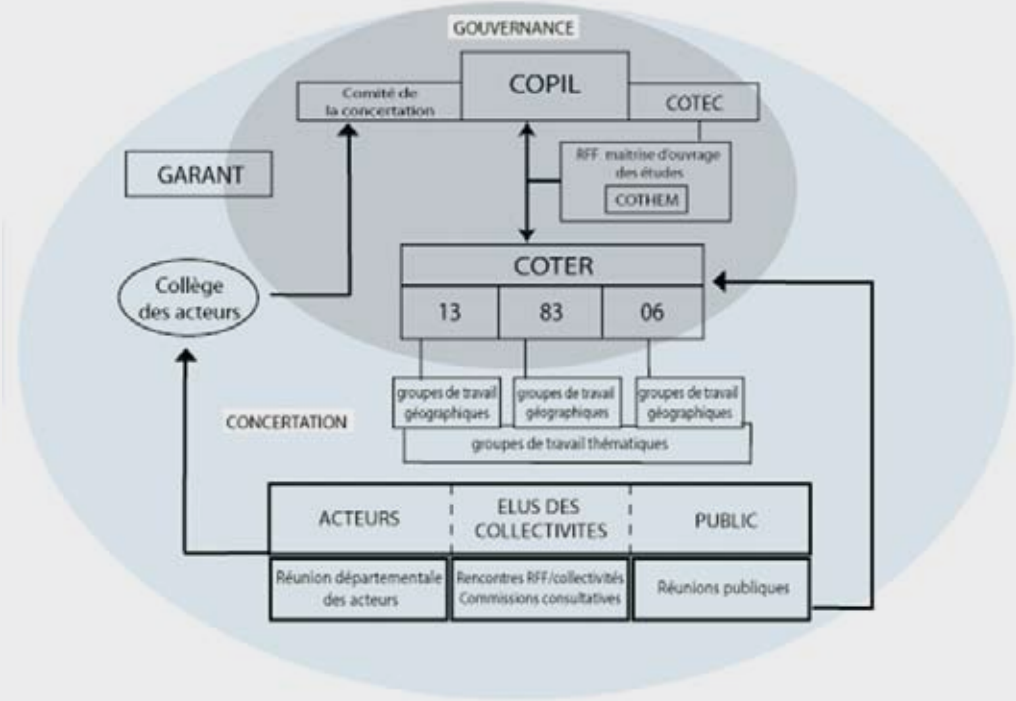
Ces réunions publiques sont organisées, entre autres, avant la transmission par les Comités territoriaux des éléments de la concertation au Comité de pilotage, afin que l'expression du public puisse être utilisée et transmise aux instances de la gouvernance du projet.

Au cours de ces réunions publiques, le public doit être informé clairement du dispositif de concertation et des personnes membres des Comités territoriaux, à qui ils peuvent s'adresser. Ces réunions publiques peuvent également être organisées à l'initiative des collectivités ou des associations. Dans le cadre de ces réunions, des experts extérieurs peuvent prendre part à l'animation.

Le site Internet offre également la possibilité de recueillir les contributions du grand public, pour les proposer à la consultation.

• Schéma de fonctionnement des instances de concertation et de gouvernance :

voir schéma ci-dessous :



8. CALENDRIER

L'établissement du calendrier devra relier les temps de concertation, les temps d'étude et d'arbitrage. RFF devra communiquer un calendrier, remis régulièrement à jour, faisant apparaître les différentes phases d'études, de concertation et de décisions et précisant leur contenu.

De manière générale, il est souhaité que les publics concernés soient informés avant le Comité de pilotage et les Comités territoriaux. Après le Comité de pilotage, un relevé de décision est communiqué à l'ensemble des publics concernés.

De janvier à juin 2011 (sous réserve du respect du calendrier du projet) :
Le calendrier de la concertation débute au lendemain de sa validation par le Comité de pilotage. Le premier acte de la concertation est de mettre au même niveau d'information l'ensemble des publics concernés : décisions du Comité de pilotage, de la région, objets des études, critères d'évaluation des scénarios.
La concertation travaillera notamment à la définition des critères d'évaluation des scénarios avant le Comité de pilotage du mois de juin.
Il est souhaité que les Comités territoriaux se réunissent dans cette période. A leur suite, se réuniront les groupes thématiques géographiques et thématiques.
Les collectivités locales concernées devront également être consultées pour l'élaboration des scénarios avant le Comité de pilotage du mois de juin 2011.

