



Assemblée Générale

21 mars 2016

STOP LGV SANARY

**LA LIGNE NOUVELLE
TOUJOURS SUR LES RAILS**

Ordre du jour

- ◆ **Accueil**
- ◆ **Exposé des activités de l'association**
- ◆ **Bilan financier et vote du quitus**
- ◆ **Cotisations**
- ◆ **Renouvellement du Tiers sortant des membres du C.A.**
- ◆ **Perspectives et débat**

SOMMAIRE:

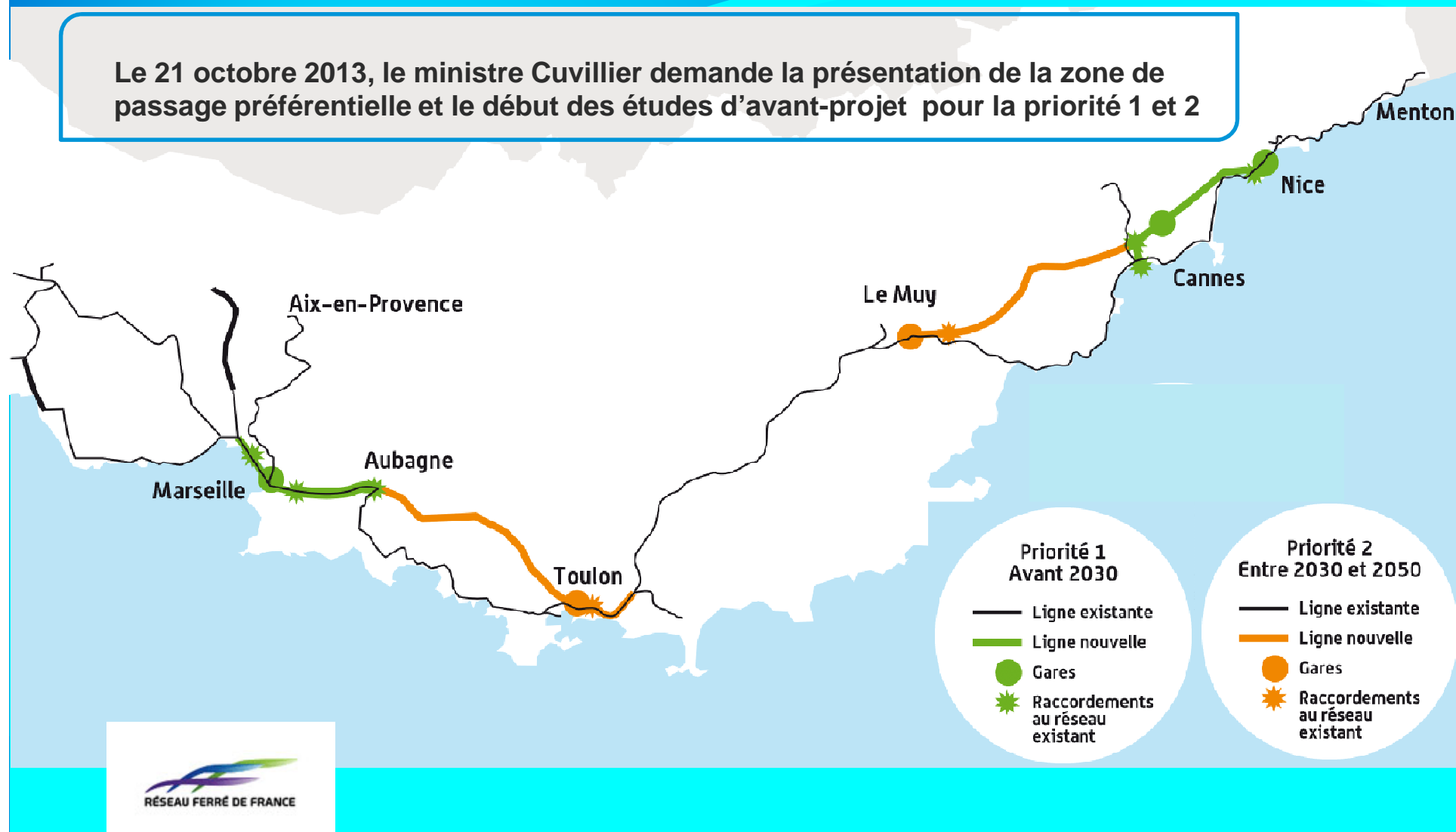
- ◆ **Un bref historique**
- ◆ **La zone de passage préférentielle (ZPP) retenue**
- ◆ **Décision CNDP et Recours**
- ◆ **Position Stop LGV SANARY**
- ◆ **Questions - débat**

