

EVALUATION STRATEGIQUE ENVIRONNEMENTALE DU CONTRAT DE PLAN ETAT – REGION PACA

CPER 2015-2020

RAPPORT DES CONSULTATIONS

Consultation de l'Autorité Environnementale
Consultation du public et des associations

Sommaire

I. Introduction.....	3
II. Processus et bilan de la consultation de l'Autorité environnementale et du public.....	4
II.1 Processus de consultation de l'Autorité environnementale et du Public.....	4
II.1.1 Processus de consultation de l'Autorité environnementale	4
II.1.2 Processus de consultation du public	5
II.2 Bilan de la consultation de l'autorité environnementale et du public	6
II.2.1 Bilan de la consultation de l'Autorité environnementale	6
II.2.2 Bilan de la consultation du public	8
II.2.3 Mise à disposition du bilan des consultations.....	9
II.3 Information du public après l'adoption du CPER	9
III. Annexes.....	11
III.1 Annexe 1 : Documents relatifs à la consultation de l'autorité environnementale	12
III.2 Annexe 2 : Documents relatifs à la consultation du public.....	26
III.2.1 Pétition pour la promotion et inscription de la langue régionale.....	26
III.2.2 Observations et remarques formulées concernant les infrastructures ferroviaires et routières	32
III.2.3 Observations formulées par France Nature Environnement PACA	57
III.3 Annexe 3 : Référentiel d'éco-conditionnalité	63
III.4 Annexe 4 : Critères d'éco-conditionnalité additionnels.....	71

I. INTRODUCTION

Le Contrat de Plan Etat – Région PACA 2015-2020 ayant une influence sur l'environnement, il a fait l'objet d'une Evaluation Stratégique Environnementale (ESE) en application de la directive 2001/42/CE du 27 juin 2001 transcrit dans le droit français (articles L122-6 et suivants et R122-20 et suivants du Code de l'environnement).

La démarche de l'évaluation environnementale poursuit un triple objectif :

- aider à l'élaboration du programme en prenant en compte l'ensemble des champs de l'environnement et en identifiant ses effets sur l'environnement,
- contribuer à la bonne information du public et faciliter sa participation au processus décisionnel de l'élaboration du programme,
- éclairer l'autorité administrative qui arrête le programme sur la décision à prendre.

L'évaluation est le résultat d'échanges préparatoires qui ont permis de préciser le périmètre exact de l'Evaluation Stratégique Environnementale et l'organisation des phases, de valider les outils proposés et d'estimer les impacts potentiels.

Il est important de signaler le fait que l'évaluation porte sur les axes d'intervention (et non sur des projets individuels), ce qui lui donne un caractère assez global. Ainsi, l'Evaluation Stratégique Environnementale n'est pas la description des incidences sur l'environnement de chacun des projets ou futurs dossiers. L'exercice d'évaluation des incidences potentielles sur l'environnement du projet du CPER se veut d'abord et avant tout une « démarche de synthèse à un stade où la localisation ou la nature des travaux ne sont pas encore connues avec précision ».

A ce stade, on mesure donc les « effets notables probables de la mise en œuvre du CPER ». C'est ultérieurement et de manière plus précise que chacun des projets devra s'inscrire dans le cadre réglementaire des études d'impact, incidence sur l'eau, étude de risques, documents d'urbanisme etc., selon les cas, sachant que certaines études d'impact ont déjà pu être réalisées pour certains projets. L'Evaluation Stratégique Environnementale doit donc être bien comprise comme une des pièces du puzzle devant concourir à une meilleure prise en compte environnementale dans le vaste paysage de l'intervention publique, à un stade amont et d'un point de vue global.

Conformément à l'article R122-21 du Code de l'Environnement, l'ESE et le projet de CPER doivent être transmis à l'Autorité environnementale pour avis. Puis, en application des articles R122-22 et L122-8 du Code de l'environnement, le rapport environnemental, le projet de CPER et l'avis de l'Autorité environnementale émis doivent être mis à disposition du public.

Le présent document constitue le rapport de consultation de l'Autorité environnementale et du public.

II. PROCESSUS ET BILAN DE LA CONSULTATION DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE ET DU PUBLIC

II.1 PROCESSUS DE CONSULTATION DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE ET DU PUBLIC

II.1.1 Processus de consultation de l'Autorité environnementale

→ Cadrage préalable

L'article R122-19 du Code de l'Environnement indique que : « Sans préjudice de sa responsabilité quant à la qualité de l'évaluation environnementale, la personne publique chargée de l'élaboration ou de la modification d'un plan, schéma, programme ou document de planification peut consulter l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement (...) sur l'ampleur et le degré de précision des informations à fournir dans le rapport environnemental. L'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement précise les éléments permettant d'ajuster le contenu du rapport environnemental à la sensibilité des milieux et aux impacts potentiels du plan, schéma, programme ou document de planification sur l'environnement ou la santé humaine ainsi que, s'il y a lieu, la nécessité d'étudier les incidences notables du plan, schéma, programme ou document de planification sur l'environnement d'un autre Etat membre de l'Union européenne. »

Compte tenu d'un calendrier très contraint, ce cadrage préalable non obligatoire n'a pu être effectué mais une rencontre avec l'autorité environnementale représentée par la DREAL PACA pour le préfet de Région s'est déroulée le 16 décembre 2014 en Préfecture de Région avec pour objectif le déroulement de la procédure d'évaluation environnementale.

→ Avis de l'Autorité environnementale

Saisie lorsque le rapport environnemental est achevé, l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement (« Autorité environnementale ») formule un avis sur le rapport environnemental et le CPER dans les trois mois suivant la date de réception du dossier (conformément à l'article R122-21 du Code de l'Environnement) comprenant le projet de CPER 2015-2020, le rapport environnemental, ainsi que les autres pièces et avis éventuellement exigés par la réglementation.

L'avis est, dès sa signature, mis en ligne sur son site internet et transmis à l'autorité responsable de l'élaboration du programme. A défaut de s'être prononcée dans le délai indiqué à l'alinéa précédent, l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement est réputée n'avoir aucune observation à formuler. Une information sur cette absence d'avis figure sur son site internet.

En application du Code de l'environnement, le Préfet de la Région PACA a donc été saisi le 2 février 2015, en qualité d'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement, représenté par la DREAL PACA en tant qu'autorité environnementale, pour émettre un avis sur le contenu du rapport environnemental et le projet de CPER 2015 – 2010.

L'Autorité Environnementale a émis son avis le 4 mars 2015. (avis joint en annexe)

II.1.2 Processus de consultation du public

→ Publicité préalable

Conformément à l'article L122-8 du Code de l'Environnement, l'information du public a été initiée au minimum 8 jours avant le début de la consultation publique, conformément à la réglementation, mentionnant la date à laquelle débutait la consultation, la durée de celle-ci (la durée minimale étant fixée à un mois par l'article R122-22 du Code de l'Environnement), les lieux, jours et heures où le public pouvait prendre connaissance du dossier et formuler ses observations sur un registre ouvert à cet effet.

→ Consultation des dossiers

Une consultation électronique a été mise en place eu égard à la nature et à l'envergure du programme. Le dossier était ainsi téléchargeable sur le site internet de la Préfecture de Région et du Conseil régional et consultable au Conseil régional, au siège de la Préfecture de Région situé Place Félix Baret à Marseille, du lundi au vendredi de 9h00 à 17h00, ainsi que dans chacune des cinq préfectures de département.

→ Contenu du dossier

Conformément à l'article L.122-8 du Code de l'Environnement, le dossier mis à la disposition du public était constitué :

- d'une notice explicative précisant notamment l'autorité qui adoptera le programme et mentionnant la ou les personnes ou autorités auprès de qui il était possible de demander des renseignements complémentaires,
- du projet de Contrat de Plan Etat – Région PACA 2015-2020 (CPER),
- du rapport d'évaluation des incidences environnementales des mesures contenues dans le projet de CPER, comprenant un résumé non technique,
- de l'avis de l'Autorité environnementale.

→ Recueil des avis exprimés

La consultation et le recueil des avis exprimés ont été organisés entre le 3 avril 2015 au 4 mai 2015 inclus. Les observations du public pouvaient être consignées sur les registres ouverts à cet effet au siège de la Préfecture de Région (du lundi au vendredi de 9h00 à 17h00), au Conseil régional et dans chacune des cinq préfectures de département et par voie électronique à l'adresse suivante : sgar-observations-cper@paca.pref.gouv.fr.

II.2 BILAN DE LA CONSULTATION DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE ET DU PUBLIC

II.2.1 Bilan de la consultation de l'Autorité environnementale

L'avis portait sur la version « stabilisée » du projet de CPER et du rapport environnemental du 27 janvier 2015. Les principales recommandations qui ont été formulées par l'autorité environnementale sont les suivantes :

Avis de l'Ae sur l'analyse des incidences et sa cohérence avec les mesures de réduction d'impact (ou critères d'éco-conditionnalité)

→ L'autorité environnementale suggère de compléter le CPER par des critères d'éligibilité suffisamment précis pour garantir une prise en compte de l'environnement lors de l'instruction des projets susceptibles d'impact.

REPONSE DE L'EVALUATEUR : Cette recommandation pourra être prise en compte dans l'écriture définitive du CPER. Il pourra également être proposé une liste de critères additionnels, critères présentés en annexe, en plus des 3 critères « développement durable » proposés dans le rapport environnemental. Ces critères pourront être intégrés dans le « Guide des critères » du document de mise en œuvre du CPER et définis par action. Ils pourraient intervenir dans un second temps selon la logique suivante :

- 1 Présentation du projet par le porteur de projet
- 2 Le projet répond-il aux principes directeurs de sélection (**critère d'éligibilité du référentiel**) ?
 Si Oui : application des critères d'éco-conditionnalité afin de sélectionner le projet de moindre impact environnemental
 Si Non, le projet n'est pas retenu
- 3 Application des critères d'éco-conditionnalité : le projet répond-il au minima des critères imposés (**critère de classification/dosage du référentiel + critères additionnels selon les actions**) ?
 Si Oui : le projet est sélectionné
 Si Non : le projet n'est pas sélectionné

De plus, les projets concernant les constructions nouvelles pourront faire l'objet d'un examen approfondi des instructeurs, notamment au niveau des solutions alternatives proposées par le porteur du projet, afin d'éviter des consommations d'espaces et d'éventuels impacts environnementaux pour un investissement à court terme.

Avis de l'Ae sur les effets cumulés

→ L'autorité environnementale suggère, au moins en ce qui concerne les projets d'infrastructures connus et recensés dans le dossier de saisine de l'Ae, de les localiser par une cartographie et de fournir une appréciation de leurs effets cumulés sur la répartition modale des déplacements, sur le fractionnement du territoire et sur les éventuelles urbanisations induites.

REPONSE DE L'EVALUATEUR : Cette recommandation pourra être prise en compte et faire l'objet d'une spatialisation des principales opérations d'infrastructures susceptibles d'avoir des incidences sur des secteurs présentant des sensibilités environnementales. Concernant l'appréciation des effets cumulés, celle-ci pourra accompagner la cartographie et être présentée de manière synthétique sous forme de tableau. Cette cartographie des principaux projets d'infrastructures ayant des effets potentiels sur l'environnement, accompagnée de son tableau d'analyse des effets cumulés, pourra être jointe à la déclaration environnementale figurant dans l'information du public et de l'autorité environnementale dès l'approbation du CPER, conformément à l'article L122-10 du Code de l'Environnement.

Avis de l'Ae sur la mise en place d'un dispositif de suivi

→ L'autorité environnementale recommande de préciser les échéances de mises en place des modalités et indicateurs de suivi. Ce suivi devra notamment favoriser l'adaptation et la révision, le cas échéant des critères d'éco-conditionnalité.

REPONSE DE L'EVALUATEUR: Cette recommandation pourra être prise en compte et faire l'objet d'une proposition d'un panel d'indicateurs d'effets environnementaux pertinents et facilement renseignables. Afin de faciliter la mise en œuvre du dispositif, tout en garantissant l'exploitabilité des informations collectées, ces indicateurs pourront être renseignés directement par les maîtres d'ouvrage des projets financés avant d'être agrégés pour caractériser l'incidence du CPER dans son ensemble. Ces indicateurs pourraient se présenter de la manière suivante :

<u>Action du CPER concerné :</u>	
<u>Type de projet</u>	
<u>Principales caractéristiques</u>	
<u>Maître d'ouvrage</u>	
Indicateurs	Renseignement par le maître d'ouvrage
Superficie nouvelle imperméabilisée	
Consommation d'espace agricole	
Consommation d'espace naturel	
Consommation de matière première (phase chantier)	
Bilan carbone du projet (phase chantier et phase d'exploitation pour un horizon de référence)	
Bilan énergétique du projet (phase chantier et phase d'exploitation pour un horizon de référence)	
Production de déchets BTP valorisés et non valorisés	
Etc.....	

Les propositions pourront être jointes à la déclaration environnementale figurant dans l'information du public et de l'autorité environnementale dès l'approbation du CPER, conformément à l'article L122-10 du Code de l'Environnement.

Avis de l'Ae sur la mise en place d'un dispositif de suivi

→ L'autorité environnementale recommande de préciser les échéances de mises en place de ces fiches et des critères de sélection des projets au regard de l'environnement.

REPONSE DE L'EVALUATEUR : Cette recommandation pourra être prise en compte. Ces critères et fiches déterminés pour chaque mesure pourront être joints à la déclaration environnementale figurant dans l'information du public et de l'autorité environnementale dès l'approbation du CPER, conformément à l'article L122-10 du Code de l'Environnement.

Avis de l'Ae : Conclusion

→ Dans sa conclusion, l'autorité environnementale recommande de préciser sous une forme à définir (guide de l'instructeur, fiche d'instruction et critère de sélection par mesure, annexé à l'évaluation environnementale sur le dispositif de suivi et les indicateurs, etc...) les critères de sélection des projets et les indicateurs de suivi pour garantir :

- l'instruction future du financement des opérations et leur sélection en prenant en compte leurs incidences environnementales (critère d'éco-conditionnalité) ;
- la qualité du suivi de la mise en œuvre du CPER et l'ajustement périodique des mesures de réduction des impacts dommageables sur l'environnement.

REPONSE DE L'EVALUATEUR : Cette recommandation pourra être prise en compte et présentée dans la déclaration environnementale figurant dans l'information du public et de l'autorité environnementale dès l'approbation du CPER, conformément à l'article L122-10 du Code de l'Environnement.

II.2.2 Bilan de la consultation du public

La consultation du public concernant le projet de CPER et initiée par le Préfet de Région entre le 3 avril 2015 et le 4 mai 2015 a reçu **186 contributions** (par mail et par écrit) répartis de la manière suivante :

- 171 contributions venant de particuliers dont les noms n'ont pas été mentionnés
- 15 contributions venant d'associations et de représentants de la fonction publique
 - Association pour l'Enseignement de la langue d'oc de la région Provence-Alpes Côte d'Azur
 - Association des Amis du Rail Azuréen
 - Collectivités et représentants publics (Maire de Miramas, Maire de Gémenos, communauté d'agglomération du Pays d'Aubagne et de l'Etoile, Communauté d'agglomération Dracénoise, élus et élus régionaux du groupe EELV)
 - Association comité du pays dignois
 - Association ABOUTIR
 - Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports - groupement PACA –
 - Association Toulon Var Déplacement (association environnementale agréée)
 - France Nature Environnement PACA (association environnementale agréée)
 - Association de défense du Site du Réaltor et de son environnement
 - Association pour la Défense des Services Publics du briançonnais
 - Association de Protection de l'Environnement « Vivre à Gémenos »

Les principales observations et remarques formulées sur le projet de CPER pour la période 2015-2020 ont porté sur :

Observations du public jugées non pertinentes : langues régionales

La promotion et l'inscription de la langue régionale (Occitan/langue d'OC dans ses variantes provençales, alpines et niçoises) dans le CPER. 171 contributions ont été effectuées notamment autour d'une pétition. Ces contributions sont présentées en annexe (pétition + courrier)

REPONSE DE L'EVALUATEUR : Cette observation n'est pas pertinente ici car n'entrant pas dans le cadre du champ de l'évaluation environnementale.

Observations du public jugées pertinentes: investissements ferroviaires et routiers

De nombreuses observations et remarques (14 contributions) ont porté sur les projets d'infrastructures ferroviaires et routières comme :

- Le projet de percée ferroviaire du Montgenèvre (1 observation d'un particulier, voir annexe)
- Les projets d'aménagement ferroviaires prévus dans les Alpes Maritimes (1 observation de l'association des Amis du Rail Azuréen, voir annexe)
- Les projets d'aménagement ferroviaires pour le désenclavement des Hautes-Alpes (1 observation de l'association ABOUTIR, voir annexe)
- Les projets d'infrastructures ferroviaires et routières dans le département du Var (4 observations : 2 particuliers + 2 associations : Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports - groupement PACA – Association Toulon Var Déplacement (association environnementale agréée - voir annexe)
- Le projet de la LEO et de sa faisabilité (1 observation des Elus(es) régionaux du groupe EELV, voir annexe)
- Les projets d'infrastructures ferroviaires et routières dans le département des Bouches du Rhône (5 observations : 1 observation d'un particulier, 2 observations d'associations (Association de défense du Site du Réaltor et de son environnement + association environnementale « Vivre à Gémenos ») + 2 observations de collectivités (mairie de Gémenos, communauté d'agglomération du Pays d'Aubagne et de l'Etoile)

REPONSE DE L'EVALUATEUR : Les observations formulées sont pertinentes (entrant dans le champ de l'évaluation environnementale). Néanmoins, compte tenu de leur nature, l'évaluateur ne peut formuler aucune recommandation sur leur prise en compte dans le CPER 2015-2020. Conformément à l'article L122-10 du Code de l'Environnement, il sera présenté dans la déclaration environnementale figurant dans l'information du public et de l'autorité environnementale dès l'approbation du CPER, comment l'autorité de gestion a pris en compte ces observations et remarques formulées sur les investissements ferroviaires et routiers.

Observations de l'association France Nature Environnement région PACA

L'association France Nature Environnement a formulé un ensemble de remarques et observations sur le projet de CPER qui dans son ensemble a été évalué de qualité avec pour conclusion un avis favorable avec prise en compte des réserves formulées dans leur contribution et présentées en annexe. Ces observations sont en relation avec celles formulées par l'autorité environnementale dont la prise en compte est recommandée par l'évaluateur. Cela concerne essentiellement les critères d'éco-conditionnalité qui sont présentés en annexe.

REPONSE DE L'EVALUATEUR : Les observations formulées sont jugées pertinentes (entrant dans le champ de l'évaluation environnementale). L'évaluateur recommande donc leur prise en compte dans le projet final du CPER 2015-2020. Conformément à l'article L122-10 du Code de l'Environnement, il sera donc présenté dans la déclaration environnementale figurant dans l'information du public et de l'autorité environnementale dès l'approbation du CPER, comment l'autorité de gestion a pris en compte ces observations et remarques formulées sur les investissements ferroviaires et routiers.

II.2.3 Mise à disposition du bilan des consultations

Ce bilan des consultations sera mis à la disposition du public conformément à l'article R122-22 du Code de l'Environnement : *3° La personne publique responsable dresse le bilan de la mise à disposition du public et le tient à la disposition du public selon des procédés qu'elle détermine.*

Il sera mis en ligne sur le site de la Préfecture de la Région PACA qui a accueilli la consultation.

Pour rappel, il ne sera fait aucune réponse individuelle. Les observations évaluées pertinentes feront l'objet d'une réponse en ce qui concerne leur prise en compte ou pas dans le projet final de CPER 2015-2020.

II.3 INFORMATION DU PUBLIC APRES L'ADOPTION DU CPER

Conformément aux articles L122-10 et R122-24 du Code de l'Environnement, dès l'adoption du Contrat de Plan Etat – Région PACA 2015-2020, la Préfecture de la Région informera :

- le public,
- l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement,

des lieux, jours et heures où ils peuvent en prendre connaissance, ainsi que des modalités par lesquelles toute personne peut obtenir, à ses frais, une copie des documents mis à disposition.

Cette information fera l'objet d'une mention dans les mêmes journaux d'annonces légales que ceux mobilisés en phase de publicité préalable à la consultation du public et sera publiée sur le site internet de la Préfecture de la Région.

Seront mises à disposition les informations suivantes :

- le Contrat de Plan Etat – Région PACA 2015-2020 approuvé,

- une déclaration résumant :
 - la manière dont il a été tenu compte du rapport des consultations auxquelles il a été procédé,
 - les motifs qui ont fondé les choix opérés par le CPER 2015-2020, compte tenu des diverses solutions envisagées,
 - les mesures destinées à évaluer les incidences sur l'environnement de la mise en œuvre du CPER 2015 – 2020.

Conformément à l'article R122-24 du code de l'environnement, les résultats du suivi de la mise en œuvre du CPER durant la période 2015-2020 prévus donneront lieu à une actualisation de la déclaration environnementale sur le site internet de la Préfecture de Région permettant ainsi d'informer le public du suivi de la mise en œuvre du CPER 2015 – 2020.