Après le mois de juin 2011, la concertation se déroulera suivant les modalités définies par la présente Charte, au cours des phases suivantes :

• Phase 1 de concertation sur les scénarios, de juillet 2011 à mars 2012 :

Concertation institutionnelle et publique en parallèle des études des 2 à 4 scénarios contrastés et des fuseaux de passage associés.

• Phase 2 de concertation sur les études d'Avant-projet Sommaire :

- De janvier 2013 à juin 2013, concertation institutionnelle et publique en parallèle des études approfondies et comparaison des variantes.
- De juillet 2013 à janvier 2014, concertation institutionnelle et publique en parallèle de la finalisation des études de la variante retenue.

La phase 2 est close lors du dépôt du dossier d'enquête d'utilité publique en préfecture.

Avant le COPIL qui clôt la première phase, il devra être organisé des temps forts de restitution des études et de la concertation (réunions publiques, communications particulières). La même démarche devra être mise en place sur les COPIL suivants.

9. SUIVI ET ÉVALUATION DE LA CONCERTATION

Le Collège des acteurs veille à ce que les publics concernés bénéficient d'une information objective et qu'ils s'approprient les grandes étapes du projet.
RFF tient à jour les éléments quantitatifs et qualitatifs qui permettent d'apprécier la concertation (nombre de réunions, fréquence, composition, comptes-rendus, article presse …) et les met à disposition de tous les publics. Cet état est communiqué à chaque réunion du Collège des acteurs, des Comités territoriaux et du Comité de pilotage.

Le Collège des acteurs se réunit avant chaque Comité de la concertation, dresse le bilan de la phase de concertation précédente et propose si nécessaire des ajustements au dispositif de concertation. Le garant assiste à ce Collège. Le garant rend compte au Comité de la concertation des observations et des propositions d'ajustements émises par le Collège des acteurs, et de ses propres observations. Le Collège est associé à l'établissement des bilans des phases de concertation. Ces bilans sont rendus publics et pourraient être présentés en réunion publique.

Le garant participe activement aux travaux d'évaluation de la concertation. L'évaluation peut s'appuyer sur les retours directs du public (type de consultation à définir).

10. PILOTAGE ET ANIMATION DE LA CONCERTATION

Les comptes-rendus des réunions de concertation seront transmis deux semaines après la réunion, laissant une semaine pour réagir, et diffusés une semaine après. L'ordre du jour des réunions de concertation est envoyé une semaine avant. Convocation (date et lieu) : un mois avant.

Le secrétariat (compte-rendu), l'animation et la coordination de la concertation sont confiés à RFF.

RFF présentera au Collège des acteurs les moyens mis à la concertation pour assurer sa bonne tenue.

11. LES ENGAGEMENTS

La Charte s'adresse à tous les partenaires de RFF et aux acteurs qui souhaitent contribuer à l'élaboration du projet de LGV PACA.
Elle fournit un cadre de travail collectif, précise l'esprit qui

préside aux échanges et définit les modalités du bon déroulement de la concertation à partir des principes établis.

RFF s'engage à respecter et à mettre en place les objectifs, les instances et les règles de la concertation décrites dans la Charte. Chaque participant à la démarche de concertation s'engage à en respecter les termes écrits dans la Charte.
Cette concertation remplit pleinement son rôle si les acteurs y participent de manière constructive dans le respect et l'écoute de chacun, quelles que soient leurs positions sur le projet.

La Commission Nationale du Débat Public veillera au respect de la présente Charte.

LISTE DES MEMBRES DU COMITÉ DE RÉDACTION

Structure	Nom
Association TGV et développement Var Nice Côte d'Azur	Alain PATOUILLARD
Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT) PACA / BDR	Claude JULLIEN
Conseil de développement (CDD) Marseille Provence Métropole	Jacques BOULESTEIX
Chambre de Commerce et d'Industrie Marseille Provence	Jean-Baptiste DAVID
Communauté d'Agglomération Pays d'Aubagne et de l'Etoile	Nathalie CASTAN
Conseil Général des Bouches-du-Rhône	Jean-Marc ALBERT
Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole	Vincent TOUZE
Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix	Paul SERRE
Association Stop TGV Coudon	Olivier LESAGE
Association Stop Nuisances Cuers	Nadyne CHEVRET
Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT) Var	Jean-Pierre MALASPINA
Chambre de Commerce et d'Industrie du Var	Joanin MAILHAN
Chambre d'Agriculture du Var	François GROELL
Communauté de Communes Cœur du Var	Gabriel UVERNET
Représentant des élus des communes et cantons du Sillon Permien (Var)	Frédéric-Georges ROUX
Conseil Général du Var	Robert GONTIER
Communauté d'Agglomération Toulon Provence Méditerranée	Jean-Yves THIBULT
Association Amis du rail azuréen	Germain NALLINO
Association Groupe Interdisciplinaire de Réflexion sur les traversées sud alpines et l'aménagement du territoire (GIR Maralpin)	Jacques MOLINARI
Chambre de Commerce et d'Industrie Nice Côte d'Azur	Bernard LEVERE
Conseil de développement (CDD) Communauté Urbaine Nice Côte d'Azur	Robert ADRIANO
Ville de Cannes	Philippe MARIE
Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) Ouest des Alpes-Maritimes	Catherine JOUVE
Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis	Christian BERKESSE
Conseil Général des Alpes-Maritimes	Alain ROLLAND
Communauté Urbaine Nice Côte d'Azur	Guy MULLER
Conseil Régional PACA	Jean-Claude ALBERIGO
Etat - DREAL	Michel MARTIN
Réseau Ferré de France	Jean-Michel CHERRIER
CNDP	Philippe MARZOLF