UN BREF HISTORIQUE

- ◆ 2005 : débat public
- ◆ 2009 : décision ministérielle tracé des métropoles du Sud
- ◆ 2011 : publication par RFF de 5 fuseaux, contestations dans les 3 départements
- ◆ 2013 : décision ministérielle, projet phasé selon 3 priorités, les études continuent
- ◆ 2014 : décision ministérielle ZPP priorité 1, objectif enquête publique priorité 1 en 2017
- ◆ 2015 : décision ministérielle ZPP priorité 2, blocage des terrains en fonction des études

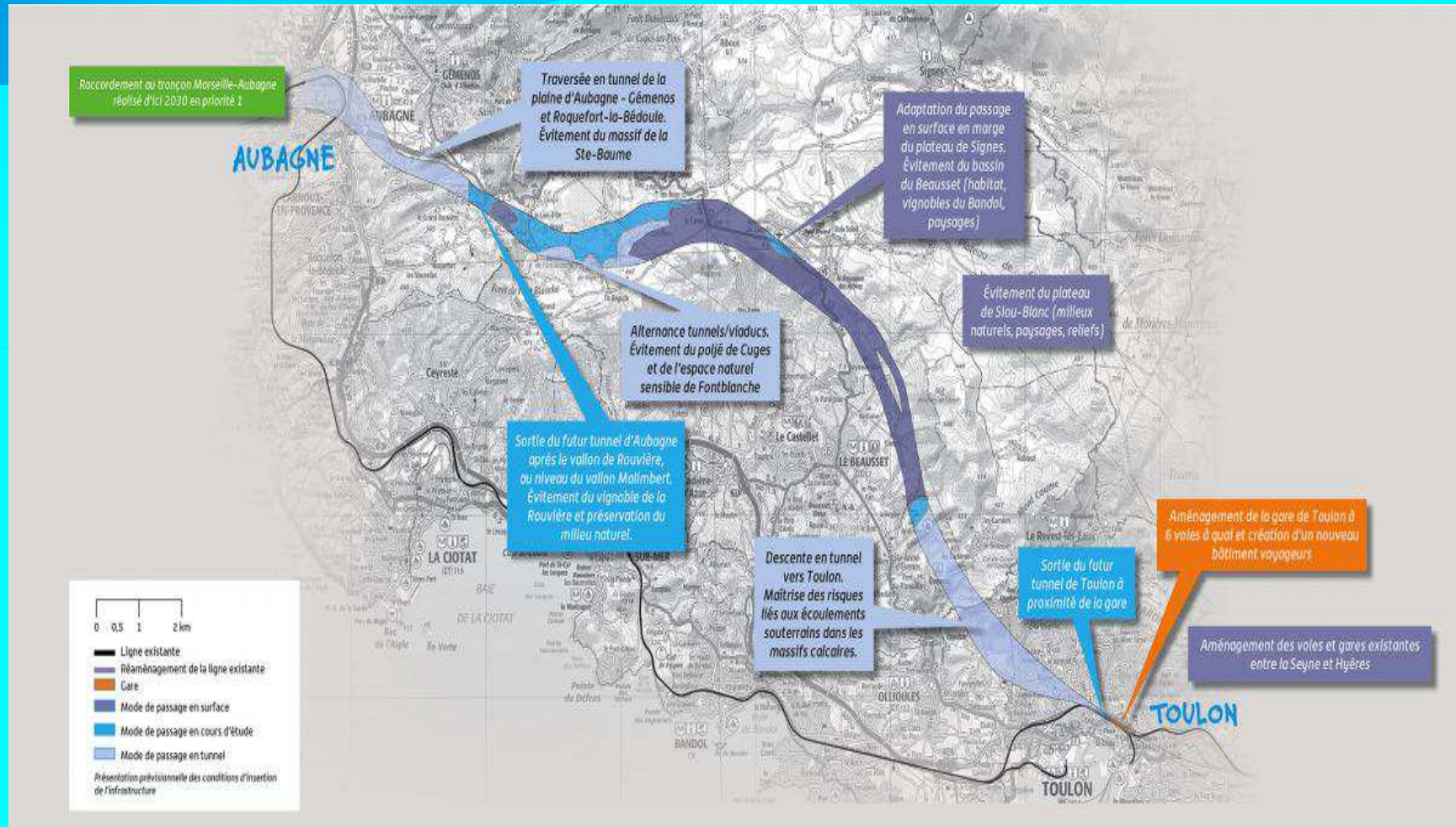
Rappel : décision gouvernementale 2013

Le 21 octobre 2013, le ministre Cuvillier demande la présentation de la zone de passage préférentielle et le début des études d'avant-projet pour la priorité 1 et 2