III. ANNEXES

Il est présenté dans ce chapitre :

- les documents relatifs à la **consultation de l'autorité environnementale** : avis de l'Ae sur le rapport environnemental et le projet de CPER
- les documents relatifs à la **consultation du public** :
 - promotion de la langue régionale : pétition + courrier
 - remarques sur les projets d'infrastructures ferroviaires et routières
 - observation de l'association France Nature Environnement PACA
- le référentiel d'éco-conditionnalité
- la liste de critères d'éco-conditionnalité additionnels

III.1 ANNEXE 1 : DOCUMENTS RELATIFS A LA CONSULTATION DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE



PREFET DE LA RÉGION PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR

*Direction régionale de l'Environnement,
de l'Aménagement et du Logement
de Provence-Alpes-Côte d'Azur*

SCADE
Unité Évaluation Environnementale

Adresse postale :
DREAL PACA
SCADE/UEE
16 rue Zattara
CS 70248
13331 – Marseille cedex 3

Affaire suivie par :
christophe.freydier@developpement-durable.gouv.fr
Tél. 0491005275
Site internet :
<http://www.paca.developpement-durable.gouv.fr/evaluation-environnementale-r290.html>

Marseille, le

La Directrice Régionale

à

Monsieur le préfet de région PACA

Avis de l'Autorité environnementale sur le Contrat de Plan Etat-Région 2015-2020

Dossier de saisine	Contrat de Plan Etat-Région (CPER) 2015-2020 et son évaluation environnementale
Maîtres d'ouvrages	Préfecture de région PACA Conseil régional PACA
Date de réception du dossier par l'Autorité environnementale	02/02/2015

www.paca.developpement-durable.gouv.fr

Siège :
DREAL PACA
16, rue Antoine Zattara
13332 MARSEILLE cedex 3

Sommaire

1. Contexte juridique

2. présentation du projet

- 2.1. Contexte et historique
- 2.2. Objectifs
- 2.3. Diagnostic

3. Enjeux identifiés et méthode adoptée par l'autorité environnementale

4. Analyse du dossier et de la démarche d'intégration des préoccupations d'environnement dans le projet

- 4.1. Sur les axes de financements (cf annexe)
- 4.2. Sur l'analyse des incidences et sa cohérence avec les mesures de réduction d'impact
- 4.3. Sur les effets cumulés
- 4.4. Sur la mise en place d'un dispositif de suivi
- 4.5. Sur l'articulation du projet avec les autres plans et programmes

5. Conclusion

Avis élaboré sur la base du dossier de saisine du 02/02/15 composé des pièces suivantes :

- Projet de protocole d'accord Etat-Région 2015-2020 (non daté, version numérique du 28/01/15)
- Annexe 1 : Liste prévisionnelle des opérations (non daté, version numérique du 29/01/15)
- CPER 2015-2020 -esquisse financière (version du 30/01/15)
- Evaluation environnementale (version du 27/01/15)

Ce dossier de saisine a été complété le 20/02/15 par les pièces suivantes :

- Contrat de Plan Etat-Région 2015 – 2020 Provence-Alpes-Côte d'Azur- Avant-Projet de travail
- Cartographie de projets pour 4 volets du CPER

1. Contexte juridique

Le CPER est soumis à évaluation environnementale au titre de l'article R122-17 du code de l'environnement (CE). L'évaluation environnementale des plans et programmes est une démarche d'aide à la décision qui contribue au développement durable des territoires. Réalisée sous l'autorité du maître d'ouvrage, elle vise à rendre plus lisibles pour le public les choix opérés au regard de leurs éventuels impacts sur l'environnement.

Le CPER et son évaluation environnementale donnent lieu au présent avis de « l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière environnementale », usuellement appelée « Autorité environnementale » (Ae).

L'Autorité environnementale est le préfet de région. Par délégation, l'avis de l'Autorité environnementale est élaboré et signé par la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL). Cette dernière a sollicité les contributions de l'Agence Régionale de Santé (ARS) et des préfets de département compte tenu des enjeux en présence.

L'évaluation environnementale, définie par l'article R122-20 du CE :

- expose les objectifs du plan ou schéma et décrit son articulation avec les autres documents de planification avec lesquels il doit être compatible ;
 - décrit l'état initial de l'environnement et les perspectives de son évolution en exposant, notamment, les caractéristiques des zones susceptibles d'être touchées de manière notable par la mise en œuvre du plan ;
 - examine les motifs pour lesquels le plan a été retenu au regard de solutions de substitution raisonnables ;
 - analyse les incidences notables de la mise en œuvre du plan, en prenant en compte les effets cumulés, et expose les conséquences éventuelles de l'adoption du plan sur la protection des zones revêtant une importance particulière pour l'environnement, et en particulier sur les sites du réseau Natura 2000 ;
 - présente successivement les mesures envisagées pour éviter, réduire et, si possible compenser s'il y a lieu, les conséquences dommageables de la mise en œuvre du plan sur l'environnement ainsi que des éléments sur l'analyse des résultats de son application ;
 - expose les modalités de suivi de l'application du plan en précisant les indicateurs et échéances retenus.
- comprend un résumé non technique.

Il convient de rappeler à titre liminaire, que l'évaluation environnementale du document de planification ne se substitue pas aux études d'impact ou aux autorisations nécessaires pour les éventuels aménagements envisagés.

L'avis rendu par l'Ae en application des articles L122-4 et suivants du code de l'environnement porte sur la qualité de l'évaluation environnementale et, plus généralement, sur la prise en compte de l'environnement dans le projet. Il devra être mis à la disposition du public par l'autorité en charge d'autoriser ou d'approuver le plan. Il sera également mis en ligne sur le site internet de la DREAL (article R122-21 du CE).

En outre, l'autorité en charge d'autoriser ou d'approuver le plan transmettra au public et à l'Ae (avec copie à la DREAL), les indications relatives à la manière dont il a été tenu compte de cet avis lors de l'approbation du document (article L122-10 du CE).

2. Présentation du projet

2.1. Contexte et historique

Le CPER est un instrument privilégié du financement des grands projets structurants, de la programmation des investissements publics, au premier rang desquels ceux de l'Etat et du Conseil Régional, le Contrat de Plan oriente l'aménagement et le développement du territoire régional pour les six ans à venir mais aussi à long terme.

La préparation du Contrat de Plan 2015-2020 a donné lieu à une large concertation de l'ensemble des partenaires au travers de réunions départementales en janvier et février 2014 et de la mise en place d'un site internet collaboratif.

L'Etat et la Région ont acté au travers d'un protocole d'accord, les éléments de cadrage de la négociation finale et les orientations du futur Contrat et ont transmis un avant-projet de Contrat de Plan à l'Autorité environnementale (Ae). Cet avant-projet fait l'objet du présent avis avant sa mise à la disposition du public. Il sera susceptible d'évoluer dans le cadre de la finalisation des négociations sans pour autant remettre en cause les équilibres globaux affirmés dans le protocole d'accord Etat-Région transmis avec le dossier de saisine de l'Ae.

La détermination des enveloppes financières Etat-Région dédiées au Contrat de plan se fonde :

- pour l'Etat, sur le mandat de négociation transmis au préfet de région le 18 novembre 2014.
- pour le Conseil Régional de Provence-Alpes-Côte d'Azur, sur la recherche d'une parité d'engagement sur l'ensemble du Contrat, avec une modulation de sa contribution pour intégrer les priorités politiques régionales et les enjeux des territoires.

Selon le mandat de négociation, les CPER sont « avant tout des catalyseurs des investissements » et « ont vocation à financer les projets exerçant un effet de levier pour l'investissement local ».

L'Etat et la Région se donnent l'objectif d'une approbation du Contrat de Plan en avril 2015, après délibération de l'Assemblée régionale et validation interministérielle du projet de Contrat.

2.2. Objectifs

Selon le protocole, le Contrat de Plan doit être le vecteur de la transition écologique et énergétique de Provence-Alpes-Côte d'Azur, avec un objectif prioritaire : soutenir un développement économique au service de l'emploi.

L'évaluation environnementale du CPER précise (cf : annexe 1 du présent avis) la répartition en pourcentage des crédits entre ces différents axes.

L'avant-projet de travail du CPER inclut une maquette financière actualisée en fin février 2015 (cf : annexe 2 du présent avis) qui indique que l'enveloppe globale du CPER représente 1658 millions d'euros.

Le Contrat de Plan 2015-2020 se structure autour de 5 priorités :

1. L'emploi et la jeunesse, priorités transversales pour le territoire régional
2. Consolider l'économie régionale de la connaissance et les filières stratégiques
3. Dynamiser l'accessibilité multimodale
4. Affirmer le cap de la transition écologique et énergétique
5. Assurer un développement solidaire des territoires

Près de la moitié des crédits sont consacrés à l'accessibilité multimodale, le volet 3 du CPER. Ces investissements constituent donc un volet majeur du Contrat de Plan qui donne une priorité claire aux investissements ferroviaires et au soutien à l'Etat pour la modernisation de son réseau routier.

2.3 Diagnostic

Troisième région la plus peuplée de France avec presque 5 millions d'habitants, la région Provence-Alpes-Côte d'Azur présente une démographie légèrement plus dynamique que la moyenne nationale avec une urbanisation qui se développe au détriment des espaces naturels et des terres agricoles (de 1970 à 2000, la surface agricole productive a diminué de 20 % en PACA).

Les atouts environnementaux de la région en termes de patrimoine naturel, de paysage et de biodiversité en font une région attractive où les ressources touristiques sont significatives.

Grâce à une productivité du travail plus élevée que dans d'autres régions européennes, la région reste dynamique même si elle pâtit d'un taux de chômage supérieur à la moyenne nationale. Pour cette raison notamment, 15,7 % de la population régionale se situe en dessous du seuil de pauvreté.

Les trois départements littoraux des Alpes-Maritimes, des Bouches-du-Rhône et du Var totalisent à eux seuls 80 % de la population régionale avec la présence de trois des plus grandes agglomérations françaises : Aix-Marseille, Nice et Toulon. A l'inverse, l'arrière-pays et les départements alpins sont très peu peuplés, puisque les Alpes-de-Haute-Provence et les Hautes-Alpes comptent ensemble seulement 300 000 habitants.

Par ailleurs, l'allongement des trajets domicile-travail (+ 9 % entre 1999 et 2007) accentue les difficultés de déplacement et les émissions de gaz à effet de serre. L'étalement urbain et l'augmentation des prix de l'énergie doivent être pris en compte dans la réflexion prospective sur les mobilités, de même que leurs impacts sur l'environnement. Ceci d'autant plus que la région est soumise à une très forte tension du marché du logement.

Etalement urbain et consommation d'espace par l'habitat et les réseaux, banalisation des paysages par un urbanisme diffus de qualité médiocre, augmentation des besoins en déplacements, donc de la consommation d'énergie et des émissions de gaz à effet de serre, les pressions sur l'environnement sont donc nombreuses et la qualité de l'air constitue en PACA un enjeu sanitaire majeur.

Le Contrat de Plan qui se présente comme un « vecteur de la transition écologique et énergétique de Provence-Alpes-Côte d'Azur » vise à répondre à ces enjeux.

3. Enjeux identifiés et méthode adoptée par l'autorité environnementale

L'analyse de la prise en compte de l'environnement par le CPER est complexe et ne peut prétendre à un grand degré de précision. En effet, elle ne peut être l'analyse de tous les projets auxquels le CPER ambitionne de contribuer qui ne sont pas connus à ce stade de la programmation financière.

La répartition des crédits est cependant un indicateur de la prise en compte de l'environnement par le CPER et de sa cohérence au regard des enjeux mis en exergue par le diagnostic. En outre, les incidences positives ou négatives sur l'environnement du CPER peuvent être évaluées à l'aune :

1- de l'importance des crédits affectés à des volets d'action à vocation directement environnementale comme le volet 4 « *Affirmer le cap de la transition écologique et énergétique* » ou le volet 3 « *La dynamisation de l'accessibilité multimodale* » dans la mesure où ce dernier réduit la place de la voiture en stimulant le développement des transports en commun et des modes doux.

2- de la mise en place de critère d'éco-conditionnalité pour l'affectation de crédits en faveur des politiques générales de l'emploi (volet 1 et 2) ou de développement des territoires (volet 5). Ces critères d'éco-conditionnalité ont vocation à garantir la faisabilité environnementale des opérations financées (limitation de la pollution et des nuisances, préservation du paysage, de la biodiversité et des ressources telles que l'air, l'eau le sol, etc.). Ils déterminent les conditions d'éligibilité des opérations et/ou les recommandations sur leur mise en œuvre (documentation remise avec le dossier de demande de subvention, circuit d'instruction impliquant une expertise environnementale, promotion HQE ou labels, bilans carbone, etc.).

3- de l'analyse des incidences cumulées des projets éligibles au financement du CPER notamment sur la pollution, le paysage, l'artificialisation ou le fractionnement du territoire.

4. Analyse du dossier et de la démarche d'intégration des préoccupations d'environnement dans le projet

4.1 Sur les axes de financements (cf annexe)

Le CPER a vocation à concourir à une mise en œuvre efficiente de la transition écologique et énergétique.

L'évaluation environnementale (EE) s'appuie sur le profil environnemental de la région PACA¹, et l'évaluateur a déterminé sur cette base les principaux enjeux environnementaux stratégiques (p 57).

L'EE démontre que ces enjeux sont globalement pris en compte par le CPER à travers un tableau de synthèse (p73).

¹ <http://www.paca.developpement-durable.gouv.fr/profil-environnemental-regional-per-r332.html>

L'affectation des crédits est en cohérence avec le diagnostic :

Le premier poste de financement (près de 50% des crédits), l'axe « *dynamisation de l'accessibilité multimodale* » est majoritairement consacré au ferroviaire dans une logique de « *rattrapage sur les modes lourds de transport* ».

L'axe « *affirmer le cap de la transition écologique et énergétique* » représente le deuxième poste (près de 20%).

Enfin l'axe « *assurer un développement solidaire des territoires* » représente 14% des crédits. Il comporte une forte dimension environnementale par ses objectifs notamment de gestion économe du sol (développement de l'ingénierie territoriale et du renouvellement urbain), de limitation des déplacements et d'amélioration de l'accessibilité aux services.

4.2. Sur l'analyse des incidences et sa cohérence avec les mesures de réduction d'impact (ou critères d'éco-conditionnalité)

L'évaluation environnementale établit un bilan positif de la stratégie du CPER sur l'environnement (EE p 10) et indique :

« il a été évalué en fonction des actions ou opérations envisagées pour chaque objectif stratégique et des crédits alloués, une majorité d'effets potentiellement positifs concernant la mise en oeuvre du CPER sur les thématiques environnementales.

Des effets potentiellement négatifs du CPER sur les espaces agricoles et/ou naturels sont identifiés (p 10 et tableau de synthèse p 75). Ils seront selon l'EE minimisés par des mesures de réduction. L'EE précise à ce propos (p 8 de EE) « *Le futur CPER de la région PACA s'appuiera sur le référentiel d'éco-conditionnalité élaboré spécifiquement pour les CPER 2014-2020 par le Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie* ».

La bonne adéquation entre les impacts potentiels et les mesures de réduction mérite cependant d'être mieux démontrée pour certaines actions.

Cette adéquation semble assurée pour les opérations de « *Réalisation de projet d'Energie Renouvelable lié au thermique comme le bois-énergie* » qui sont encadrées par des critères comme « *Qualité et proximité du plan d'approvisionnement* » ou « *Performance en matière de qualité de l'air rejeté par les installations* » (p 9) qui sont de nature à garantir le caractère local et proportionné de la ressource pour ce type d'installations.

En revanche, les critères d'éco-conditionnalité avancés par le CPER pour les opérations susceptibles d'incidences telles que les infrastructures routières et ferroviaires restent trop généraux². Ils ont vocation à être déclinés pour garantir la qualité de l'instruction. De la même façon les critères d'éco-conditionnalité pour les investissements concernant le portuaire et sa desserte n'ont pas le degré de précision permettant de garantir un évitement optimum des impacts dommageables.

² A titre d'illustration, les formulations de ces critères par le CPER sont les suivantes : « *Optimisation de la conception des projets quant à leur impact sur l'environnement* » ou « *qualité environnementale de la conception du projet* ».

Une fois les séquences Eviter, Réduire déclinées, il serait utile que le CPER précise le type de mesures compensatoires envisagées et le cas échéant, leur éventuelle mutualisation pour certaines thématiques soit multi-sites, soit à maîtrise d'ouvrage plurielle.

L'Ae suggère de compléter le CPER par des critères d'éligibilité suffisamment précis pour garantir une prise en compte de l'environnement lors de l'instruction des projets susceptibles d'impact.

4.3 Sur les effets cumulés

L'évaluation environnementale renonce à traiter des effets cumulés éventuels du CPER en avançant les considérants suivants (p13) :

« L'Evaluation Stratégique Environnementale doit être bien comprise comme une des pièces du puzzle devant concourir à une meilleure prise en compte environnementale dans le vaste paysage de l'intervention publique, à un stade amont et d'un point de vue global. C'est donc ultérieurement et de manière plus précise que chacun des projets liés aux actions soutenues devra s'inscrire dans le cadre réglementaire des études d'impact (article L122-1 du code de l'environnement), des dossiers d'évaluation des incidences sur l'eau et les milieux aquatiques (article L214-1 du Code de l'environnement), des dossiers d'évaluation des incidences sur le réseau Natura 2000 (article L414-4 du code de l'environnement), des dossiers concernant les Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (article L511-1 du code de l'environnement).)».

L'Ae, si elle reconnaît la difficulté de l'exercice, considère néanmoins que l'évaluation stratégique en amont du CPER ne peut se contenter de renvoyer aux études d'impact ultérieures des différents projets. Seule L'EE stratégique du CPER est de nature à rendre compte des effets cumulés de l'ensemble des opérations accompagnées par cette programmation financière.

L'Ae suggère, au moins pour ce qui concerne les projets d'infrastructures connus et recensés dans le dossier de saisine de l'Ae³, de les localiser par une cartographie et de fournir une appréciation de leurs effets cumulés sur la répartition modale des déplacements, sur le fractionnement du territoire et sur les éventuelles urbanisations induites.

Certains aménagements portuaires et projets routiers se situent dans des secteurs sensibles sur le plan de la biodiversité et une approche prenant en compte leurs effets cumulés permettrait en outre d'améliorer le niveau de précision de l'étude d'incidences sur Natura 2000 de l'évaluation environnementale qui reste trop générale⁴.

³ Annexe 1 : Liste prévisionnelle des opérations

⁴ Les conclusions de l'EE sur Natura 2000 sont les suivantes : « Seule la mise en oeuvre opérationnelle des opérations rendra possible ce travail d'évaluation sur le réseau Natura 2000. Toutefois, l'analyse des effets notables du CPER sur l'environnement a montré que le risque d'incidence environnementale négative sur la biodiversité et les milieux naturels devrait être non significatif, notamment dans la mesure où la plupart des nouvelles infrastructures éventuellement financées devraient a priori intervenir en zone déjà artificialisée ou dans un cadre déjà soumis à de fortes exigences réglementaires et à des schémas régionaux (p 8) »

4.4 Sur la mise en place d'un dispositif de suivi

A ce stade de son élaboration, aucun indicateur de suivi des actions ou de leur impact sur l'environnement n'est défini par le CPER.

L'évaluation environnementale met à juste titre l'accent sur l'importance de ce suivi et préconise la mise en place d'un dispositif de suivi et d'indicateurs permettant d'identifier des effets négatifs imprévus et le cas échéant de mettre en place des mesures correctrices.

L'Ae souscrit à cet objectif et recommande de préciser les échéances de mise en place de ces modalités et indicateurs de suivi. Ce suivi devra notamment favoriser l'adaptation et la révision, le cas échéant des critères d'éco-conditionnalité.

L'avant-projet de travail du CPER prévoit à cette fin la mise en place d'une réunion annuelle d'un « comité stratégique de programmation, d'évaluation et de suivi ». Sur le plan opérationnel, des comités techniques, co-présidés par l'Etat et le Conseil Régional ont vocation à décider de la programmation des dossiers sur les différents axes, en fonction des demandes reçues du territoire. Le CPER précise : « l'instruction sera réalisée sur la base des critères et fiches déterminés pour chaque mesure du présent contrat ».

L'Ae recommande de préciser les échéances de mise en place de ces fiches et des critères de sélection des projets au regard de l'environnement.

4.5. Sur l'articulation du projet avec les autres plans et programmes

Le CPER intervient au sein d'une mosaïque de programmes d'actions tels que les programmes européens de la Région PACA (FEDER, FEADER), du massif Alpin et du bassin Rhône-Saône, ainsi que des Contrats de Plan du Plan Rhône et du massif Alpin en cours d'élaboration.

L'évaluation environnementale (p 97 et suivantes) rappelle également les objectifs des principaux documents de planification régionale (Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Energie (SRCAE), Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE), etc.).

Les volets du futur Contrat de Plan sont construits en cohérence avec la stratégie régionale des programmes européens FEDER, FSE et FEADER et avec les objectifs des plans régionaux.