UNE EXPOSITION FERROVIAIRE À SANARY ET À LA MAISON DE LA RÉGION À MARSEILLE

L'Association TGV et Développement Var Nice Côte d'Azur est née en 2000 pour assurer la défense et la promotion de la ligne à grande vitesse reliant le TGV Méditerranée à Nice. Si en effet moderniser le réseau existant pour le rendre plus attractif est une nécessitée souhaitée par de nombreux habitants de la région afin de mettre en place un réseau convenable de transport ferroviaire au quotidien, il n'est pas raisonnable de penser que cela puisse se faire sans réaliser une deuxième infrastructure desservant Nice et l'Italie, permettant une vitesse élevée. La grande vitesse n'étant pas une fin en soi mais le résultat d'un développement inéluctable du ferroviaire souhaité par tous, quoique l'on puisse lire ou entendre.

En effet depuis son invention le Chemin de fer a évolué au grès des progrès de la science ; du wagon de mine tiré par des chevaux au TGV, que de chemin parcouru.

L'apparition de la voiture prédisait la disparition du Chemin de Fer mais la grande vitesse et le réchauffement climatique lui ont assuré un avenir.
Les Régions devenues Autorités organisatrices ont donc décidé d'assurer le renouveau du rail, permettant une amélioration importante du matériel assurant ces transports.
Les constructeurs se sont pleinement inscrits dans la politique des régions en faveur de ce développement durable dont la base est le ferroviaire, seul moyen de transports n'émettant pas de gaz à effet de serre.

Depuis que la compétence lui a été transférée, la Région Provence Alpes Côte d'Azur a investi massivement dans les TER, que ce soit pour la modernisation des lignes ou pour le renouvellement du matériel roulant. Chaque année ce sont des millions de voyageurs qui sont transportés et qui apprécient les améliorations effectuées en matière d'accessibilité et de confort même s'il subsiste encore de nombreuses difficultés.

Le Conservateur du Musée Saint Nazaire de SANARY a proposé à l'Association de réaliser une rétrospective de l'évolution du ferroviaire sur la région..

Du 15 au 30 janvier 2011, sur 3 étages il a été ainsi possible de réunir photos, livres, tableaux, films, vidéos, maquettes et matériels divers reprenant cette évolution de plus d'un siècle.
Le vernissage de l'exposition effectué le 19 janvier 2011, a permis à Monsieur le Maire de SANARY et à la centaine d'invités de découvrir, certains pour la première fois, le ferroviaire. Cela a aussi permis à Monsieur Jean Yves PETIT, Vice Président Chargé des transports au Conseil Régional, d'expliquer la politique des transports de la Région.

L'Association s'était donné comme objectif de montrer comment était né le transport par rail et comment nous en étions arrivés, en 2007, au record du monde de vitesse sur rail de 574,7 Km/h.
L'exposition a commencé le samedi 15 janvier 2011 et s'est achevée le dimanche 30 janvier 2011, environ 1300 personnes l'ont visitée.

Le Vice Président des transports au Conseil Régional a souhaité une suite, c'est ainsi que du **5 au 11 avril 2011** les 28 panneaux constituant l'exposition seront exposés à **la Maison de la Région au 61 La Canebière à Marseille** dans le cadre d'une semaine de promotion du transport public incluant la projection d'un film réalisé par le Comité d'établissement des Cheminots de la région de Marseille.
Une exposition réussie à suivre.

Cédric JOUNIAUX

« LE CHEMIN DE FER FRANÇAIS » : 5/11 AVRIL Maison de la Région, Marseille