ZPP Priorité 2 – Décision ministérielle avril 2015

demandant au Préfet de prendre les mesures conservatoires nécessaires pour préserver la faisabilité de la ligne nouvelle (PIG, blocage des terrains)



Comité de Pilotage - Mai 2015

(Etat, Région, Départements des Bouches du Rhône, du Var et des Alpes Maritimes, Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole, Communauté d'agglomérations Toulon Provence Méditerranée, Communauté Urbaine Nice Côte d'Azur, Communauté d'agglomérations du Pays d'Aix)

- ◆ Entérine la décision ministérielle
- ◆ Décide de la poursuite des études
- ◆ Propose un financement complémentaire de 24 Millions concernant les études - 16 millions d'€ (dont 6,4 pour les premières études de la Priorité 2) et 8 Millions en vue d'acquisitions foncières anticipées
- ◆ Demande à SNCF Réseau de saisir la CNDP avant l'enquête publique de la priorité 1 sur la nécessité d'un nouveau débat public
- ◆ Propose les bases de la concertation de la priorité 1 avant enquête publique
- ◆ Décide de la mise en place d'un observatoire du foncier sous l'égide de l'Etat représenté par le directeur de la DREAL PACA

COTER - Comité Territorial Var – Novembre 2015

Sous l'égide du Préfet du Var et en l'absence des représentants du Conseil départemental et de TPM, ce COTER, entre autres :

- enregistre les décisions du COPIL de Mai
- acte la position de Madame Monier, Maire d'Evenos, qui ne souhaite pas une réduction de la ZPP mais réaffirme son opposition totale au projet
- précise que la concertation à venir ne concernera que la priorité 1.

SNCF Réseau souligne :

- qu'il n'y a plus aucune étude dans le sillon permien (priorité 3)
- que les coûts et financements seront précisés dans le dossier d'enquête publique
- que les études sur la desserte TER sur l'aire toulonnaise sont en cours dans le cadre du CPER 2015-2020 (Contrat Plan Etat Région)

Saisine de la CNDP

(Commission nationale du débat public)

En application du Code de l'environnement, SNCF Réseau saisit la CNDP en août 2015 sur l'opportunité de relancer un nouveau débat public. Cette saisine est faite sur la base d'un dossier volumineux qui s'attache à montrer que :

- les grands objectifs et les grandes lignes du projet de 2005 n'ont pas fondamentalement changé et sont toujours d'actualité.
- le projet se déroule depuis 2006 en étant bordé par des études et des décisions ministérielles (Borloo, phasage du projet-commission 21, ZPP priorités 1 et 2).
- l'information du public a été large et complète, un consensus sur le choix des ZPP s'est dégagé, on ne parle pratiquement pas des opposants et de leurs motivations.
- la concertation a été continue conformément à la charte du projet.
- un nouveau débat public retarderait le projet ... et SNCF Réseau ne souhaite pas de nouveaux débats.

Bref selon ce rapport présenté par SNCF Réseau (juge et partie une fois encore), tout est pour le mieux... Fallait-il plus de 70 pages pour le démontrer ?

Décision de la CNDP

En septembre 2015 (J.O. du 11.9.2015), considérant que :

- le débat public a déjà eu lieu
- un processus de concertation continu s'est poursuivi depuis 2005
- le débat relatif à l'opportunité pour les priorités 1 et 2 a été tranché par la décision du gouvernement du 9 juillet 2013,

la CNDP annonce sa décision de ne pas organiser un nouveau débat public et donc de laisser le projet se poursuivre dans la « concertation ».

Nous contestons cette décision et l'attaquons au Tribunal Administratif de Paris

Recours contre la décision de la CNDP

- ◆ En date du 6 novembre 2015, un recours a été déposé, par notre avocat Maître DRAGONE, auprès du Tribunal Administratif de Paris demandant une annulation de la décision de la CNDP.
- ◆ Requérants :
 - ◆ - Mairie d'Evenos
 - ◆ - Collectif Stop LGV SSB
 - ◆ - Stop LGV Sanary
 - ◆ - Enterrons la LGV
 - ◆ - Stop Nuisances Cuers
 - ◆ - Confédération paysanne du Var

Malgré une « opposition de principe » contre ce projet, la Communauté d'Agglomérations Sud Sainte Baume n'a pas souhaité porter recours devant le Tribunal !