L'Etat et le Conseil Régional s'engage par le protocole à garantir la bonne articulation et la complémentarité entre les deux Contrats de Plan interrégionaux élaborés parallèlement – Convention Interrégionale du Massif des Alpes (CIMA) et Plan Rhône - et le CPER 2015-2020.

Ils s'engagent également à assurer la complémentarité entre crédits contractualisés et sources de financement hors Contrat de Plan - au premier rang desquelles figure le Programme des Investissements d'Avenir (PIA).

5. Conclusion

Le CPER propose des axes prioritaires d'interventions en cohérence avec les enjeux environnementaux régionaux et représente un levier pour des investissements vertueux du point de vue de la transition écologique.

Cependant certaines actions, notamment les projets d'infrastructures, restent susceptibles d'impacts dommageables et méritent d'être mieux encadrées par des critères d'éco-conditionnalité.

En outre le dispositif de suivi devra être complété pour rendre compte notamment des incidences dans le temps du CPER et permettre les ajustements nécessaires.

L'Autorité environnementale recommande de préciser⁵ les critères de sélection des projets et les indicateurs de suivi pour garantir :

- l'instruction future du financement des opérations et leur sélection en prenant en compte leurs incidences environnementales (critères d'éco-conditionnalité) ;
- la qualité du suivi de la mise en œuvre du CPER et l'ajustement périodique des mesures de réduction des impacts dommageables sur l'environnement.

*Le Directeur-Régional Adjoint de l'Environnement
de l'Aménagement et de l'Équipement*

Eric LEGRIGEOIS

⁵ Sous une forme à définir (guide de l'instructeur, fiche d'instruction et critères de sélection par mesure, annexé à l'évaluation environnementale sur le dispositif de suivi et les indicateurs, etc.)

Annexe 1

Rapport environnemental du 27 juin et 2015

Résumé non technique

Axes stratégiques	Objectifs stratégiques	Pourcentage du crédit contractuel	
1- Soutenir l'emploi et la jeunesse 34 000 000 €	OS_1.1 : Améliorer la connaissance des entreprises, des territoires et des branches, ainsi que le dialogue social	= 1,2 %	≈ 2,2 %
	OS_1.2 : Améliorer l'accès et le maintien dans l'emploi des publics fragiles, de renforcer l'égalité professionnelle	= 0,2 %	
	OS_1.3 : Accompagner les mutations, l'adaptation des compétences et la sécurisation des parcours professionnels sur les territoires	= 0,8 %	
2- Consolider l'économie régionale de la connaissance et les filières stratégiques 214 160 000 €	OS_2.1 : Soutenir une politique de site universitaire dynamique, cohérente et économiquement soutenable	= 12,9 %	≈ 14,4 %
	OS_2.2 : Soutenir la compétitivité et l'attractivité des territoires		
	OS_2.3 : Offrir aux acteurs de l'enseignement supérieur et de la recherche des Campus attractifs et fonctionnels	= 1,3 %	
	OS_2.4 : Soutenir les grands projets structurants		
	OS_2.5 : Soutenir les entreprises d'excellence	≈ 0,2 %	
	OS_2.6 : Développer une infrastructure numérique régionale de données ouvertes		
	OS_2.7 : Développer et structurer les écosystèmes territoriaux d'innovation pour le développement de l'économie numérique		
	OS_2.8 : Développer des usages et services numériques dans différents domaines thématiques d'intérêt régional		
OS_2.9 : Développer les infrastructures numériques			
3- Dynamiser l'accessibilité multimodale 734 490 000 €	OS_3.1 : Le ferroviaire : Effectuer un rattrapage sur les modes lourds de transport de voyageurs à amplifier en synergie avec la future Ligne nouvelle Provence Côte d'Azur		= 28,6 %
	OS_3.2 : Le routier : Investir dans les politiques de mobilité et de transports durables	= 14,1 %	
	OS_3.3 : Le portuaire : Accompagner une mutation des transports de marchandise et des fonctions logistiques vers des modes alliant performance économique et respect environnemental	= 6,4 %	
	OS_3.4 : Les modes doux : Accompagner le développement de l'intermodalité	= 0,3 %	
4- Affirmer le cap de la transition écologique et énergétique 295 090 000 €	OS_4.1 : Améliorer la performance énergétique des bâtiments, permettre le développement de filières de production d'énergies renouvelables et soutenir les réseaux énergétiques	= 6,1 %	≈ 19,9 %
	OS_4.2 : Développer l'économie circulaire	= 3,1 %	
	OS_4.3 : Améliorer la gestion des risques et développer une résilience aux catastrophes		
	OS_4.4 : Préserver et reconquérir la biodiversité terrestre	= 0,8 %	
	OS_4.5 : Gérer durablement la ressource en eau		
	OS_4.6 : Préserver et atteindre le bon état écologique du milieu marin	= 0,9 %	
OS_4.7 : Accompagner les territoires dans la transition écologique et énergétique			
5- Assurer un développement solidaire des territoires 209 080 000 €	OS_5.1 : Développer économiquement les territoires	= 6,7 %	≈ 14,1 %
	OS_5.2 : Développer structurellement les territoires		
	OS_5.3 : Développer une ingénierie territoriale		
	OS_5.4 : Développer une culture qualitative	= 5,2 %	
	OS_5.5 : Favoriser l'égalité d'accès de tous les habitants des quartiers aux droits, aux services et équipements publics, lutter contre les discriminations et promouvoir l'égalité femmes/hommes		
	OS_5.6 : Accompagner la rénovation du cadre de vie et le renouvellement urbain	= 2,2 %	
	OS_5.7 : Promouvoir le développement de l'activité économique et de l'emploi, la sécurisation des parcours d'insertion sociale et professionnelle notamment des jeunes les plus en difficulté		
	OS_5.8 : Renforcer les fonctions métropolitaines		



Evaluation Stratégique Environnementale
du Contrat de Plan Etat-Région pour la période 2015-2020

Annexe 2

VI. MAQUETTE FINANCIERE GLOBALE DU CPER 2015-2020

VI.1 Crédits contractualisés

AXES STRATEGIQUES	Domaines	Mesure	BOP Concerné	Enveloppe Etat Mandat	Enveloppe Région CPER	Total ER CPER	
I- EMPLOI	Stratégie de la connaissance des entreprises, des territoires et des branches et amélioration du dialogue social		BOP 103	9,28	8,00	18,36	
	Accès et maintien dans l'emploi des publics			1,80	1,80	3,60	
	Regles et renforcement de légalité professionnelle			5,92	5,00	12,02	
	Accompagnement des mutations adaptation des compétences et sécuriser des parcours professionnels						
TOTAL				17,00	17,00	34,00	
II- L'ECONOMIE DE LA CONNAISSANCE ET LES FILIERES STRATEGIQUES	Enseignement Supérieur	Immobilier universitaires	BOP150 + BOP 231	54,30	14,00	138,40	
		Immobilier culturel (lié au ministère de la culture et de la communication)	BOP 224	29,90	9,00	39,55	
		Vie étudiante	BOP150 + BOP 231				
	Recherche et Innovation	Recherche	BOP 172	5,24		59,79	
			Organismes de recherche	27,70	26,00		
		Innovation		1,86	14,00	16,81	
		Evénements exceptionnels complémentaires	Env. à répartitionnement 150-231 - 172		4,65	0,00	4,65
	sous total				121,55	105,65	229,20
	Le développement de l'innovation et des filières d'avenir	Soutien aux grands projets structurants		BOP 112	2,20	16,00	
				PIA Env. régionalisées	10,00	10,00	20,00
sous total				12,20	26,00	49,20	
Développement des infrastructures des services et des usages numériques	Gouvernance concertée de l'aménagement numérique du territoire et téléphonie mobile		BOP 112	0,46	0,00	0,76	
			BOP 112	0,70	1,00	1,70	

	professionnels sur les territoires					
	<i>sous total</i>			1,16	1,30	2,46
	TOTAL			136,91	134,95	271,86
II- DYNAMISER L'ACCESSIBILITE MULTIMODALE	Routes: des investissements routiers inscrits dans les politiques de mobilité et de transports durables	BOP 203	135,20	135,20	207,20	
	Ferroviaire: poursuite de la modernisation des réseaux en synergie avec le projet de ligne nouvelle	BOP 203	180,70	180,70	408,20	
	Aménagement et mise en accessibilité des pôles d'échanges multimodaux	BOP 203	10,00	10,00	75,00	
	Portuaire	BOP 203	44,40	44,40	78,30	
	Modes doux	BOP 203	2,00	2,00	5,00	
	TOTAL			372,30	401,40	773,70
IV- AFFIRMER LE CAP DE LA TRANSITION ECOLOGIQUE ET ENERGETIQUE	Energie- Changement climatique- Transition énergétique dans les champs du bâtiment, des énergies renouvelables et réseaux énergétiques	ADEME	26,20	26,20	49,58	
	Economie Circulaire et de ressources	ADEME	17,40	17,40	34,50	
	<i>sous total</i>			43,60	43,60	84,18
	Prévention des risques	Développer la connaissance et la culture du risque	Fonds Bâtir - BOP 151	22,00	22,00	45,00
		Réduire la vulnérabilité des pôles et des territoires				
		Améliorer les dispositifs de prévention et de protection				
	Reconquête de la biodiversité et préservation des ressources	Préserver et reconquérir la biodiversité	BOP 113	14,45	14,45	56,25
		Améliorer la gestion durable et intégrée de l'eau et des milieux aquatiques	Agence de l'eau	43,30	43,30	71,30
		Préserver le milieu marin et accompagner un développement durable du littoral		16,10	16,10	18,55
	<i>sous total</i>			73,85	73,25	146,70
TOTAL			141,46	133,83	275,28	
V- ASSURER UN DEVELOPPEMENT SOLIDAIRE DES TERRITOIRES	Accompagnement des territoires en mutation	BOP 112	1,10	1,10	2,10	
	Développement local des territoires innovants et territoires numériques	BOP 112	4,40	4,40	18,40	

		Sous total Développement économiques des territoires		5,50	13,00	18,50
		Renforcement des centres	BOP 112	6,56	17,00	23,56
		Amélioration de l'offre de services	BOP 112	4,3	10,00	14,30
		Aménagement durable - foncier - logement	BOP 112	3,30	13,00	16,30
		Sous Total Structuration des territoires		13,16	59,40	72,56
		Mobilité durable		3,00	6,00	9,00
		Accompagnement des territoires TEE	ADEME	9,00	6,00	15,00
		Projets territoriaux de DD	BOP 217	0,4	1,10	1,50
		Sous Total Territorisation de la TEE		12,4	10,2	22,60
		Ingénierie territoriale	BOP 112	2,44	13,00	15,44
		Santé	ARS	6,76	10,00	16,76
		Culture	BOP 131 et BOP 176	13,45	2,00	15,45
		TOTAL		53,73	109,98	163,71
		Politique de la ville- renouvellement urbain		75,00	11,00	86,00
		Volet métropolitain				
		Grands projets d'urbanisme	BOP 136	25,728	9,00	34,728
		Valorisation des projets métropolitains du CPER				
		TOTAL		155,46	147,94	303,30
		TOTAL GENERAL		823,12	835,02	1658,14

III.2 ANNEXE 2 : DOCUMENTS RELATIFS A LA CONSULTATION DU PUBLIC

III.2.1 Pétition pour la promotion et inscription de la langue régionale

La pétition signée et envoyée à l'adresse mail destinée à recevoir les observations et les contributions du public avait pour trame principale :

« Monsieur le Préfet

Je demande que la promotion de notre langue régionale (Occitan/langue d'OC dans ses variantes provençales, alpines et niçoises) soit inscrite dans le Contrat de Plan État-Région 2015 – 2020.

Ma démarche est motivée par le fait que les CPER d'autres régions (Bretagne, Aquitaine, Corse...) mentionnent explicitement l'importance de cet apport linguistique dans l'attractivité et la sociabilité des régions concernées.

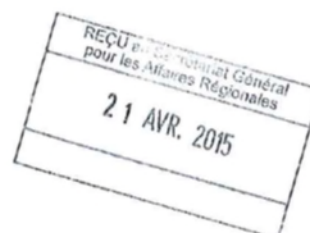
Au nom de l'égalité républicaine, au nom de l'article 75-1 de la constitution je vous demande Monsieur le Préfet de donner droit à ma demande. »

République française

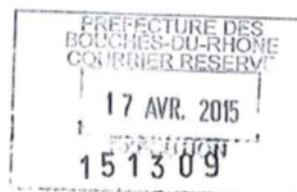
Région



Provence-Alpes-Côte d'Azur



Monsieur Hervé GUERRERA
Conseiller régional
Hôtel de Région
27 Place Jules Guesde
13481 Marseille cedex 20



Monsieur Michel Cadot
Préfet de la Région
Provence-Alpes-Côte d'Azur
Place Félix Baret –
13282 Marseille Cedex 06
Marseille, 15 avril 2015

Objet : Promotion des langues régionales et Contrat de Plan État-Région 2015 – 2020

Monsieur le Préfet,

En paraphrasant le poète je vous fais, Monsieur le Préfet, une lettre que vous lirez peut être si... Vous avez refusé que **mention soit faite des langues régionales** dans le futur Contrat de Plan État-Région 2015 – 2020 de Provence-Alpes-Côte d'Azur.

Par langues régionales il faut entendre **Occitan/Langue d'Oc**, qui dans ses **variantes provençales, alpines et niçoises** est la langue de notre région, mais aussi les **langues portées par les générations de migrants** qui ont fait souche dans le territoire régional. Plus que toute autre « Provence-Alpes-Côte d'Azur » s'est nourrie de l'apport de ces nouveaux arrivants. Sa langue historique est elle-même au cœur des influences, grecques, celto-ligures et bien sûr et surtout latine.

Le **modèle antique d'organisation grecque et romaine** a largement inspiré les démocraties européennes. Ressourcée par les Lumières il est aujourd'hui au cœur de notre **République** qui proclame **la liberté, l'égalité, la fraternité**. Au nom même de cette égalité républicaine comment comprendre et interpréter votre refus alors que les CPER de bien d'autres régions présentent les langues régionales comme un des piliers du vivre ensemble, un élément fondamental de l'attractivité régionale ?

Pour ne pas alourdir le propos et citer des éléments présents par la précédente génération de contrats je me référerai au **CPER 2007-2013 des régions Bretagne et Aquitaine**. « *La transmission naturelle (familiale) ne s'effectue plus et il y a un risque évident d'extinction d'ici 20 ans du breton comme langue populaire : la langue bretonne est donc à la croisée des chemins. Si son image est redevenue positive aux yeux mêmes des Bretons, si sa survie est considérée désormais comme l'affaire de tous, les conditions d'une transmission, d'une réappropriation, pour que le breton redevienne « langue de vie » ne sont pas assurées. La langue bretonne est menacée de disparition. Or sa contribution à la vitalité de la culture française elle-*

même n'est pas à négliger : elle est l'illustration de la diversité culturelle française que notre pays défend dans les instances internationales »

Le CPER de la Région Aquitaine qui a, des Alpes aux Pyrénées, la langue d'Oc en partage avec les autres régions occitanes du midi, dont la nôtre, mentionne : De nombreuses initiatives territoriales en faveur de sites d'intérêt régional, de l'emploi culturel, de la diffusion cinématographique et des langues régionales doivent être signalées. »

Comment douter que la génération suivante de contrats, en cours de signature, dans ces mêmes régions et encore une fois je limite le propos, ne mentionnera pas **explicitement les langues régionales** ? Comment dès lors ne pas se sentir **victimes de discrimination** dans une région où le vivre ensemble est mis à mal par les crises, ces périodes noires où il est plus aisé de désigner des bouc-émissaires que de chercher des solutions durables.

Oui il est urgent, en Provence-Alpes-Côte d'Azur de **ressourcer le vivre ensemble**, de réinventer une personnalité régionale ouverte et solidaire. Sur cette terre européenne et méditerranéenne nous sommes nombreux à venir de partout ailleurs. Aussi pour faire société il nous faut échanger, partager, mettre en commun. Notre langue d'Oc, millénaire et toujours actuelle, a toujours participé de cette logique d'intégration. Elle est, même si **l'accent** avec lequel nous nous exprimons en reste sans doute le plus fort déterminant, l'être profond de cette région. La reconnaître c'est pouvoir **avancer vers des actions de valorisation**.

La reconnaître c'est aussi un plus pour **l'économie et l'attractivité régionale et donc pour l'emploi**. Partout en Europe les régions qui réussissent ont su promouvoir une forte identité. Est-ce que **l'Occitane en Provence** serait cette réussite mondiale sans l'apport culturel de la langue d'Oc, sans le soutien économique de notre collectivité territoriale, sans les dispositifs de l'Etat, comme de l'Europe. Le développement durable, soutenable et solidaire, qui est le seul vrai chemin vers une société qui éradique le chômage doit utiliser toutes les ressources locales, matérielles comme immatérielles. L'Occitan/Langue d'Oc en est une. La **négliger, pire la nier, constituerait une faute lourde qui nous priverait d'atouts dans la bataille pour l'emploi**.

Deux autres éléments de droit viennent fonder ma présente demande. **L'article 75-1 de notre constitution** stipule « *Les langues régionales appartiennent au patrimoine de la France.* » Plus récemment la **loi MAPTAM**, qui dans notre région suscite un très grand intérêt, précise dans son article premier « *Le conseil régional a compétence pour promouvoir le développement économique, social, sanitaire, culturel et scientifique de la région et l'aménagement de son territoire, ainsi que pour assurer la préservation de son identité et la promotion des langues régionales, dans le respect de l'intégrité, de l'autonomie et des attributions des départements et des communes.* ». Si une référence explicite aux langues régionales dans le CPER s'inscrit complètement dans le droit républicain, la loi MAPTAM génère un autre questionnement.

République française

Le Président, Michel Vauzelle, s'est exprimé, avec justesse, à de très nombreuses reprises à propos du transfert de compétences. « Pas de nouvelles délégations sans les moyens permettant d'assurer la continuité du service public ». Dès lors, eu égard à la modification constitutionnelle sus citée et à l'affirmation de la compétence du conseil régional en matière de promotion linguistique comment ne pas vous interroger, Monsieur le Préfet, sur la question des moyens ?

L'Etat, par l'affirmation de l'exception culturelle, entre autres a en charge le patrimoine, sa préservation, la responsabilité de le transmettre aux générations futures. En transférant, pour les langues régionales, cette charge aux conseils régionaux l'Etat ne peut pas, ne doit pas, faire l'économie d'une réflexion sur les moyens ! Il y aurait là une **thématique forte d'échanges entre les services régionaux et ceux de la Direction Régionale des Affaires Culturelles**.

Mais ces moyens, en terme d'investissements pour demain, qu'ils soient partagés ou unilatéraux, figurent dans le projet de Contrat de Plan État-Région 2015 – 2020. Aussi c'est avec une grande détermination que je m'adresse à vous Monsieur le Préfet.

Je viens, par la présente, solennellement, vous demander l'introduction des langues régionales dans le CPER.

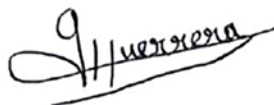
Il s'agit là et à la fois d'un **pari sur l'avenir, d'une reconnaissance institutionnelle, d'une volonté politique**. Il serait incompréhensible, au nom de l'égalité républicaine, des enjeux sociétaux auxquels nous sommes confrontés, de la répartition des compétences voulue par le législateur qu'aucune mention, ouvrant la porte à une future politique linguistique de préservation et de promotion, ne soit portée dans le Contrat de Plan État-Région 2015 – 2020.

Dans l'attente de votre réponse, je vous adresse mes remerciements pour la qualité de votre écoute et de votre considération.

Dins l'espera de vòstra respònsa vos mandì mei gramaci per vòstra bòna escota

Hervé GUERRERA
Conseiller Régional

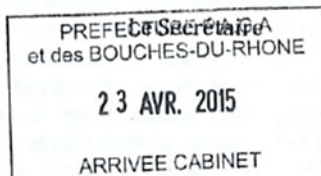
Ben cordònant !



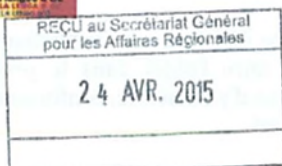


FORUM D'OC DE LA RÉGION PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR
 Oustau de Prouvènço-Ostau de Provença. 8 bis, av. Jules Ferry.
 13100 Aix en Provence
 contactforumdoc@gmail.com

Le 19 Avril 2015



à Monsieur le Préfet
 de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur
 Préfecture. Place Félix Baret.
 CS 80001
 13282 Marseille Cedex 06



Monsieur le Préfet,

→ SGAR
 23/04



Le Forum d'Oc de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur a été créé à l'initiative des grandes fédérations qui promeuvent la langue régionale, le Félibrige et l'Institut d'Etudes Occitanes, auxquelles se sont jointes les associations qui se consacrent plus spécialement à l'enseignement dans les Académies de Nice et d'Aix-Marseille. Il rassemble dès à présent plus de 130 associations, collectivités locales, entreprises, soutenant le développement de la langue d'oc ou langue occitane, qui s'exprime dans notre région sous la forme du provençal, de l'alpin, du niçois, etc.



Nous avons eu la surprise de constater que le projet de Contrat de Plan Etat Région ne fait aucune mention de la langue originelle de notre région, pas plus que des autres langues régionales qui y sont en usage, arménien, berbère, catalan, corse, etc.



Vous savez que le Conseil Régional a été rendu compétent en matière de promotion des langues régionales par l'article 1 de la loi du 27 janvier 2014 sur la modernisation de l'action publique territoriale, aux termes duquel il « a compétence pour assurer [à l'égard de la région...] la préservation de son identité et la promotion des langues régionales ». Il n'a certainement pas pu manquer de proposer la prise en compte de notre langue régionale dans le CPER 2015-2020.



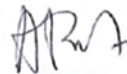
Cette prise en compte est en effet une préoccupation importante de notre Conseil Régional comme des autres collectivités territoriales et locales. De nombreux projets en leur faveur sont à l'étude et nécessitent des investissements conséquents dont l'Etat ne peut se désintéresser, conformément aux dispositions de l'article 75-1 de la Constitution Française, selon lequel « les langues régionales appartiennent au patrimoine de la France », ce qui donne

manifestement à l'Etat le devoir d'en assurer la sauvegarde. Nous ne nous expliquons donc pas que ce point essentiel ait été écarté du projet de Contrat de Plan.

Nombreux sont les citoyens que cette exclusion scandalise, et qui ont voulu le faire savoir en utilisant le courriel destiné à recevoir les observations du public sur la question. Ils ont eu la déconvenue de voir leurs courriels retournés avec la mention « Recipient adress rejected : 511 « User unknown », sans même avoir la maigre consolation d'être refoulés dans la langue de la République. Ce rejet des courriels nous semble d'ailleurs de nature à compromettre la validité de la consultation.

Nous travaillons à alerter l'ensemble des élus sur l'ostracisme dont les langues régionales pourraient faire l'objet dans le projet du Contrat de Plan si vous ne décidez pas d'y remédier, conformément à notre demande, dans le projet définitif.

Dans cette attente, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Préfet, l'expression de notre très haute considération.



Alain BARTHÉLEMY-VIGOUROUX
Secrétaire du Forum d'Oc
de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur

*Contacts : Secrétariat du Forum. Alain Barthélemy-Vigouroux.
06 81 67 26 81.*

III.2.2 Observations et remarques formulées concernant les infrastructures ferroviaires et routières

Demande concernant le projet de percée ferroviaire du Montgenèvre (PARTICULIER)

à l'intention du Secrétariat Général pour les Affaires Régionales Provence-Alpes-Côte d'Azur

Bonjour le SGAR

Je viens simplement adresser une "observation" électronique au projet de Contrat de Plan État-Région 2015-2020 pour Provence-Alpes Côte d'Azur, comme indiqué dans : <http://www.regionpaca.fr/actualites/detail-actualite/article/mise-a-disposition-du-public-du-projet-de-contrat-de-plan-etat-region-2015-2020.html>;

Il est prévu, dans le paragraphe des études prospectives et d'opportunité, ... les études du projet du Montgenèvre, Hautes-Alpes (Pages 80/81).

- Il serait intéressant de développer en quelques lignes ce en quoi consiste la percée ferroviaire du Montgenèvre (Acheminement du Fret en provenance du Port de Marseille-Fos (GPMM) qui permettrait de diriger les containers et autre, (en dehors des bateaux vers Gênes), directement vers l'Italie et Turin) et ajouter son corolaire : Cheval-Blanc, Vaucluse, véritable plaque tournante en PACA (LGV toute proche pourrait être raccordée et donner accès à une future desserte voyageurs vers DIGNE) ...

Me semble-t'il, cela devrait répondre aux cinq grandes priorités et aux cinq principes d'intervention, si l'on en "juge" par le Traité de paix signé à Paris le 10 février 1947 et approuvé par les Gouvernements français et italien le 15 septembre 1947 dans son Article 8 dont je joins la PJ;

j'ajoute pareillement la PJ de la Bifurcation de Cheval-Blanc, ainsi que mon reportage-photos paru dans : <http://www.nosterpaca.org/2015/04/contrat-de-plan-etat-region-2015-2020.html>.

Veuillez agréer, je vous prie, l'assurance de ma haute considération.

**LIAISON FERROVIAIRE VAL DE DURANCE – ITALIE PAR LE TUNNEL SOUS LE MONTGENEVRE
ACCORDS FRANCO-ITALIENS**

**Traité de paix signé à Paris le 10 février 1947
et approuvé par les Gouvernements français et italien le 15 septembre 1947
Article 8**

1. Le Gouvernement italien coopérera avec le Gouvernement français à l'établissement éventuel d'une liaison par voie ferrée entre Briançon et Modane par Bardonnèche.
2. Le Gouvernement italien autorisera en franchise, sans visite de douane, sans vérification de passeports, qu'aucune autre formalité, le trafic par chemin de fer des voyageurs et des marchandises empruntant, en territoire italien, le raccordement ainsi établi, pour se rendre dans un sens ou dans l'autre d'un point situé en France ; il prendra toute mesure nécessaire pour assurer le passage, dans les mêmes conditions de franchise et sans retard injustifié, des trains français utilisant ledit raccordement.
3. Les arrangements nécessaires seront conclus en temps utile entre les deux Gouvernements.

Sommet franco-italien de Périgueux - 27 novembre 2001

Les autorités gouvernementales, françaises et italiennes, demandent que la Commission intergouvernementale (CIG) pour l'amélioration des liaisons franco-italiennes dans les Alpes du Sud fasse "des propositions concrètes de désenclavement des Alpes du sud, tout particulièrement en étudiant un projet de traversée ferroviaire du Montgenèvre".

TUNNEL DU MONTGENEVRE



PROTOCOLE D'ACCORD
TURIN - 3 DECEMBRE 2003
(extraits)

(...) Considérant une convergence de vue totale sur les préconisations résultant des études dressées en ce sens pour le compte de la Province de Turin et de SETUMONT en 2001-2002, avec l'appui de l'Union Européenne à travers un financement INTERREG, consistant en la réalisation d'un tunnel ferroviaire (...) reliant la voie ferrée côté français à Villar St Pancrace (...) au réseau ferré italien à l'ouest d'Oulx, (...)
...ooo0ooo...

(...) Considérant que cette solution rend possible, sous forme d'aménagements progressifs :

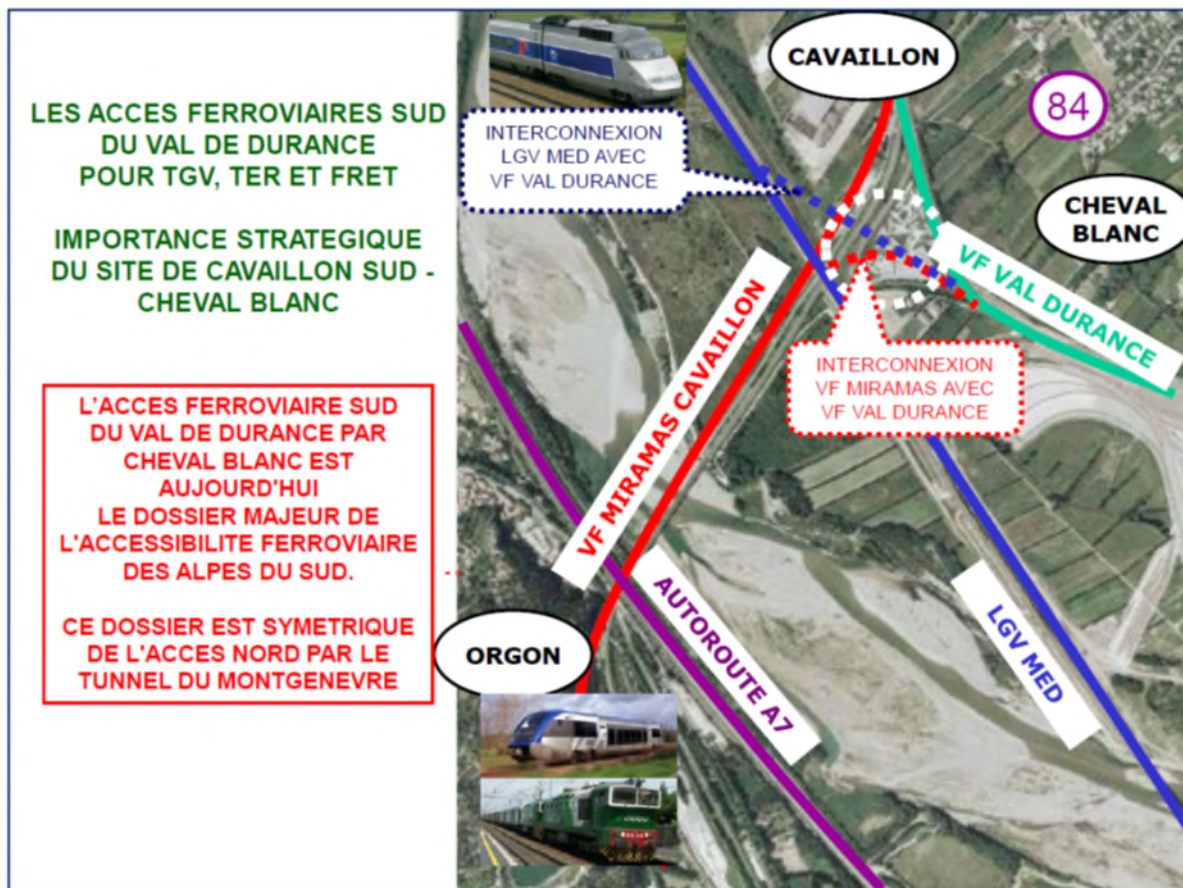
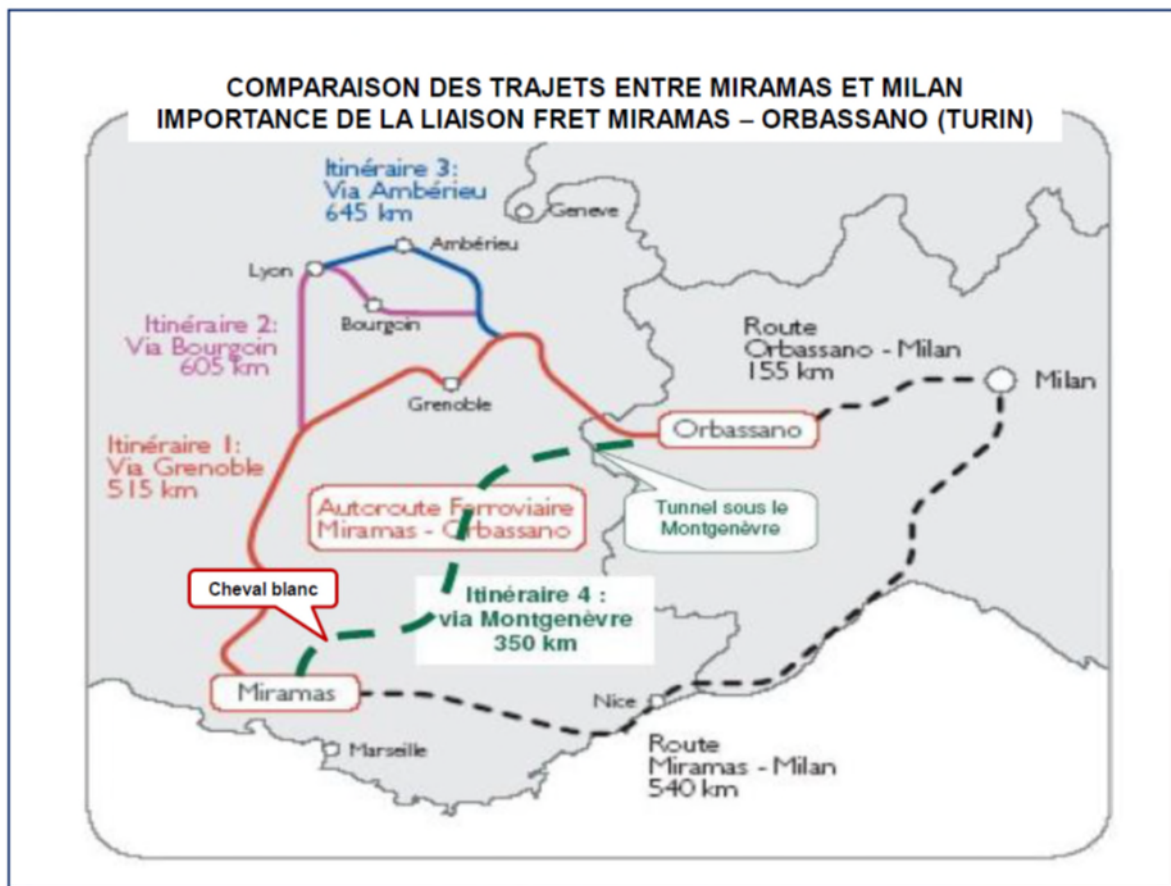
- avec la création du seul tunnel, le désenclavement TGV de la zone touristique du Briançonnais et de Clavières-Cesanna, depuis Milan, Turin, Paris, Lyon, et la mise en place d'une liaison TER Marseille-Turin;
- avec l'aménagement et l'électrification de la voie ferrée entre Briançon et Gap, le désenclavement TGV de l'ensemble des Hautes Alpes;
- avec la création d'une plate-forme de ferroutage à l'intersection de la voie ferrée et de l'A51 dans le secteur de la Bâtie Neuve, le transit poids lourds par voie de ferroutage vers Orbassano et la Pianura Padana;
- avec l'aménagement et l'électrification de la voie ferrée vers la Méditerranée, le transport de convois de fret depuis Marseille et l'Espagne vers Turin et les Pays de l'Est (...).

Pour la Provincia di Turino,
La Présidente
Mercédès BRESSO

Pour le Conseil Général des Hautes Alpes
Le Président
Alain BAYROU

Mgn.140720.AccordsFrancoitaliens

VAL DE DURANCE – VAUCLUSE - CONNEXIONS DE CHEVAL BLANC



ValDur.100710.ChevalBlanc



ASSOCIATION DES AMIS DU RAIL AZURÉEN
156 bd Napoléon III - Bourgogne A - 06200 NICE ♦ ☎ 0493 210 875 ♦ Mel amisdurailazureen06@free.fr

Nice le 23 avril 2015

Réflexions des Amis du Rail Azuréen

Projets du Contrat de Plan 2015/2020 Alpes-Maritimes Aménagement du Territoire (partie ferroviaire)

RÉGÉNÉRATION DE LA LIGNE ROYA-BREIL TENDE SUR LA LIGNE CUNEO VINTIMILLE:

L'objectif est de réaliser en partenariat et co-financement avec l'Italie, les travaux de sécurisation indispensables pour maintenir en fonctionnement la ligne.

NOTRE AVIS : les travaux annoncés de 29 M€ correspondant au scénario n° 1 de la convention technique (CT) du 30 mars 2015 entre SNCF Réseau et RFI concernent l'ensemble des investissements touchant à la sécurité de la ligne pour les domaines jugés les plus cruciaux. La levée du 40 km/h ne se fera que sur de faibles distances après réfection des ouvrages d'art (Ils permettront de lever certaines limitations de vitesse ponctuelles notamment au niveau de certains ouvrages d'art: CT p. 7, 2^{ème} et dernier alinéa). C'est-à-dire 2 à 3 minutes de gain sur le parcours Breil Tende. Insuffisant !

D'autre part de nouvelles études sont à prévoir (Dès lors que, l'état de la ligne a évolué depuis la réalisation de l'étude diagnostic en juin 2010, la consistance précise des travaux à réaliser devra être approfondi par les études Préliminaires C.T. : p7). Ce qui peut résulter un allongement des délais à la réalisation des travaux.

Le scénario n° 2 : (assurer la pérennité de la ligne et optimiser le coût global de possession (investissements + maintenance. En plus des travaux prévus dans le scénario n°1, le scénario n°2 comprend les travaux nécessaires pour régénérer les installations et prolonger leur durée de vie : CT p3:) la consistance des travaux des scénarios n° 1 et 2 permettra le retour à la vitesse normale sur cette section de ligne (la levée du 40 km/h). Les scénarios n° 1 et 2 ont un coût de 92 M€ selon SNCF Réseau.

Le scénario 2 est proposé dans le Contrat de Plan État/Région PACA pour un montant de 18 M€ avec la participation égale pour chacune des parties de 9 M€, reste à trouver 45 M€. Les financeurs complémentaires prévus par l'État (Réunion de Tende en présence de l'État) seraient la Métropole Nice Côte d'Azur, le Conseil Départemental des AM, la Communauté des Communes de la Riviera Française, peut-être SNCF Réseau, l'État italien. Nous avons des doutes sur la volonté de l'État italien de participer à nouveau au financement de travaux sans avoir au préalable actualisé la Convention du 24 juin 1970 qu'elle dénonce depuis de nombreuses années.

Le courrier du Ministre Frédéric Cuvillier (2 avril 2013) : (si l'attache avec l'administration italienne pour relancer les discussions dans le cadre de la Commission mixte en charge du suivi de la convention de 1970 a bien été prise), rien ne filtre à ce jour sur l'avancée des négociations sur la Convention. Nous appelons à nouveau toutes les parties à faire les efforts utiles pour actualiser dans les meilleurs délais (permettant le prolongement des travaux à la suite du scénario n°1) la convention de 1970, dans le cas contraire la pérennisation de la ligne pourrait être remise en cause...

AMÉLIORATION DE LA LIGNE LITTORALE DE MANDELIEU À VINTIMILLE POUR FACILITER LE CADENCEMENT TER

des propositions qui vont dans le bon sens : (Nous attendons toujours le rendu de l'avant-projet + projet). L'objectif du projet est d'améliorer au plus tôt (sans attendre la ligne nouvelle) les performances de la ligne entre Mandelieu et Vintimille : Afin d'améliorer la capacité de la ligne (augmentation possible : de 4 TER, voire 5

TER actuellement en heure de pointe, à 6 TER/heure), il est prévu la réalisation d'une 4^{ème} voie à quai en gare d'Antibes et d'un nouvel aiguillage à Cagnes sur mer.

FIABILITÉ DE LA LIGNE MANDELIEU VINTIMILLE : Ce tronçon est considéré comme une « zone dense » à l'instar de L'Île de France ; à ce titre il convient d'appliquer une politique de maintenance préventive plus volontariste que celle prévue pour le réseau français. Cela implique différents travaux de fiabilité (remplacement de signalisation, prévention des chutes de pierre...) afin de réduire les incidents techniques sur la ligne.

L'État et SNCF Réseau sont concernés au premier rang, ces travaux bénéficiant également aux autres activités ferroviaires (TGV, Grandes Lignes, Trains d'équilibre du Territoire, services internationaux de voyageurs et fret)

NOTRE AVIS : La ligne nouvelle ne sera fonctionnelle dans le meilleur des cas qu'après 2030, ce qui signifie que durant 15 années nous allons subir des dysfonctionnements, le cadencement avec 6 TER prévus en heure de pointe + les TGV, Intercités et parfois du fret suivant la trame horaire circuleront 10 trains à l'heure soit 1 train aux 6' et 5'.

Ce cadencement était possible avec le prolongement de la 3^{ème} voie jusqu'à Nice. Ce n'est plus le cas aujourd'hui puisqu'elle termine à Cagnes s/Mer. Nous allons donc avoir un 1^{er} goulet à l'entrée de Cannes avec les TER en provenance de Grasse et le 2^{ème} goulet entre Cagnes et Nice puisque la 3^o voie n'a été construite qu'entre Antibes et Cagnes.

Au vu de la circulation automobile qui ne cesse de progresser 1, 5 à 2% l'an, dans les années 2020 aux heures de pointe le trafic automobile sera infernal entraînant avec lui des pics de pollution et une paralysie du trafic. Nous demandons que les élus prennent en considération notre réflexion et déterminent avec l'État les mesures utiles à fiabiliser rapidement le cadencement de la ligne ferroviaire littorale en améliorant la qualité (fiabilité et capacité) des déplacements sur la conurbation azurée.

PEM NICE SAINT AUGUSTIN : AÉROPORT – EN ANTICIPATION DE LA LN PCA : Création d'une halte provisoire à l'emplacement de la future gare qui sera finalisée dans le cadre de la LNPCA, afin d'anticiper la réalisation du Pôle Multimodal de Nice Aéroport (futur ex-Saint Augustin) et les fonctionnalités entre le tram, le train, l'avion.

NOTRE AVIS : Nous ne pouvons qu'approuver la création du pôle modal de Nice St Augustin ou Nice-Aéroport.

A ce sujet nous demandons que la ligne N° 3 du tram Nice-Aéroport > Lingostière soit pourvue d'un 3^{ème} rail pour faire circuler le Chemin de Fer de Provence (CP) à voie métrique de la gare de Nice-Aéroport à Digne. Cette opération ne nécessite aucune emprise nouvelle puisque l'autorail du CP circulera sur la voie du Tram.