Pourquoi une action en justice ?

- Le projet n'est plus le même, LGV PACA est devenue LN PCA, on ne parle plus de grande vitesse, on envisage des gares supplémentaires et le dossier présente 3 phases dont une est laissée sous silence
- Entre le débat public et la décision de la CNDP, il s'est passé 10 années, les paramètres socio économiques ne sont plus les mêmes
- La concertation n'a pas été continue, interrompue par le Préfet de Région, et le garant n'a pas été remplacé entre juillet 2014 et mars 2015.
- Le coût des études ne fait qu'augmenter (+24 millions d'€ en 2015) les investissements évalués à 5 milliards en 2005 sont passés à une estimation de 15 à 20 milliards qui risque fort d'être encore revue à la hausse.

Nous demandons que cette décision de la CNDP soit annulée et qu'un nouveau débat public soit organisé.

La population pourrait ainsi donner son avis sur ce nouveau projet.

La Concertation

Elle a été pratiquement inexistante en 2015, tout au plus de l'information à posteriori après les COPIL, COTER et décision de la CNDP

Nous avons eu un entretien en octobre avec le nouveau garant, Monsieur Philippe QUEVREMONT qui nous a prêté une oreille attentive, conformément à sa mission...

SNCF Réseaux a chargé le groupement Nicaya Conseil – KFH de l'assister en matière de concertation et d'information. Nous les avons également rencontrés en décembre.

Nous avons transcrit ces différentes rencontres résumant notre approche et nos positions . Ces courriers sont restés sans réponse ...

La concertation annoncée par le Préfet ne concerne en fait que la priorité 1.

ZOOM sur le projet

Les questions essentielles qui se posent

- ◆ Pourquoi ne peut-on pas optimiser le réseau actuel plutôt que de créer une ligne nouvelle ?
- ◆ Quel est le plan détaillé des financements des priorités 1 et 2 ?
- ◆ De quelle manière nos élus participent-ils à la concertation et à l'évolution du projet ?
- ◆ Comment peut-on bloquer des terrains pour un éventuel projet à l'horizon 2030 ? Quel est le rôle exact de l'observatoire du foncier ?
- ◆ Les sondages permettent-ils d'affirmer que le projet est réalisable au regard des aléas géologiques et hydrologiques de notre région ?
- ◆ Que se passera-t-il si la réalisation du tunnel prévu dans les Gorges d'Ollioules entre Sainte Anne d'Evenos et Toulon ne peut se faire qu'à un coût insupportable ?

La position de Stop LGV Sanary

Nous souhaitons un nouveau débat public car :

- ◆ Le projet a changé sur la forme et sur le fond (nouveau nom, phasage, nouveaux coûts, créations de nouvelles gares...)
- ◆ Nous sommes convaincus de la nécessité de réhabilitation des lignes existantes et le développement des modes de transports multimodaux
- ◆ Nulle part en France une ligne nouvelle n'a apporté de solution satisfaisante aux problèmes de thrombose routière
- ◆ Absence de volonté d'une réelle concertation et non prise en compte des oppositions
- ◆ Impact financier et environnemental trop important pour les générations futures
- ◆ Refus de mise en place d'expertises indépendantes et de mise à disposition des études soit disant effectuées.

CONCLUSIONS

- ◆ Loin d'être abandonné, le projet LN PCA, d'un coût de 15 milliards d'euros (manifestement sous évalué par SNCF Réseau) malgré son inutilité, est imposé aux populations et se poursuit sous l'autorité du Préfet de Région et avec l'accord des co-financeurs.
- ◆ Les trains du quotidien sont toujours d'une piètre qualité (retards, annulations, difficultés récurrentes de maintenance...) et le calendrier d'améliorations est toujours aussi flou. Nous restons convaincus qu'une faible partie du financement du projet LN PCA suffirait à améliorer le fonctionnement des trains du quotidien et en particulier le cadencement.
- ◆ Dans la phase de profondes difficultés financières que nous connaissons, nous demandons l'arrêt des études et l'ouverture d'un nouveau débat public. Le coût de ces études, si elles se poursuivent, va encore être révisé par SNCF Réseau à la hausse, toujours à la charge du contribuable... Nous en sommes à $86 + 24 = 110$ Millions, les co-financeurs ont donné leur accord.

VIGILANCE ! VIGILANCE !