La ligne Tram/CP connectée à la gare de Nice Aéroport permettrait aux azuréens usagers quotidiens entre St Raphaël et Vintimille avec un seul changement à Nice-Aéroport de pouvoir rejoindre le Pont de la Manda pour la ZI de Carros Le Broc, les autres usagers et touristes de se déplacer directement à destination des gares de la ligne du CP jusqu'à Digne. Il est évident que les trains du CP ou tram-train seront limités à certains horaires. Ils n'effectueront pas entre Nice Aéroport et Lingostière les mêmes arrêts que le Tram, la vitesse de circulation serait celle prévue pour le Tram sur cette zone.

MODERNISATION DES CHEMINS DE FER DE PROVENCE : AUGMENTATION CAPACITÉ NICE/PLAN DU VAR + ÉLECTRIFICATION + ACCESSIBILITÉ PMR : Sur la partie périurbaine de la ligne, projet sous maîtrise d'ouvrage régionale : la ligne des Chemins de fer de Provence est un axe structurant dans la Plaine du Var et l'agglomération de Nice, son développement concerne une densification de la desserte quotidienne, l'organisation multimodale, le cadencement du service incluant l'électrification, ce projet présente un très fort taux de rentabilité des investissements.

NOTRE AVIS : Au-delà du raccordement à la gare de Nice-Aéroport grâce à la pose d'un 3^{ème} rail sur la voie du Tram, nous rappelons l'intérêt de l'électrification de la ligne jusqu'à Plan du Var gare en relation avec les bus qui desservent les vallées Tinée et Vésubie et des communes importantes St Martin du Var, la Roquette, Gillette, Le Broc etc.

Nous aurions souhaité que le futur atelier de maintenance du matériel des CP soit inclus dans le CPER. Il y a une dizaine d'années que le concessionnaire recherche l'emplacement, ne serait-il pas plus prudent de voir au-delà de Lingostière si le projet avec la Ville de Nice tarde à se concrétiser?

NICE-DRAP (FONTANIL) : Poursuite augmentation fréquences (partie urbanisée) en lien avec le nœud de Nice (Mandelieu-Vintimille) : Il s'agit de réaliser des études notamment socio-économiques pour apprécier, au regard des coûts d'investissement et des futurs coûts d'exploitation, l'opportunité de renforcer, dans ce secteur urbain, les fréquences de desserte jusqu'au 1/4h en heure de pointe.

NOTRE AVIS : Pour réaliser un cadencement urbain il faut que la gare origine et terminus puissent avoir une voie de garage et 2 autres voies de croisement pour préserver la fluidité des TER en provenance de Tende, Breil ou Nice et vice-versa. Actuellement sur le projet halte de Fontanil il s'agirait du secteur urbain. Où seraient donc situées les installations nécessaires à ce projet ? Sauf travaux importants avec achat de terrain, ils ne peuvent se réaliser qu'à la gare de l'Escarène dont les installations actuelles contiennent une 3^{ème} voie.

A cet effet nous souhaitons attirer l'attention de SNCF Réseau et la Communauté du Pays des Paillons sur le projet d'extension et d'aménagement de la gare de l'Escarène : la 3^{ème} voie actuelle doit être maintenue dans les installations ferroviaires de la gare de l'Escarène pour la réalisation du cadencement L'Escarène > Nice. Cette gare aura deux fonctions de base d'une gare multimodale des parkings pour les usagers et les aires de stationnement pour les bus de rabattement et de desserte de la gare.

D'autre part nous rappelons que le merlon de sécurité à construire en protection de chutes de rochers de la falaise de Bon Voyage est en attente et que le ralentissement 40 km/h est maintenu à cet emplacement. Tout comme le 40 km/h au tunnel des Buisses et entre Breil et Tende, le 30 km/h à la sortie de Sospel > Breil...

NOUS RAPPELONS QUE :

AVENIR DES TRAINS EQUILIBRE DU TERRITOIRE OU TET

Les TET sont des trains de moyenne et de longue distance qui soutiennent des missions d'intérêt national. Ils assurent un service grandes lignes entre les principales villes françaises non reliées par la grande vitesse. Ils permettent également le désenclavement des Alpes Maritimes, entre autres, sur les relations Sud-Ouest et Ouest, assurent non seulement une mission de service public mais aussi un service touristique important reliant des territoires mondialement appréciés. La Côte d'Azur enclavée à l'extrémité du territoire France, dont l'économie principale est le tourisme, se verrait privée de liaisons avec le Sud-Ouest Nice > Pau et l'Ouest Nice > Bordeaux du territoire national ! Ces trains doivent poursuivre et développer leurs missions indispensables aux besoins des populations et à l'économie des territoires.

EN RAPPEL TRAVAUX REPORTES CPER 2007/2015

Ligne Cannes Grasse et mur phonique Villeneuve -Loubet

Aboutir

au désenclavement ferroviaire des Hautes-Alpes.

Briançon : le 25 Avril 2015

Le projet de Contrat de Plan que l'Etat et la Région vont signer, à brève échéance, pour décrire, en les chiffrant, les actions qu'ils mèneront en commun dans notre Région pendant la période 2015-2020, a été mis à la disposition du public dans toutes les préfectures de la Région ainsi que sur Internet.

L'association ABOUTIR :

- s'étonne de l'absence de projet et de crédit concernant le désenclavement ferroviaire des Hautes - Alpes,
- regrette que les financements inscrits au précédent CPER n'aient pas été utilisés efficacement et qu'une infime partie seulement aura servi à financer la définition de scénarios - sans réelle prise en compte de la donne côté italien - et qui, comme le montreront les études ultérieures, s'avèrent irréalisables,
- attire l'attention des décideurs sur la dégradation de l'accessibilité du Nord des Hautes Alpes, tant en raison de la vétusté et l'entretien insuffisant du réseau ferré que de l'accroissement constant du trafic routier sur un réseau qui apparaît de plus en plus inadapté,
- constate que l'accroissement constant du trafic routier entraîne une gêne et un supplément de pollution atmosphérique préjudiciables à l'attractivité touristique du territoire,
- demande que soient rétablis les crédits d'études pour le désenclavement ferroviaire des Hautes Alpes et que soit inscrite dans les priorités la réalisation de la liaison ferroviaire Briançon – Italie comme décrite ci-dessous.

La liaison ferroviaire Briançon – Italie : Indispensable et réalisable

Des services ferroviaires dégradés sur un réseau vieillissant

Notre attention doit se porter sur la faiblesse et la dégradation progressive des services ferroviaires desservant Briançon et le Nord du département des Hautes - Alpes. La baisse constante de la fréquentation du train de nuit Paris – Briançon résulte d'abord de la dégradation du service (vétusté des matériels, quasi disparition du service auto/train, suppression des wagons – lits), des retards, des suppressions de trains ou des mises sur route partielles trop fréquentes ainsi que de la diminution du nombre de trains supplémentaires.

Les liaisons de jour directes pour Paris ont disparu avec la montée en charge des TGV imposant à la clientèle de ces trains des changements et des trajets en TER inconfortables et inadaptés à des trajets pouvant durer jusqu'à 4 heures. Elles souffrent aussi du contingentement des réservations pour les trajets Paris – Valence, de l'impossibilité de réserver entre Valence et Briançon quand ne se posent pas des problèmes de capacité insuffisante des rames TER mises en correspondance à Valence ou à Grenoble. Au début des années 1990, il y avait pour Paris et au delà, les jours de pointe, jusqu'à 17 trains supplémentaires, treize de nuit et quatre de jour !

Cette situation a entraîné, dans le Briançonnais, un développement rapide de l'usage des TGV passant à Oulx qui sont donc fréquemment complets dans les périodes de vacances, et des TGV ou liaisons TER + TGV desservant la gare de Modane bénéficiant ainsi d'une desserte plus dense en particulier dans les périodes touristiques.

Au delà des activités touristiques qui seraient incontestablement confortées par une amélioration de l'accessibilité, la volonté de diversification et le développement d'autres activités dans le Briançonnais rendent encore plus urgente la recherche de solution pour améliorer son accessibilité. **Il est clair que le réseau ferré desservant les Hautes - Alpes est vieillissant, peu performant et n'est plus adapté aux besoins.**

La nécessaire ouverture ferroviaire vers le Nord et l'Italie

Une ouverture ferroviaire vers le Nord et l'Italie devient aujourd'hui indispensable aux Hautes - Alpes tant pour la protection de son environnement que pour la survie économique de ce territoire alors que la circulation automobile ne cesse d'y croître, amenant les infrastructures routières à la limite de la saturation permanente.

Il est en effet difficilement acceptable que les efforts réalisés jusqu'à aujourd'hui pour la défense de l'environnement dans le Briançonnais soient anéantis par une nouvelle réduction, voire la suppression de ses services ferroviaires. Elle s'accompagnerait nécessairement d'un accroissement du trafic automobile générant de nouvelles nuisances.

La disparition des services ferroviaires serait notamment fatale à toute la clientèle familiale ne désirant pas venir en voiture. Elle conduirait à des changements et à des trajets de plusieurs heures en autocar. Accéder au Briançonnais à partir d'une gare deviendrait dissuasif pour les familles surtout celles qui voyagent avec plusieurs bagages.

Au delà des insuffisances des services ferroviaires actuels, il ne faut pas négliger l'importance croissante des échanges avec le Piémont ayant pour origine des services de proximité (commerces, hôpital) ou des finalités touristiques (résidences secondaires d'italiens, séjours d'hiver ou d'été). De plus une part importante de la clientèle internationale de la vallée de la Guisane utilise l'aéroport de Turin puis des bus, des mini-bus à la demande ou des taxis pour rejoindre les stations.

Des projets chimériques

Pour pallier cette situation, certains ont soutenu l'idée d'un désenclavement ferroviaire au moyen d'un tunnel de 25 km environ, sous le col de Montgenèvre. Ils y voyaient, en plus du désenclavement des Hautes Alpes, une alternative au projet Lyon – Turin. Un tel projet, d'un coût réhibitoire (entre 4 et 6 milliards d'Euros) du fait des règles de sécurité applicables et obligeant le percement de deux tubes et d'accès de secours intermédiaires, serait inenvisageable pour les échanges de fret international, en raison de son altitude, de la difficulté de ses accès tant français (Val de Durance) qu'italien (Val de Susse).

C'est dans ce cadre et en liaison avec l'ensemble des maires français et italiens concernés, que l'association ABOUTIR a recherché et proposé en 2013 une solution permettant une desserte ferroviaire satisfaisant les besoins locaux des habitants et ceux d'un tourisme de qualité, tout en prenant en compte l'ensemble des contraintes économiques et environnementales.

Une liaison ferroviaire Briançon – Italie indispensable et réalisable

Cette solution, dérivée du tracé envisagé dans la concession de 1875 et des études réalisées par la SNCF en 1983, consiste en une succession de tunnels courts entre Briançon et Bardonnèche (en Italie, au sud de l'actuel tunnel ferroviaire du Mont Cenis) permettant la desserte des vallées (Vallée de la Guisane, de la Clarée et Vallée Etroite). Cette solution passe, sur 6 km environ, dans la vallée de la Clarée, en tunnels ou en tranchées couvertes afin de respecter au mieux les paysages et les sites traversés de la partie basse cette vallée classée.

Ce projet présente de nombreux avantages parmi lesquels :

- un coût réaliste car la réalisation de tunnels courts est plus simple, et présente moins d'aléas, en raison d'une géologie moins incertaine, que celle d'un tunnel "profond" de 25 km,
- des dessertes TGV directes de Gap et de Briançon performantes (Paris à 5h 30 de Gap et à 4h 30 de Briançon) le projet incluant l'électrification de Gap à Briançon.
- le prolongement jusqu'à Briançon de certains trains régionaux italiens Turin – Bardonnèche permettant ainsi à 14 millions d'habitants d'être à moins de deux heures de train de Briançon,
- une liaison de Briançon à Bardonnèche privilégiant, par l'actuel tunnel ferroviaire du Mont Cenis les trafics de voyageurs France - France qui représentent environ les deux tiers du trafic "voyageurs" prévu (Etude DRE PACA de 2006) avec la possibilité d'assurer des dessertes TGV de Modane et Bardonnèche prolongées

jusqu'à Briançon et Gap, puis de maintenir celles-ci après la mise en service du tunnel de base du Lyon – Turin qui débouchera à Suse, en Italie, et ne permettra plus les dessertes d'Oulx, de Bardonnèche et de Modane.

- des points d'arrêt dans les vallées de la Guisane (Serre Chevalier), de la Clarée (Névache) et au pied de la Vallée Etroite (Pian del Colle) apportent d'indiscutables avantages fonctionnels et environnementaux tant pour les habitants permanents que pour les activités touristiques, et notamment le rétablissement d'un service permanent de transport en commun dans la vallée de la Clarée,

- la totalité du trajet est en tunnel ou en galerie couverte pour assurer une meilleure insertion paysagère et environnementale et éviter les travaux de déneigement,

- un tracé qui ne passe à proximité d'aucune habitation de la vallée de la Clarée, et parfaitement compatible avec le classement de cette vallée en pouvant s'intégrer dans l'opération "Grand Site de France" en cours de définition,

- le tunnel le plus au Nord débouchant, en Italie, à la proximité immédiate de la gare de Bardonnèche, la solution proposée minimise les travaux à réaliser dans ce pays, ce qui est un avantage important pour un investissement dont les territoires français seront les principaux bénéficiaires,

- une solution qui présente d'indiscutables avantages en matière de sécurité ferroviaire, de facilité d'exploitation ainsi que la possibilité d'étaler une partie notable des investissements,

- enfin, cette solution pérennise la ligne du Val de Durance et n'obère en rien son avenir et les améliorations qui pourraient y être faites.

Des enjeux majeurs pour les Hautes - Alpes

La réalisation d'une liaison ferroviaire entre Briançon et Bardonnèche est donc une opération d'aménagement du territoire dont les enjeux sont de première importance, elle est indispensable et urgente pour le maintien de la qualité de l'environnement et pour pallier les actuelles difficultés d'accès, de circulation et de stationnement dans tout le Nord des Hautes - Alpes et donc pour enrayer la dégradation de son image touristique due à la prolifération des véhicules automobiles.

Différer à nouveau cette réalisation conduirait à un déclin économique certain de notre territoire. Une baisse de son attractivité par des conditions d'accès rendues de plus en plus difficiles mais aussi par les atteintes à l'environnement engendrées par un nouvel accroissement de l'usage de l'automobile.



Francis BOULANGER
Ancien cadre supérieur de la SNCF

Président d'ABOUTIR



Jacques DEMOULIN
Ancien chef du Service du Développement
du réseau de Réseau Ferré de France
Vice président d'ABOUTIR.

Projet d'aménagement d'infrastructures ferroviaires et routières dans le département du Var

XXXXXXXXXXXXXXXXXX

Transports ferroviaires

Même si on accepte l'idée que la création d'une nouvelle ligne soulagerait la ligne historique et permettrait un meilleur service TER ou fret, l'horizon de sa réalisation (30ans) impose de fait un statut quo pour des services très souvent défaillants.

Dans le temps de ce CPER et pour ce qui concerne le Var il faudrait :

-à défaut d'une 3eme voie, créer des zones de garage ou d'évitement qui permettent de laisser passer des trains rapides sans limiter le nombre de passages de trains plus lents. Plusieurs zones pourraient ainsi et assez facilement envisagées.

-il faut un plan d'aménagement des gares qui permettent à TOUS les usagers un accès aux trains. Aujourd'hui, plusieurs gares ne permettent pas de tels accès

Infrastructures routières

Rien n'est envisagé pour le Var. Il y a des contournements de ville ou d'agglomération qu'il est urgent d'envisager. Par exemple, la zone industrielle de Signes est complètement confinée : aucun accès ferroviaire, accès routier très difficile (à travers les villes de Cuges ou du Beausset). Ce confinement bloque le développement de la zone et impose des flots de véhicules lourds dans les traversées des villages.

Intermod

Pour contribuer à la transition énergétique, il faut des plans plus précis pour les déplacements cyclables et encourager tout ce qui peut contribuer à un véritable report modal

-accès aux gares ou entre les gares. Exemple de la gare routière ou SNCF au port de tourisme à Toulon. Exemple : du centre de La Seyne à la gare SNCF

-liaison vraiment sécurisée de ville à ville. Exemple le carrefour « 8Mai » à l'entrée de La Seyne, ou l'accès au « passage de la Corderie » à la sortie Ouest de Toulon

-accès aux trains et endroits sécurisés pour laisser éventuellement son vélo

-libre accès aux TER pour ceux qui doivent faire les 2 acheminements en vélo

-pour toute raison, quand un service TER est remplacé par un service par car, le transport du vélo doit être assuré par le car de la même manière qu'il l'est par le train

XXXXXXXXXXXXXXXXXX

Le prochain CPER n'insiste pas sur :

1- Rendre accessible les TC :

accessibilité des PMR en gare, dans les trains (quais) , Moniteur-écran d'information électronique sur les quais lisibles ou à mettre à l'ombre

2- Rénover la ligne historique :

sécurisation, zones d'évitement à St Cyr et La Seyne

3- Commencer la troisième voie de SANARY à LA PAULINE car les études sont réalisées

Ce CPER devrait

4- Etudier la liaison TCSP Les Arcs-Draguignan de préférence par fer qui n'est pas envisagée

XXXXXXXXXXXXXXXXXX



Fédération Nationale des Associations
d'Usagers des Transports
Groupement Provence-Alpes-Côte d'Azur

Siège Social: Cité des Associations, casier 143, 93 la Canebière, 13001 MARSEILLE
Internet: <http://www.fnaut-paca.org> Courriel: contact@fnaut-paca.org

LE PRESIDENT

Préfecture de la Région PACA
Secrétariat des affaires Régionales
Observations CPER 2015 - 2020
66 Bis, rue St Sébastien
13006 MARSEILLE

Marseille le 29 avril 2015

Envoi par mail

Objet : Observations CPER 2015 – 2020

Madame, Monsieur,

Suite à la publication du projet du CPER 2015 – 2020, nous nous permettons de faire part de nos observations concernant les projets ferroviaires et portuaires.

Nous nous félicitons que la saturation des lignes Marseille – Toulon et Cannes – Vintimille soit prise en compte et que la modernisation des réseaux soit en synergie avec la Ligne Nouvelle PACA. Nous espérons que sous la pression des habitants des Alpes Maritimes, le tronçon de la ligne nouvelle Le Muy – Mougins ne passe pas devant celui d'Aubagne – Toulon qui doit avant tout soulager la ligne côtière.

Dans l'ensemble les projets ferroviaires sont cohérents aux besoins urgents de la Région. Néanmoins nous avons plusieurs remarques à faire :

- 1) Au niveau de la modernisation de Marseille – Aix, nous pensons que l'électrification est prématurée d'autant plus que le type de courant proposé par SNCF Réseau est préjudiciable pour l'exploitation future. Il vaut mieux terminer tous les aménagements voies et quais avant.
- 2) En ce qui concerne la modernisation de la ligne de la Côte Bleue, nous estimons qu'il est dommage de ne pas étudier une ouverture aux voyageurs de la ligne fret Lavalduc – Port Saint Louis du Rhône avec création d'une Halte Fos Coussoul plus proche du centre-ville de Fos que la gare actuelle. Cette nouvelle gare pourrait être le départ des cars qui desservent les usines du Grand Port Marseille Fos.
- 3) Au niveau du Var si le besoin d'IPCS est urgent, nous sommes étonnés sur l'étude d'une troisième voie entre Sanary et La Pauline. En effet cette étude a été déjà réalisée par RFF dans le cadre des études préparatoires au débat public pour la LGV PACA en janvier 2005 et avec un complément technique en octobre 2005. Seules les études pour les haltes de l'Escaillon et Sainte musse n'ont pas été réalisées. N'aurait-il pas été préférable de terminer la modernisation de la ligne La Pauline – Hyères (commencée au cours du précédent CPER) en créant une voie d'évitement à La CRAU, en établissant un saut de mouton à La Pauline et enfin en terminant le renouvellement de la voie entre Hyères et l'aéroport de Toulon-Hyères ?

c/o FNAUT VAR, gare SNCF, place de l'Europe – 83400 HYERES
tel : 06 60 68 55 51 – mail : PhilippCretin@aol.com

Au niveau des infrastructures portuaires, nous regrettons qu'il n'y ait pas d'étude pour réaménager le terminal portuaire de Toulon Mourillon. Afin d'accueillir les paquebots de croisières, il pourrait être construit un nouveau quai en face du quai Minerve, ce qui permettrait de faire arriver ces paquebots au pied du centre-ville et de même l'ancien bâtiment de la DDE pourrait être aménagé en gare maritime. De plus ce terminal est relié par voie ferrée qui est relié à la gare de Toulon.

Enfin on peut remarquer qu'au niveau ferroviaire, le département du Var n'a pas une dotation financière importante.

En espérant que nos observations attirent votre attention, nous vous prions d'agréer, Madame, Monsieur, l'expression de notre considération distinguée.



Philippe CRETIN

c/o FNAUT VAR, gare SNCF, place de l'Europe – 83400 HYERES
tel : 06 60 68 55 51 – mail : PhilippCretin@aol.com



Toulon Var Déplacements
c/o Café Culture
24, rue Paul Lendrin
83000 TOULON

REÇU au Secrétariat Général
pour les Affaires Régionales

29 AVR. 2015

Toulon, le 10 avril 2015

Nos observations concernent les projets ferroviaires du CPER 2015-2020 dans le VAR :

1. Constat : l'état de la circulation des TER dans l'ouest varois entre Toulon et Marseille est désastreux.

Cette ligne a perdu des usagers en 2013, les retards de trains permanents pénalisent tous les salariés et professionnels, découragent le tourisme. Cette partie du VAR compte environ 50 % des actifs qui doivent se déplacer vers Marseille ou Aix pour leur emploi. Faute de train fiable cette population se rabat sur la voiture créant des embouteillages, sources d'accidents routiers, de pollution, de stress, de fatigue et de perte d'argent.

Par rapport à ce constat, il est incompréhensible qu'on ne retrouve aucun projet inscrit au CPER, ni même aucune étude pour remédier à cette situation catastrophique sur cette ligne.

- **En tant qu'association de défense des usagers des transports en commun, association agréée pour la protection de l'environnement, nous demandons que la remise à niveau de la ligne du littoral dans le Var soit une priorité avec notamment :**

- Des travaux de rénovation et de sécurisation des voies (voies banalisées)
- L'accessibilité des trains dans toutes les gares du parcours avec mise à niveau des quais pour la sécurité de tous les usagers, des PMR, des cyclistes et des poussettes.(classification PMR)
- L'accessibilité des gares avec création de goulotte ou rampes pour le passage des valises à roulettes, poussettes et vélos. Ou ascenseur qui fonctionne ou passerelle. Aujourd'hui l'unique passage se fait par des escaliers classiques. Création de plus grands parkings, exemple gare de St Cyr.
- Des locaux à vélos fermés et sécurisés

Association Loi 1901 du 18 juin 1980 Siret 479.570.061.00016
Agréée en qualité d'association de protection de l'environnement le 11 juillet 2014
Droits des piétons, des cyclistes, des usagers des transports en commun
Membre des Fédérations : Les Droits du Piéton, FNAUT, FUB, Rue de l'Avenir, AF3V, Air PACA
Téléphone : 06.18.16.31.27 Courriel : contact@toulonvardeplacements-asso.fr
Site internet: <http://toulonvardeplacements-asso.fr>

2. Constat : le fret ferroviaire est devenu quasi inexistant entre Marseille et l'Italie faisant toute la place aux poids lourds polluants, émetteurs de GES et dangereux sur les routes.

(Pour mémoire, il est compté 3600 camions /jour passant par les tunnels de Toulon (réponse de Hubert Falco en date du 6.1.2015, président de TPM aux observations du rapport de la cour des comptes) soit plus d'un million par an !)

Ceci est contraire à tous les objectifs environnementaux fixés par le gouvernement.

- Par conséquent, nous demandons que le fret ferroviaire soit également une priorité dans les choix de financements des grands projets du CPER.

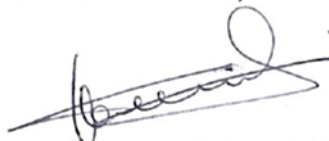
3- Nécessité du développement d'un RER toulonnais avec le besoin de la réalisation d'une 3^{ème} voie ferrée.

Ce projet de 3^e voie est à l'étude depuis 2002 (cité dans PDU 2005). Dans le cadre du dossier LGV en 2004 l'étude 10.8 : a montré de façon détaillée la faisabilité de la 3e voie.

- Nous demandons que soient mise en place une navette TER à la fréquence de 20 mn entre La Seyne et La Pauline avec intégration des haltes prévues à l'hôpital Ste Musse et l'Escaillon.

Conclusion : ces 3 points indispensables pour le Var ne sont pas pris en compte, nous émettons un avis défavorable sur cette partie « ferroviaire varois » du CPER.

Toulon le 10 avril 2015,



Le président Maurice FRANCESCHI

La LEO n'est pas une priorité

Marseille, 22 novembre 2013

La LEO n'est ni la priorité ni une urgence et c'est le gouvernement qui le dit !

Les élus régionaux du groupe EELV manifestent leur totale incompréhension devant la décision du préfet du Vaucluse de faire procéder début novembre à l'expulsion de plusieurs personnes et à la démolition d'une maison située sur le tracé prévisionnel de la Liaison Est-Ouest (LEO) au Sud d'Avignon, alors que le gouvernement a lui-même jugé que ce projet ne devrait être engagé qu'entre 2030 et 2050.

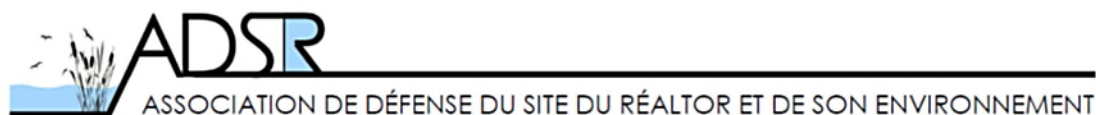
En effet, classé comme « priorité secondaire » par la Commission *Mobilité 21*, il nous apparaît que le préfet du Vaucluse ne tient pas compte de la décision du 1^{er} Ministre de repousser la réalisation du projet LEO, nouvelle grande infrastructure routière qui détruira des terres agricoles et n'apportera pas les réponses aux besoins de transport en Avignon et dans le Vaucluse.

Alors que le nouveau Contrat de Plan Etat-Région (CPER 2015-2020) est en cours de définition, **nous demandons à l'Etat que la priorité soit accordée au développement du transport collectif de voyageurs, du trafic fluvial et ferroviaire de marchandises, plutôt qu'à des acquisitions foncières, préludes à un projet de LEO incertain.**

C'est pourquoi les conseillers régionaux EELV interpellent le préfet de Région pour connaître et demander :

- Les raisons de l'application accélérée de la procédure d'expulsions, contradictoire avec le nouveau calendrier fixé par le Gouvernement ;
- Un moratoire immédiat sur les expulsions et expropriations sur la zone concernée par le tracé de la LEO (tranches 2 et 3)
- Un plan de sauvetage pour préserver les terres agricoles situées sur la zone de tracé de la LEO, zone agricole exceptionnelle.

[cf Lettre envoyée au Préfet](#)



Avis ADSR
Mise à disposition du public
Contrat de Plan Etat-Région 2015-2020
Du 03/04/2015 au 03/05/2015

I - PREAMBULE

On ne peut que se réjouir des efforts qui se poursuivent afin d'améliorer et accroître les infrastructures ferroviaires. Un renforcement de l'utilisation du transport ferré permettra la réduction de l'usage de la voiture. Ce report de charge permettra de réduire les émissions de gaz à effet de serre ainsi qu'une amélioration de la santé publique par la réduction des émissions de tous les composés chimiques provenant des moteurs thermiques.

II – INVESTISSEMENTS ROUTIERS

Au vu des ambitions affichées au §III.1 du projet de CPER nous sommes surpris que le Conseil régional ne participe pas aux infrastructures de TCSP qui contribueront au désenclavement et à l'accessibilité des territoires. Nous pensons en particulier au triptyque central de la future métropole : Aix-Marseille- Etang de Berre

Si nous comprenons que le coût de la réalisation d'une virgule ferrée pour connecter la gare d'Aix TGV à ce triptyque est prohibitif, pourquoi le conseil régional ne contribue-t-il pas à la création d'un TCSP pour connecter cette gare ? Ce territoire a besoin d'un vrai « RER » avec une fréquence élevée de passage pour connecter les zones d'activités entre Aix en Provence et l'aéroport.

Certes les aménagements routiers programmés sont de nature à fluidifier le trafic. Cependant toute amélioration du réseau s'accompagne d'une augmentation du flux. C'est le syndrome de l'écureuil qui court dans sa roue !

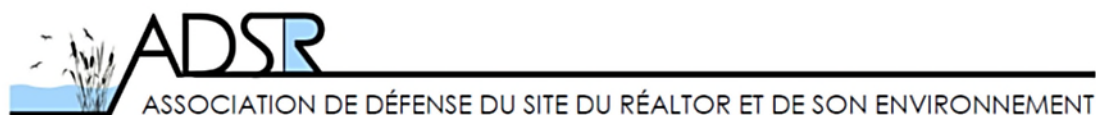
III – INVESTISSEMENTS FERROVIAIRES

III.1 - Modernisation Marseille – Aix

Cet axe constitue l'une des 3 liaisons majeures entre les 3 pôles d'attractivité de la future métropole Aix-Marseille.

Compte tenu des flux routiers extrêmement importants constatés tous les jours sur l'A51 et l'A7 il nous paraît indispensable d'accélérer ce chantier afin de fiabiliser les temps de parcours et désengorger ces 2 autoroutes.

La création d'une halte à Plan de Campagne sera également un argument supplémentaire pour utiliser le train pour se rendre dans cette zone commerciale.



III.2 – réouverture voyageurs de la ligne Aix – Etang de Berre

Il est indispensable d'associer à ce projet la création d'une halte ferrée au pôle d'échange multimodal de Plan d'Aillane. Cette réalisation donnerait tout son sens à cette nouvelle infrastructure.

Par ailleurs nous constatons que le Conseil régional n'a pas prévu la création d'une virgule ferrée permettant la connexion avec la gare d'Aix TGV. Cette dernière est fréquentée par plus de 2 millions de passagers par an. Il est indispensable de coordonner l'action des conseils régional et départemental en vue de créer une infrastructure de type TCSP permettant de faciliter les flux générés par cette gare.

Il est totalement anormal qu'une telle infrastructure ne soit pas incluse dans le schéma de transport en cours de réflexion au sein de la mission interministérielle en charge du projet métropolitain.

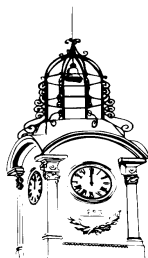
III.3 Ligne Carnoules-Gardanne

Dans les annexes est évoquée l'étude en vue d'une réouverture de la ligne ferrée Carnoules-Gardanne. Qu'en est-il de l'étude dont les conclusions devaient être diffusées en au printemps 2014 concernant la réouverture à minima entre Gardanne et Rousset ? Là encore le réseau routier est totalement saturé par les flux pendulaires domicile-travail (RD6)

Fait à Cabriès le 02/05/2015

Le Président

Marc Faure



*Il est du devoir de chacun
de veiller à la sauvegarde
et de contribuer à la protection de
l'environnement
Art. L. 110-2 du Code de
l'Environnement*

“ VIVRE à GEMENOS ”

Association de Protection de l'Environnement

Affiliée à FNE 13 (Fédération des Bouches-du-Rhône de France Nature Environnement)

_____ Cadre de vie, Environnement, Sécurité _____

Gémenos, le 28 avril 2015

**Préfecture de Région
SGAR/Plateforme stratégie,
évaluation et programmations de l'Etat
Place Félix Barret - CS 80001
13282 MARSEILLE Cedex06**

Dossier suivi par René Chaix
06 08 25 57 49 - chaixrene@gmail.com

Par LRAR et par mail à : sgar-observations-cper@paca.pref.gouv.fr

Consultation Publique sur le projet de Contrat de Plan Etat-Région 2015-2020 Observations de "Vivre à Gémenos" concernant le volet Infrastructures routières

Monsieur le Préfet,

Depuis plus de 20 ans, l'association "Vivre à Gémenos" mène une action constante en faveur de la protection de l'environnement et du cadre de vie à Gémenos et bien au-delà.

Dans notre secteur Est des Bouches-du-Rhône, la plaine d'Aubagne/Gémenos connaît de graves problèmes de blocage de la circulation routière qui menacent le territoire d'asphyxie.

Le développement des zones industrielles et commerciales locales et voisines, de l'urbanisation, des activités diverses (tourisme et loisirs, OK Corral, circuit du Castellet,...) entraînent des flux importants et croissants de transports de marchandises et de population qui saturent le réseau routier existant, notamment la D8n (exN8), qui n'est plus en mesure d'assumer sa fonction naturelle de voie principale d'accès, de dégagement et de transit. Cette situation, qui ne peut qu'empirer, provoque un trafic "sauvage" extrêmement dangereux sur toutes les petites voies secondaires, qui ne sont pas faites pour absorber une circulation intense, et le déferlement des voitures et des poids lourds via la D396 en plein coeur de Gémenos, devant l'hôtel de ville et les écoles avec toutes les nuisances et les dangers que cela entraîne.

Elle nuit fortement au cadre et à la qualité de vie des riverains, affecte la sécurité des usagers, la desserte des territoires et des pôles économiques et handicape l'avenir socio-économique de la région, notamment différents projets d'aménagements des communes du secteur ou bien encore la fluidité des accès au futur Parc Naturel Régional de la Sainte Baume.

Nous avons alerté à maintes reprises les pouvoirs publics et les collectivités territoriales concernées sur la nécessité d'étudier et programmer rapidement les indispensables aménagements complémentaires des connections autoroutières directes avec la D8n.

En annexe, copie de notre bulletin n°28 de janvier 2015 qui résume en page 2 nos propositions de connections et qui a été diffusé très largement au public et à tous les organismes intéressés.

.../...

Aussi nous sommes surpris de ne trouver aucun projet ni aucune étude sur ce problème dans le Contrat de Plan Etat-Région proposé à la consultation du public.

Nos propositions visent à provoquer une étude approfondie sur les possibilités de compléter les échangeurs autoroutiers pour connecter directement la D8n en tous sens, entrée et sorties et dans les quatre directions avec la A52 et la A50 (via la A502) et la mise à 4 voies de cette D8n dans sa section située entre le rond-point de la Bourbonne et l'entrée d'Aubagne (en bordure Sud du projet aubagnais d'aménagement du quartier dit des Gargues).

La proximité immédiate d'un réseau autoroutier multidirectionnel est une chance exceptionnelle pour le secteur ; il serait fort regrettable de ne pas la saisir.

La réalisation de ces connections directes complémentaires avec l'ex N8 constitue la seule possibilité de permettre à cette voie principale et historique d'accès, de dégagement et de transit, de retrouver une fonction, qu'elle n'aurait jamais du perdre, qui fluidifierait et drainerait efficacement l'essentiel du trafic, notamment de transit, en supprimant nombre de blocages actuels.

Notre demande d'étude de ces aménagements autoroutiers s'inscrit tout à fait dans les critères d'investissements routiers du Contrat de Plan Etat-Région qui précise en page 70 :

"En matière d'infrastructures routières, les priorités sont l'amélioration de la sécurité, la réduction des congestions chroniques, le désenclavement et l'amélioration de la desserte des territoires et des grands pôles économiques, et l'amélioration de la qualité de vie."

Ces conditions correspondent particulièrement bien aux besoins que nous exprimons ; nous espérons qu'ils seront pris en considération dans le Contrat de Plan Etat-Région 2015-2020.

Ce secteur sensible où se rejoignent le Parc National des Calanques et le futur Parc Régional de la Sainte-Baume, dont la plaine d'Aubagne/Gémenos constituera une des principales voies d'accès, doit faire l'objet de la plus grande vigilance et de l'attention des pouvoirs publics et des collectivités territoriales afin d'y préserver au maximum le dynamisme économique, l'environnement, le cadre et la qualité de vie.

Je vous prie de croire, Monsieur le Préfet, en l'assurance de mes respectueuses salutations.

Jean MOLINO
Président de "Vivre à Gémenos"

C.C. par courrier postal à :
Monsieur le Président du Conseil Régional
Monsieur le Président du Conseil Départemental,
Madame la Présidente de l'Agglo du Pays d'Aubagne et de l'Etoile, Monsieur le Président de MPM,
Monsieur le Maire d'Aubagne, Monsieur le Maire de Gémenos, Monsieur le Maire de Cuges-les-Pins,
Monsieur le Directeur de la DREAL, Monsieur le Directeur de la DDTM.

P.J.: Bulletin n°28 de "Vivre à Gémenos"

Association "VIVRE A GEMENOS" - 8, rue Jean Jaurès - 13420 Gémenos - Tél. 04 42 32 10 41
Site Internet : <http://www.vivreagemenos.fr> - courriel : vivreagemenos@gmail.com
Permanence tous les samedis de 11h00 à 12h00



“ VIVRE À GÉMENOS ”

Association de Protection de l'Environnement

Affiliée à FNE 13 (fédération des Bouches-du-Rhône de France Nature Environnement)

Cadre de vie, Environnement, Sécurité

Bulletin n°28 - Janvier 2015

Le mot du Président

En 2014, comme nous le faisons depuis plus de 20 ans, notre association s'est impliquée sur de nombreux sujets dont certains sont commentés dans le présent bulletin.

Les dossiers complets peuvent être consultés à notre local ; nous vous invitons à nous rendre visite les samedis matin entre 11h et 12h. Vous serez les bienvenus.

Les années passent mais le besoin de vigilance, de réflexion, de propositions et d'interventions ne faiblit pas. Contribuer à la protection de notre environnement, de notre cadre et qualité de vie, de notre sécurité est une exigence et un devoir que nous assumons avec constance et détermination.

Merci à tous nos adhérents, ceux de la première heure toujours fidèles et ceux qui au fil des années nous rejoignent, merci à tous ceux qui nous manifestent leur soutien ; nous y sommes sensibles car notre action repose sur l'adhésion du plus grand nombre, et merci à nos bénévoles qui œuvrent dans la discrétion mais avec efficacité en faveur de l'intérêt général.

Après les événements tragiques de ce début d'année qui ont frappé la France et marqué les esprits, nous formons le vœu de jours meilleurs pour notre pays et pour chacune et chacun de vous !

Jean Molino

LE PROJET DE PLAN DÉPARTEMENTAL DE PRÉVENTION ET DE GESTION DES DÉCHETS NON DANGEREUX

LE RESULTAT DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE D'OCTOBRE 2014

qui accède à notre demande de retrait de la plateforme polluante située aux portes de Gémenos sur la RD2 de la liste des installations de valorisation organique du plan départemental

Le projet de Plan Départemental de Prévention et de Gestion des Déchets non dangereux (déchets ménagers et déchets verts) soumis à l'enquête publique du mois d'octobre dernier, mentionnait la Société Protech Environnement dans la liste départementale des installations de valorisation organique.

Or, nous estimons que cette entreprise ne respecte pas les préconisations du Plan départemental qui dispose que les espaces dédiés aux installations "*ne doivent pas se trouver à proximité de zones habitées ni présenter de risques majeurs*".

Nos lecteurs savent que nous luttons depuis des années contre les graves nuisances provoquées par l'activité de traitement des déchets de l'entreprise, installée sans aucune autorisation et en toute illégalité, tout près des habitations, en zone agricole aux portes de Gémenos.

Nous sommes intervenus à plusieurs reprises auprès des élus et des services de l'Etat pour manifester notre opposition au maintien d'une telle activité porteuse de graves nuisances et de pollutions dans un secteur périurbain où elle n'a pas sa place.

Nous avons renouvelé nos observations à la commission d'enquête par lettre du 21 octobre 2014.

Dans sa réponse, citée ci-après et contenue dans le rapport de la commission d'enquête, le Conseil Général accède à notre demande qui a été soutenue par Monsieur le Maire de Gémenos et par notre fédération départementale FNE13 "*la plate-forme de compostage d'Aubagne sera retirée de la liste des installations de valorisation organique des Déchets Non Dangereux*".

(les extraits du rapport peuvent être consultés à notre permanence ou sur notre site).

Ainsi, après avoir obtenu de la DREAL une décision de principe de suppression du compostage, **la réponse positive du Conseil Général est un nouveau motif de satisfaction.**

Mais notre combat n'est pas terminé pour autant ! Car les nouveaux exploitants - la société RBM, d'envergure nationale, filiale d'un groupe puissant - ne semblent pas disposés à renoncer à ce nouveau site, acquis tout récemment, malgré les graves nuisances et les vives réactions qu'il provoque dans tout le voisinage Aubagnais et Gémenosien.

Même si l'installation était mise aux normes, comme cela est requis par l'Autorité Environnementale (DREAL), les nuisances et pollutions ne disparaîtraient pas. Nous savons en effet que les normes ne sont pas faites pour les supprimer mais seulement pour les contenir dans un cadre légal.

C'est pourquoi nous demandons fermement avec insistance et détermination le transfert de cette activité dans un site agréé approprié.

Au-delà de la lutte difficile contre les nuisances, nous devons veiller à préserver et sanctuariser ce qu'il reste encore de terres agricoles et d'espaces verts dans la plaine d'Aubagne/Gémenos.

LA SATURATION DE LA CIRCULATION ROUTIERE ET LE RISQUE D'ASPHYXIE

Nos propositions d'aménagements complémentaires du réseau autoroutier

Avec l'accroissement de la circulation de transit qui s'ajoute à celle des zones industrielles et commerciales, la situation de la circulation dans Gémenos et la plaine d'Aubagne/Gémenos est devenue critique et le risque d'asphyxie réel. "Vivre à Gémenos" souhaite qu'un projet commun des aménagements indispensables du réseau autoroutier soit mis au point et présenté par les élus aux services de l'Etat et à tous les organismes et collectivités territoriales concernées.

Nous avons remis à nos élus des propositions de connexions complémentaires directes de la RD8n (ex Nationale8) avec les autoroutes A50 et A52 dans tous les sens en entrée et sortie, de manière à ce que cet axe principal retrouve son rôle de voie naturelle de transit, d'accès et de dégageant.

D'autres aménagements et dispositions également indispensables sont à prévoir mais, compte tenu des délais de décision, de programmation et de réalisation, **il est urgent de présenter aux décideurs un projet commun soutenu par l'ensemble des acteurs du secteur.**

Nous joignons ci-contre une projection sommaire non exclusive de ce que pourraient être ces connexions directes complémentaires de la RD8n avec les autoroutes.

Ces propositions ne sont que des idées destinées à susciter la réflexion et une étude approfondie par les services compétents, des différentes possibilités de raccordements réalisables.

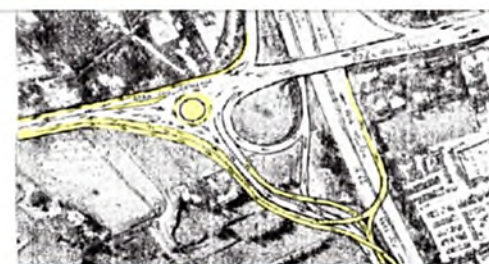
Telles quelles, elles peuvent être consultées à notre local ou mieux visualisées sur notre site.



Création échangeur A502/A52
- Sortie de la A52 venant d'Aix vers la RD8n via la A502
- Sortie de la A502 sur la A52 vers Toulon en venant d'Aubagne/Gémenos via la RD8n



- Elargissement rond point et réduction du terre-plein central de la Bourbonne
- Passerelles sur rond-point vers A502 et vers A52 Aix via la RD8n portée à 4 voies



Création échangeur RD8n/A52 vers Aix et Toulon
Suppression du tourne à gauche sur 8n vers Toulon
- Création d'un rond-point et voies séparées vers Aix et Toulon
- Doublement de la RD8n depuis la Bourbonne

AUTRES SUJETS TRAITES

- Le projet de Ligne Nouvelle Provence - Côte d'Azur a été confirmé par le gouvernement qui en a seulement différé la mise en œuvre, par tronçons.

La priorité 1 concernera le tronçon Marseille-Aubagne. Pour la section Aubagne-Gémenos-Cuges nous savons que la traversée se fera en souterrain comme nous l'avons demandé tout au long de la phase de concertation.

La population et l'environnement seront ainsi épargnés.

A partir du moment où les TGV passeront sous la gare d'Aubagne nous souhaitons qu'une halte souterraine y soit prévue plutôt qu'à La Barasse. Aux élus de saisir cette opportunité !

Au cours du second semestre 2015 devrait démarrer l'approfondissement des études de la priorité 2 concernant notamment le tronçon Aubagne-Toulon.

L'objectif d'une déclaration d'Utilité Publique en 2017 est maintenue.

Nous suivons le dossier.

- La mise en révision du POS d'Aubagne

Cette procédure a été lancée par Aubagne fin 2014.

Nous y participerons en rappelant notre position, déjà exprimée plusieurs fois et dernièrement encore lors de l'enquête publique sur le SCOT de l'Agglo du Pays d'Aubagne et de l'Etoile, contre les projets d'extension de la zone des Paluds et de création d'un énorme nouveau quartier aux Gargues.

Nos observations sont en concordance avec les réserves émises par les personnes publiques associées et notamment, celles très fermes de l'Autorité environnementale, la DREAL, résumées ci-après :

"Le projet de SCOT et son évaluation environnementale devront être néanmoins nécessairement complétés ou clarifiés par :

-...le renforcement de l'état initial de l'environnement...

- la précision et le renforcement du caractère prescriptif des mesures de protection (corridors écologiques, lutte contre l'étalement urbain...)

- l'analyse plus poussée des incidences sur l'environnement des projets...

- la préservation des terres agricoles dans les zones des Gargues, de Camp Major et des Paluds,

- la meilleure prise en compte de l'enjeu risque naturel d'inondation,

- la meilleure prise en compte des aménagements routiers et autoroutiers. Ces compléments devront être apportés afin d'assurer une meilleure prise en compte de l'environnement...

- L'interdiction des brûlages

Notre atmosphère n'est toujours pas débarrassée des fumées malgré l'arrêté préfectoral du 20 décembre 2013 qui rend applicables les nouvelles dispositions du Plan de Protection de l'Atmosphère du 17 mai 2013.

Ci-après extraits de l'arrêté :

Art. 4 - Au sens du présent arrêté, on distingue :

. Les déchets verts ménagers ou des collectivités, issus des tontes de gazon, les feuilles, les aiguilles mortes, les tailles d'arbres et d'arbustes.

Ils proviennent notamment de l'entretien des zones de loisirs, des espaces verts publics ou privés, des terrains de sport, des jardins des particuliers.

Ils sont notamment produits par des collectivités locales, des organismes publics ou parapublics, des sociétés privées d'entretien des espaces verts et des particuliers;

Art. 8 - Le brûlage des déchets verts ménagers ou des collectivités est interdit sur l'ensemble du département quelle que soit la période de l'année.

C'est ce que notre association a inlassablement préconisé.

Nous devrions désormais respirer un air débarrassé des fumées toxiques qui nous empoisonnent mais faudrait-il encore que cet arrêté préfectoral soit respecté par tous.

Or, durant ces derniers mois chacun a pu constater que tel n'était pas encore le cas ; les anciennes habitudes sont tenaces !

Les intercommunalités et les communes, doivent se mettre en mesure de veiller à l'application des nouvelles dispositions préfectorales.

Pour tous, c'est une question de civisme et de santé publique.

- Le projet de l'Agglo du Pays d'Aubagne et de l'Etoile de créer une Police environnementale

est intéressant car les moyens manquent pour constater les infractions et les nuisances et tenter d'y remédier. Une "police environnementale" intercommunale serait probablement de nature à améliorer la surveillance et la prévention dans ce domaine. Nous soutenons cette initiative.

- Et aussi:

- Le ramassage à domicile des déchets végétaux des particuliers dans l'incapacité de les porter à la déchèterie, formule qui est actuellement testée par l'Agglo et qui existe déjà dans certaines communes de MPM,

- l'adaptation des déchèteries à l'accueil des gros volumes de déchets végétaux des professionnels de l'entretien des espaces verts,

- le suivi de la filière de traitement des déchets recueillis en déchèterie pour éviter de les retrouver dans des installations non agréées de traitement,

- le devenir du Domaine du Château de Saint Jean de Garguier : nous avons remis à Monsieur le Maire une version actualisée de notre proposition de Golf Municipal de proximité de 9 trous que nous avons établie en 2002. Ce projet est de nature à protéger efficacement le site et sa quiétude et de constituer la meilleure parade contre la déprise agricole.

- Assemblée générale annuelle en mai 2014

- Organisation du loto fin novembre

*La défense de notre cadre de vie, de notre environnement et de notre sécurité,
c'est l'affaire de tous !*



Venez rejoindre ou soutenir nos bénévoles au service de l'intérêt général

BULLETIN D'ADHESION A REMETTRE A "VIVRE A GEMENOS" 8 RUE JEAN JAURES 13420 GEMENOS

Mr / Mme / Melle : Prénom

Adresse

Tél..... Portable.....Courriel

Souhaite adhérer à « Vivre à Gémenos » et :

- Participer activement

- Participer occasionnellement

- Simplement soutenir

Cotisation ci-jointe :€ (15 € par personne - Reçu fiscal à déduire de votre imposition)

Chèque à l'ordre de "Vivre à Gémenos"

Observations éventuelles :

Date et signature :

Association « Vivre à Gémenos » 8, rue Jean Jaurès 13420 Gémenos Tél. 04 42 32 10 41 - www.vivreagemenos.fr - vivreagemenos@gmail.com Page 4

DÉPARTEMENT
DES BOUCHES-DU-RHÔNE



MAIRIE DE
GÉMENOS
13420

TÉL : 04 42 32 89 00
FAX : 04 42 32 71 41
www.mairie-gemenos.fr

Gémenos, le 30 avril 2015

Monsieur le Maire

à Monsieur le Préfet de la Région PACA
Préfecture des Bouches-du-Rhône
Rue Paul Peytral
13282 MARSEILLE

Réf. : RG/PE/NS/GD/100954

Service : Direction Générale des Services

Objet : Contrat-Plan Etat-Région 2015-2020.

Dans le cadre de la mise à disposition du public du projet de Contrat-Plan Etat- Région 2015-2020, période de consultation plus large qui se terminera le 4 mai prochain, l'Association « Vivre à Gémenos » vous a transmis ses observations sous la forme d'un courrier en date du 28 avril 2015, complété par le bulletin d'information de leur association daté de janvier 2015.

Je voulais, à mon tour, réagir à ce Contrat-Plan, en apportant nos propres requêtes, dont nous subissons les conséquences et dont nous réfléchissons aux solutions depuis des années, et qui appuieront fortement les arguments portés par l'association gémenosienne.

La traversée de la Ville de Gémenos par des dizaines de camions chaque jour, par la RD 396, pour se rendre sur les zones d'activités de Gémenos, d'Aubagne, ou pour accéder à Cuges-les-Pins, Le Castellet ou Toulon, est un point épineux que la Commune soulève aux pouvoirs publics depuis plusieurs décennies, sans que ceux-ci n'en cherchent des solutions.

Ces camions circulent, en agglomération, sur une route non toujours suffisamment calibrée pour les accueillir sereinement, à des vitesses souvent supérieures aux vitesses réglementaires, transportent, pour certains, des produits dangereux, à proximité d'Etablissements Recevant du Public (ERP), dont une école maternelle. Les dégâts matériels occasionnés par le passage intensif de ces transporteurs, sans scrupule pour l'environnement immédiat (ronds-points paysagers abimés, candélabres accidentés, mobilier urbain et bordures de trottoirs arrachés...) sont de plus en plus fréquents, et onéreux pour le contribuable.

La traversée de la commune par des transporteurs de produits dangereux inquiète énormément les parents d'élèves de l'école maternelle qui jouxte la RD 396, et ce risque majeur a dû être intégré, d'une part dans le Plan Communal de Sauvegarde de la Commune de Gémenos (PCS), d'autre part dans le Plan Particulier de Mise en Sureté de l'Ecole Maternelle.

Des solutions existent pour procéder à des déviations vers d'autres itinéraires, sur des infrastructures existantes, plus adaptés aux gabarits présents, prévus pour les transits de ce type, et dont il suffirait d'aménager les accès et les sorties.

L'Association « Vivre à Gémenos » apporte des axes de réflexion qui doivent être intégrés dans le Contrat-Plan Etat-Région 2015-2020, mais également dans tous les documents qui émergeront des études entreprises récemment sur la Vallée de l'Huveaune, et notamment le Schéma de Référence de la Vallée de l'Huveaune, entamé par la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole. Je reste, bien entendu, mobilisé sur ce sujet, avec mes services, pour aborder avec vous ces axes de réflexion, et élaborer les documents nécessaires à la prise en compte de ce sujet important dans les textes du Contrat-Plan.

Dans cette attente,

Roland CIBERTI
Maire de Gémenos
Vice-Président de la Communauté Urbaine
Marseille Provence Métropole.

MAIRIE DE GÉMENOS - BP 54 13883 GÉMENOS CEDEX

XXXXXXXXXXXX

Bonjour.

Telles que les choses sont décrites dans le projet de CPER 2015 2020, il semble se profiler un problème important de timing entre le projet d'amélioration de la ligne Marseille AIX phase 2 et les travaux préalables à la réouverture de la ligne AIX Rognac.

En effet; tel que c'est présenté dans le projet, il semble que les travaux relatifs à ces deux projets soient prévus presque simultanément entre 2018 et 2020.

Dans ces conditions comment assurer le passage des convois ferroviaires pour alimenter la centrale électrique et l'usine d'aluminium de la région de Gardanne ainsi que les circulations vers la partie haute de la ligne des Alpes?

Le phasage reste à étudier avec précision.

Il me semble prudent d'anticiper l'amélioration de la circulation ferroviaire entre Cavailon et Pertuis avant ces projets pour bénéficier d'un cheminement alternatif.

Cela impose de modifier l'accès vers Pertuis au niveau de Cheval Blanc et de créer deux évitements à Pertuis, un vers Manosque et un vers Aix. Ces travaux seraient cohérents avec le projet d'augmentation de capacité entre Aix et Pertuis également prévus dans ce même CPER.

Une synchronisation "pointue" entre tous ces projets s'impose pour éviter de graves problèmes d'organisation

Cordialement.

XXXXXXXXXXXX

Nous sommes l'Association pour la Défense des Services Publics du Briançonnais.

Nous avons découvert par hasard l'existence de ce projet de plan, disponible en préfecture mais non en sous préfecture (appel téléphonique), ouvert à consultation publique sans que les citoyens en soient avertis.

Nous avons donc rapidement fait une diffusion à nos 1000 contacts et traiterons des sujets impactant notre territoire au travers de nos parutions mensuelles.

Trois points retiennent notre attention :

1/ on a remarqué la référence à la rénovation de la ligne ferroviaire Gap-Briançon en 2017 ainsi que la référence à la ligne d'équilibre territoriale qui devrait l'emprunter mais aucune certitude sur le maintien de cette ligne ?

2/ Les collectivités, associations peuvent mettre en place des travaux pour les économies d'énergie. Il semble qu'il y ait une ouverture au public ? Il faudrait compléter ce projet par l'encadrement, les moyens, les services à contacter.

3/ Interventions en matière de santé : quelles sont les intentions de la région sur la création de centres de santé locaux ? (déserts médicaux)

III.2.3 Observations formulées par France Nature Environnement PACA

La fédération régionale des Associations de Protection de la Nature et de l'Environnement
Pour le Développement Durable



France Nature Environnement PACA

Création de l'association : parution au J.O. du 1er février 1971
Agréée dans un cadre national au titre de l'article L. 141.1 du Code de l'Environnement
Agréée par l'Education Nationale pour l'éducation à l'environnement
Agréée par le Ministère de la Justice

AVIS DU RÉSEAU FNE PACA SUR LE PROJET DE CONTRAT DE PLAN ÉTAT REGION (CPER) 2015-2020

INTRODUCTION :

FNE PACA tient tout d'abord à saluer le travail qui a été fait dans ce CPER, qui prend bien en compte les enjeux majeurs de la région Provence Alpes Côte d'Azur. Le document est de qualité, mais sa lecture est rendue difficile par le manque de précision dans certains termes (optimisation, promouvoir, etc.), ce qui peut nuire à l'opérationnalité des actions et à l'implication des acteurs concernés.

De plus, nous regrettons que la structuration du CPER ait amené à dissocier des objectifs économiques, environnementaux et sociaux, pourtant intégrés dans la transition écologique et sociétale.

Il nous paraît important de rappeler que la réussite du CPER passera par une implication forte de la société civile et de ses représentants associatifs.

Dans cet avis, nous développerons principalement le volet transports et mobilité qui représentent 46.6% de l'enveloppe globale.

Cependant, nous tenons à donner des remarques générales puis à expliciter quelques points sur les autres chapitres constitutifs du CPER.

REMARQUES GENERALES :

Critères de sélections :

Un des axes forts du CPER consiste à affirmer le cap de la transition énergétique et écologique. Dans cet objectif, l'éco-conditionnalité des aides est un levier majeur de sélection des projets les plus durables.

Nous regrettons que les critères d'éco-conditionnalité des aides soient insuffisamment explicites et territorialisés et de ce fait ne répondent pas assez aux spécificités régionales. L'éco-conditionnalité des aides doit permettre de garantir le maximum d'efficacité environnementale. Il faut mettre sur le même plan et décloisonner les enjeux sociaux, économiques et environnementaux. L'environnement ne doit pas devenir la variable d'ajustement d'autres objectifs.

Avril 2015

De plus, nombreux chapitres ne font pas apparaître de critères d'éco-conditionnalité, mais uniquement des critères de sélection.

Le CPER gagnerait en qualité si les critères de sélection intégraient l'éco-conditionnalité et l'intérêt général comme premier critère de sélection.

Impacts, évaluation et suivi

Concernant les impacts environnementaux et sociaux des projets, les impacts immédiats sont souvent comparés aux bénéfiques futurs supposés. Si cette logique se comprend dans la programmation de futurs projets, elle doit nécessairement s'accompagner du retour d'expérience des projets antérieurs pour valider sa réelle pertinence. Ce retour d'expérience constitue en effet la clef de voute de l'évaluation des projets inscrits au CPER.

Quelle a été l'évaluation du précédent CPER ? Comment évaluer l'atteinte des objectifs du CPER en l'absence d'objectifs clairement établis ? FNE PACA propose que le CPER se donne explicitement comme objectifs ceux des schémas régionaux et plans de gestion régionaux (SRCAE, SDAGE, SRII, etc.).

Sur les impacts cumulés des projets :

FNE PACA demande que l'impact des projets individuels soient examinés au regard des effets cumulés avec l'existant et les projets futurs, et ce aussi bien en termes d'impacts environnementaux que sociaux, en particulier sur les secteurs à enjeux et à risques (GPMM, Val de Durance, OIN Euro-Méditerranée et OIN Plaine du Var).

FNE PACA propose que dans le cadre de l'évaluation prévu du CPER, soit mis en place un processus continu et démocratique d'évaluation avec des indicateurs stratégiques clairs et communiquant ainsi qu'un observatoire des impacts sur l'environnement des actions financées par le CPER. Les associations et la société civile de manière générale souhaite y être associées.

Parallèlement, il serait souhaitable de disposer d'un bilan à mi-parcours permettant l'adaptation des objectifs et des montants financiers à la réalisation effective du CPER.

Contrat de villes :

FNE PACA tient à ce que les contrats de villes reprennent précisément les critères de sélection du CPER puisqu'ils en constituent l'un de ses compléments opérationnels.

Projets à l'étude dans le cadre du CPER

FNE PACA aurait souhaité que l'ensemble des annexes détaillent les projets à l'étude pour le CPER 2015-2020 comme cela est fait dans l'Annexe 2 relative à la priorité « mobilité multi-modale ».

CHAPITRE I : Emploi et la jeunesse, priorité transversale

Ce chapitre n'appelle pas de remarque particulière si ce n'est qu'il est nécessaire de veiller à mettre en cohérence l'emploi et la formation avec la réussite des autres objectifs du CPER.

CHAPITRE II : Développer l'économie de la connaissance et des filières stratégiques

II.2 : soutien aux entreprises d'excellence

Il paraît important dans la notion d'excellence d'inclure les aspects d'innovation et d'exemplarité à la fois environnementale et sociale. A titre d'exemple, les démarches RSE doivent constituer un critère de sélection.

CHAPITRE III : Dynamiser l'accessibilité multimodale

Un besoin de ligne directrice globale plus forte :

Le CPER intègre un volet transition énergétique et donne une priorité forte pour celui sur la mobilité multimodale avec un budget de 775 M€ au total. Pourtant nous aurions souhaité une ligne directrice encore plus forte qui donnerait une vision globale à long terme, des engagements stratégiques pour mettre en œuvre un véritable développement durable et assurer la protection de l'environnement, accompagnés des financements adéquats permettant de les mettre en œuvre.

D'une façon générale, la Région PACA adopte une stratégie différente des autres régions, une stratégie plus en retrait, notamment en ne proposant aucun projet entrant dans les RTE-T, ce qui ne nous paraît pas bénéfique à long terme.

Investissement routiers : des projets de modernisation/sécurisation à privilégier :

Pour FNE PACA, d'une façon générale et sauf exception, les investissements routiers visant à moderniser et sécuriser l'existant doivent être privilégiés aux investissements visant la construction de nouvelles infrastructures qui, trop souvent, à termes favorisent le trafic et donc entraînent des hausses du nombre de véhicules sur ces axes. Bien sûr nous, avons conscience que certains des projets indiqués ici sont déjà en cours de réalisation et/ou prévus depuis fort longtemps, et qu'ils sont, pour certains contournements par exemple, réclamés par les populations locales parfois gravement affectées par les nuisances et les dangers d'une circulation devenue insupportable dans les centres villes. Cela est bien sûr légitime et nous les comprenons. Il n'empêche que ce principe général nous paraît important à rappeler, car la route coûte cher en investissement, mais ses coûts indirects sont également très importants (pollution de l'air, impacts sanitaires, accidentologie...) et que dans une région telle que la nôtre, qui a si peu investi dans les transports alternatifs à la voiture, la priorité ne doit pas être celle-là.

Des investissements sur le ferroviaire à renforcer :

Dans une période difficile pour les financements publics, les 775 M€ mobilisés en faveur de la mobilité multimodale illustrent le volontarisme de la Région. Cependant, FNE PACA exprime ses

préoccupations sur la partie ferroviaire de la priorité « mobilité multimodale », enjeu qui participe à la transition énergétique et écologique. Les opérations de régénération sur la ligne des Alpes, l'engagement de la seconde phase Aix-Marseille, le plan de rattrapage Mandelieu/Nice/Vintimille, l'amorce de travaux sur la ligne Nice/Breil/Tende/Cunéo répondent à des besoins urgents et des demandes anciennes. La Région fait ce qu'elle peut avec, dans certains cas, le concours de collectivités locales, à l'exemple du département des Hautes-Alpes, qui viennent en compensation du retrait de l'État et de SNCF Réseau.

Au delà de ces actions indispensables, une ligne directrice forte, fondée sur un état des lieux réaliste doit définir une vision globale à long terme. Notre région est sinistrée sur le plan ferroviaire, le constat est aujourd'hui partagé. Les études inscrites dans ce CPER au titre du projet de tunnel ferroviaire sous le Montgenèvre peuvent constituer une opportunité pour examiner les enjeux dans leur globalité et en toute transparence C'est une occasion pour faire enfin entrer la région dans les RTE-T (Réseaux Trans Européens-Transports).

Pour FNE PACA, le Val de Durance doit être traité comme l'a été le sillon Alpin Sud. Il doit faire l'objet d'un projet d'électrification conjugué avec une augmentation de capacité pour la totalité de la ligne, et incluant une connexion à Cheval Blanc.

Concernant le projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur, FNE PACA rappelle que la ligne devra répondre absolument et en priorité aux besoins de déplacements quotidiens de proximité et permettre l'augmentation du cadencement des TER et des services autour ainsi que le désenclavement de certaines communes. Le fret ne devra également pas être oublié ce qui impose des déclivités adaptées. Pour que ces investissements très conséquents soient véritablement utiles, il est indispensable de disposer d'un opérateur en capacité d'améliorer son niveau de service pour gérer efficacement le réseau.

D'une manière générale, FNE PACA insiste sur la nécessaire coordination des transports collectifs à travers les Pôles d'Echanges (PEM).

La Métropole Aix-Marseille se mettra en place au 1 janvier 2016 et constituera un enjeu majeur dans notre Région, avec celle de Nice Métropole déjà existante. Pourtant au vu des éléments indiqués, aucun financement particulier ne sera affecté dans le présent CPER pour des projets de transports à l'échelle métropolitaine.

Des crédits insuffisants sur les modes doux :

FNE PACA regrette qu'il n'y ait dans le CPER que 5 millions d'euros affectés aux modes doux cela nous semble trop peu à l'échelle de la Région entière pour 6 ans et au vu du manque totale d'infrastructures actuellement. Le travail à réaliser est énorme pour équiper la Région en pistes cyclables et rendre possible et favoriser l'utilisation des modes doux. Il est nécessaire pour cela de mettre en place des projets de niveau Européen tel que l'EuroVélo 8 et la ViaRhôna comme cela est prévu, mais également et surtout de créer des pistes cyclables du quotidien utilisables pour les trajets domicile-travail et les loisirs partout sur les territoires en incitant les collectivités à faire un effort pour proposer des projets ! Certains projets sont proposés par des acteurs et mériteraient d'être étudiés sérieusement : une piste cyclable entre Toulon et la Seyne, des pistes dans l'Ouest de l'étang de Berre, un projet d'aménagement des berges de l'Huveaune... Les idées ne manquent

pas ! Des aménagements de parkings vélos surveillés près des bâtiments publics, ainsi que ceux permettant de monter à bord des bus et des trains avec son vélo devront également être inscrits.

Portuaire :

Concernant les projets portuaires, FNE PACA regrette d'une façon générale que le GPMM ne s'inscrive dans aucune logique régionale. En effet, il est impossible, selon nous, de penser le report modal nécessaire au GPMM sans un projet global intégrant l'outil ferroviaire qu'offre le site de Miramas. Cet outil est indispensable pour faire la production de trains et restaurer le trafic ferroviaire de marchandises. Dans cette logique, nous pouvons rajouter le raccordement de Lavalduc pour redynamiser Miramas et faire le lien avec le projet Montgenèvre. D'une manière générale, FNE PACA insiste sur la nécessité de préservation des outils et capacités ferroviaires existants.

FNE PACA s'étonne également que le projet de canal fluvial reliant la darse 2 au Rhône ait disparu, nos associations FNE PACA FNE13 et Naccica avions pourtant proposé des alternatives possibles pour ce projet.

CHAPITRE IV : Affirmer le cap de la transition énergétique et écologique

FNE PACA affirme sa volonté d'une transition énergétique et écologique en PACA, et estime que la réalisation à minima des objectifs du SRCAE devrait être le préambule du volet énergie /climat comme c'est le cas dans le point IV.3.1.2 sur la mise en œuvre du SRCE pour les mesures relatives à la continuité écologique

FNE PACA s'interroge sur l'absence des associations et plus largement des structures de l'économie sociale et solidaire, en tant que bénéficiaires possibles sur les points 1.1.2, 2.1.1, 2.1.2.

IV.1.1 : développer les énergies renouvelables et structurer les filières

FNE PACA rappelle sa forte volonté de voir se développer les énergies renouvelables autour de projets de territoire. Ce développement doit se faire dans le respect des enjeux naturels, agricoles et humains.

FNE PACA souligne la nécessité de l'exemplarité des collectivités et de l'Etat en matière de production d'énergies renouvelables (solaire thermique et photovoltaïque sur toitures...) et d'économie d'énergie.

IV.1.2 : développement de l'économie circulaire et des ressources

FNE PACA s'interroge sur les critères de sélection et notamment la priorisation des usages des ressources : quels sont les usages prioritaires ?

Pour FNE PACA, concernant la ressource Bois issus de la forêt, la priorité des usages est la suivante : 1. bois d'oeuvre, 2.bois d'industrie et en dernier lieu 3.bois d'énergie (pour la production de chaleur avant celle de l'électricité).

FNE PACA s'étonne qu'un des axes du CPER soit d'assurer la gestion et la prévention de déchet

uniquement sur la zone littorale alors que cette problématique est présente sur l'ensemble de la Région.

IV.2.1 : Prévention des risques

FNE PACA salue la pertinence du volet Risques notamment sur son axe prévention.

IV.3 : reconquête de la biodiversité et préservation des ressources

FNE PACA estime que ce chapitre répond en grande partie aux besoins régionaux. La fédération régionale aurait cependant aimé plus de volontarisme dans la préservation du littoral et l'application de la loi littorale. Une mesure du CPER pourrait consister en la mise en œuvre du tiers sauvage.

CHAPITRE V : Développement solidaire des territoires

FNE PACA regrette que le chapitre « développement solidaire des territoires » ne prenne pas en compte les solidarités environnementales (accès et pression sur les ressources, priorisation des usages, déséquilibres territoriaux dans les efforts contre le gaspillage des ressources)

FNE PACA suggère que le CPER intègre mieux la nécessité de préservation des espaces agricoles (notamment ceux irrigués).

FNE PACA estime que les contrats régionaux d'équilibre territorial (CRET), permettront d'équilibrer les interventions entre zones métropolitaines et zones plus rurales, mais s'interroge sur l'échelle la plus cohérente à utiliser (maille du SRADDT ?), la gouvernance, et la structure porteuse des CRET. De plus, quelle suite sera donnée au CRET après sa première période de 3 ans (durée inférieure au CPER).

Concernant, l'accompagnement des territoires à la transition énergétique et écologique, FNE PACA rappelle l'importance de ne pas oublier les publics des territoires « orphelins » (hors PCET, ALEC...).

Concernant le chapitre sur la santé (p.40), FNE PACA aurait souhaité que le lien entre impacts environnementaux et impacts sanitaires soit plus mis en avant et que des actions liant préservation de l'environnement et protection de la santé soient mentionnées dans le document, en cohérence avec le Plan Régional Santé Environnement. En complément de l'éco-conditionnalité des aides, une réflexion sur le conditionnement des aides liés à l'impact sanitaire du projet devrait être mené.

CONCLUSION :
FNE PACA donne un avis favorable, avec les réserves précitées
au CPER 2015-2020

III.3 ANNEXE 3 : REFERENTIEL D'ECO-CONDITIONNALITE

La transition écologique appelle un renouvellement profond de la conception des politiques publiques accompagnant les nécessaires évolutions technologiques et les transformations sociétales qui constituent ses piliers. La circulaire du Premier Ministre du 31 juillet 2014 rappelle que le principe d'éco-conditionnalité doit être appliqué comme élément d'appréciation transversal de l'ensemble des projets des contrats de plan, soulignant ainsi que la préparation des CPER est une occasion importante de mise en œuvre de cette évolution.

Cohérente avec les modalités d'éco-conditionnalité du PIA2 et les instruments existants, la démarche d'éco-conditionnalité est complémentaire de la future stratégie nationale de transition écologique vers le développement durable 2014-2020 (SNTEDD) qui vient en appui des démarches territoriales de transition écologique et énergétique. L'ensemble de ce processus s'inscrit ainsi dans la dynamique initiée par la stratégie Europe 2020, qui vise une « croissance intelligente, durable et inclusive » soutenue sur la même période par les fonds européens, dont la mise en œuvre impose la prise en compte du développement durable.

Complémentaire de l'évaluation environnementale stratégique des plans et programmes, l'éco-conditionnalité doit tout au long de la vie des CPER garantir que les projets financés au titre du CPER permettent d'enclencher sur les prochaines années la transition écologique et énergétique de notre modèle de développement et exclure du financement du CPER des projets qui auraient des incidences néfastes pour l'environnement malgré leurs mesures correctives.

Cet exercice s'inscrit, enfin, dans une démarche qui vise à renforcer l'attention des porteurs de projets sur les incidences de leurs activités et de leurs décisions, du point de vue écologique et énergétique, mais aussi en améliorant leur information sur les multiples dispositifs d'aide existants conçus pour les aider à réduire ces incidences.

Le Commissaire général
au développement durable



Jean-Paul ALBERTINI

La Commissaire générale
à l'égalité des territoires



Marie-Caroline BONNET-GALZY

Mode d'emploi

Les critères d'éco-conditionnalité sont de 2 niveaux :

- ▶ **Niveau 1 – éligibilité** : ces critères nationaux sont utilisés pour juger de l'éligibilité d'un projet au CPER et donc pour l'exclure s'il ne répond pas aux critères. Ces critères sont soit des conditions liées à l'environnement physique ou stratégique du projet (*en zone PPA ...*), soit à l'atteinte d'une performance environnementale (*gain en émissions de particules...*), soit encore à l'utilisation d'une démarche d'étude spécifique (*étude de la densité optimale...*). Leur énoncé au plan national permet de garantir une règle commune applicable à tous les territoires.

Pour les dispositifs d'aides éco-conditionnées intégrés aux CPER, comme ceux de l'ADEME ou de différents appels à projets, il conviendra d'utiliser les règlements d'éligibilité qui leur sont propres. Pour les projets du volet territorial, il est demandé au porteur de projet d'intégrer dans sa démarche une réflexion les objectifs de développement durable, tels que définis par l'article L 110.1-III du code de l'environnement, en relation avec la démarche intégrée recherchée.

- ▶ **Niveau 2 – classification/dosage** : ces critères sont utilisés pour sélectionner préférentiellement les meilleurs projets du point de vue écologique ou de développement durable parmi les projets éligibles, ou pour majorer/minorer le taux d'aide selon les performances du projet et inciter ainsi à optimiser sa conception et sa réalisation. Il conviendra de choisir 1 à 3 critères adaptés parmi les critères de ce type présentés dans le référentiel national¹, qui pourront être complétés par un maximum de 3 autres critères² définis en fonction des enjeux spécifiques environnementaux et de développement durable de la région.

Pour les projets dont le stade de définition ne permet pas encore de renseigner certains critères, il conviendra d'obtenir un engagement ferme du porteur de projet à les appliquer lors de la conception et de la réalisation du projet ; il devra justifier le moment venu du respect des critères concernés.

¹ Au cas où, exceptionnellement, aucun critère national ne s'avérerait pertinent, il conviendra de prendre contact avec le CGDD et le CGET pour définir un/ des critères plus adaptés.

² Bien entendu ces critères ne sauraient être en deçà des obligations réglementaires, et tout projet financé ou toute activité aidée au titre du CPER devra nécessairement respecter les réglementations applicables, notamment environnementales.

Vous aurez le souci de limiter les obligations administratives additionnelles imposées aux porteurs de projet. Pour ce faire, vous veillerez à vous appuyer notamment sur :

- les différents labels, certifications et normes dont la diffusion est assurée dans votre territoire, l'éco-conditionnalité pouvant prendre la forme d'un seuil minimal ;
- les démarches et les stratégies portées par le Conseil Régional concernant tout ou partie du territoire ;
- les éco-conditionnalités définies dans le cadre des programmes opérationnels des fonds européens, d'autant plus que le CPER peut en partie intervenir en contrepartie des fonds structurels.

De manière opérationnelle, les critères devront apparaître dans les dispositifs d'appels à projet régionaux dans le cadre du CPER. Il conviendra notifier à chaque porteur de projet ou d'activité aidés au titre du CPER l'obligation de renseigner au mieux ces critères et de permettre d'en suivre l'application.

1. Grille thématique « Emploi »

			Eligibilité	Classification/dosage	
Thématiques	Enjeux éco-conditionnalité	Types de projets soutenus	Critère national	Liste nationale de critères (1 à 3 à sélectionner)	Critère additionnel régional / local à définir (0 à 3)
Amélioration de la connaissance des territoires, des filières et de secteurs professionnels	Développer les analyses prospectives relatives aux secteurs d'activité, métiers et compétences de la transition écologique	Diagnostiques de territoires, de filières et de secteurs professionnels Démarches GPEC territoriales	Attention particulière portée à la transition écologique ou à l'économie verte et l'économie sociale et solidaire dans le projet soutenu.	Prise en compte de la transition écologique et énergétique (TEE) dans un volet spécifique des contrats de plan régionaux de développement des formations professionnelles	<i>A définir</i>
Accompagnement de la réforme du service public de l'orientation professionnelle	Mettre en place un système d'orientation et de formation pour tous les publics (salariés, jeunes, populations éloignées de l'emploi) sur les filières et métiers de l'économie verte	Actions mutualisées de professionnalisation des acteurs Parcours de formation et de professionnalisation pour les membres des réseaux d'accueil et d'accompagnement jeunes	Attention particulière portée à la transition écologique ou à l'économie verte et l'économie sociale et solidaire dans le projet soutenu	Mise à disposition au niveau territorial adapté de l'information et des ressources en orientation sur l'économie verte Articulation des services publics de l'orientation avec des dispositifs territoriaux de développement des filières et métiers de l'économie verte Existence d'actions spécifiques d'orientation de publics jeunes ou éloignés de l'emploi vers les filières et métiers de l'économie verte Existence de dispositifs spécifiques d'information et d'accompagnement des	<i>A définir</i>

5

			Eligibilité	Classification/dosage	
Thématiques	Enjeux éco-conditionnalité	Types de projets soutenus	Critère national	Liste nationale de critères (1 à 3 à sélectionner)	Critère additionnel régional / local à définir (0 à 3)
				publics (salariés, jeunes) et des entreprises aux enjeux et compétences de la TEE	
Sécurisation des parcours professionnels des personnes fragilisées sur le marché du travail	Soutenir les reconversions des bassins d'emploi, des entreprises et des salariés en accompagnant les adaptations et acquisitions de compétences vers les filières vertes	Accroissement de la sécurisation des parcours professionnels Identification et accompagnement des entreprises concernées par les mutations économiques Accompagnement du déploiement des accords de branches	Prise en compte des métiers porteurs de la transition écologique et énergétique, ou ceux de l'économie sociale et solidaire	Existence de dispositifs locaux de soutien aux reconversions professionnelles/transitions professionnelles des filières impactées par la TEE Réactivité et l'accessibilité de l'offre de formation adaptée et mise en cohérence avec la formation initiale par l'identification et des analyses des besoins en compétences en matière de TEE création d'emplois durables de qualité (en matière d'environnement des postes de travail et de santé au travail), et accompagnement des organisations du travail performantes et compétitives	<i>A définir</i>

2. Grille thématique « Enseignement supérieur, recherche et innovation »

			Eligibilité	Classification/dosage	
Thématiques	Enjeux éco-conditionnalité	Types de projets soutenus	Critère national	Liste nationale de critères (1 à 3 à sélectionner)	Critère additionnel régional / local à définir (0 à 3)
Soutenir la compétitivité et l'attractivité des territoires	Favoriser l'innovation, l'emploi et le développement économique local durable	Partenariats innovants R&D et innovation Equipements scientifiques Actions de formation...	Volet valorisation et mutualisation des ressources et des synergies locales dans le projet	Prospective sur les métiers de l'économie verte et de l'économie sociale et solidaire intégrée au projet Soutien aux filières économiques « vertes » Prise en compte des enjeux du développement durable dans le déroulement du projet (achat public durable, analyse en cycle de vie, ...)	<i>A définir</i>
Offrir aux acteurs de l'enseignement supérieur et de la recherche des campus attractifs et fonctionnels Soutenir une politique de site dynamique, cohérente et économiquement soutenable	Favoriser la sobriété énergétique et l'adaptation au changement climatique Favoriser la réduction des émissions de polluants atmosphériques Renforcer la compacité et la qualité urbaine Mettre en œuvre des technologies propres visant la sobriété énergétique et des ressources	Création de logements étudiants Réhabilitation et aménagement des campus Connexion des campus au numérique	Recherche d'une amélioration significative des performances énergétiques et thermiques et Desserte (existante ou programmée) du site par des transports en commun performants depuis les gares ferroviaires ou routières de proximité, ainsi que l'encouragement au développement des mobilités douces	Priorité aux opérations de réhabilitation et démolition /reconstruction sans création de surface complémentaire Mise en accessibilité des espaces intérieurs et extérieurs Création de bâtiments à énergie positive et/ou production d'énergies renouvelables Organisation performante de la mobilité autour du projet et/ou offre de services numériques limitant les déplacements Limitation de la consommation d'espace et de ressources naturelles (eau, espace non imperméabilisé...) Recyclage des matériaux évacués et/ou utilisation de matériaux recyclés et/ou locaux Travail particulier sur la qualité de l'air intérieur des bâtiments Prise en compte de l'impact sur la santé des ondes électromagnétiques Chantier éco responsable Réflexion sur l'adaptation au changement climatique incluse dans le projet	<i>A définir</i>

3. Grille thématique « Couverture du territoire par le très haut débit et développement des usages du numérique »

Hors opérations soutenues par le PIA.

Thématiques	Enjeux éco-conditionnalité	Types de projets soutenus	Eligibilité	Classification/dosage	
			Critère national	Liste nationale de critères (1 à 3 à sélectionner)	Critère additionnel régional / local à définir (0 à 3)
Rechercher une couverture exhaustive du territoire en réseau THD à l'horizon 2022 et veiller à apporter des solutions opérationnelles à tous les acteurs économiques	Permettre l'accès pour tous aux services numériques en préservant la santé des populations Favoriser l'économie des ressources et la sobriété énergétique Réduire l'impact paysager des infrastructures Développer et soutenir l'économie circulaire (déchets et éco conception)	Réseaux hertziens	Démarche de conception du projet intégrant une concertation large et Prise en compte approfondie de la sensibilité aux ondes électromagnétiques intégrée au projet	Efficacité énergétique du projet Chantier propre et éco responsable Projet coordonné avec un enfouissement de réseau	A définir
Favoriser l'émergence et soutenir le développement de nouveaux services, usages et contenus	Favoriser l'économie des ressources et la sobriété énergétique Favoriser l'emploi et le développement local	Etudes et missions d'assistance à maîtrise d'ouvrage sur les usages, services et contenus numérique Data-center ou assimilé	Intégration dans la démarche d'étude d'une réflexion sur le développement durable Examen de la faisabilité de mobiliser des énergies renouvelables et de valoriser la « chaleur fatale » produite	Evaluation des GES émis/évités Démarche de mutualisation locale Démarche d'éco conception Chantier éco-responsable	A définir

8

4. Grille thématique « Transition écologique et énergétique »

Thématiques	Enjeux éco-conditionnalité	Types de projets soutenus	Eligibilité	Classification/dosage	
			Critère national	Liste nationale de critères (1 à 3 à sélectionner)	Critère additionnel régional / local à définir (0 à 3)
Énergie et changement climatique	Favoriser la sobriété énergétique, l'atténuation et l'adaptation au changement climatique Qualité de l'air	Efficacité énergétique des bâtiments : réseaux, conseils, plateformes, accompagnement et mobilisation des professionnels, études	Pour les plateformes : articulation avec les PRIS Pour les réseaux et conseils : consolidation et développement du réseau des PRIS	Consolidation, développement et mutualisation des dispositifs existants	A définir
		Efficacité énergétique des bâtiments : démonstration de solutions techniques innovantes	Démarche structurée de valorisation et de capitalisation des expérimentations objet du projet	Potentiel de diffusion de l'innovation	A définir
		Efficacité énergétique des bâtiments : outils de financement innovants dédiés à la rénovation énergétique (en particulier études préalables et études de préfiguration)	Projet ciblant prioritairement les ménages en situation de précarité énergétique et Cohérence avec les dispositifs locaux et nationaux existants	Performance énergétique visée Labellisation environnementale Intégration du projet dans une réflexion globale type projet urbain ou de territoire Utilisation de matériaux biosourcés Travail particulier sur la qualité de l'air intérieur	A définir
		Energies renouvelables : développement de la méthanisation, des EnR thermiques et expérimentations du stockage des EnR	Cf. critères spécifiques PIA et ADEME	Réalisation d'une étude par un prestataire « RGE études » Performance en matière de qualité de l'air rejeté par les installations Qualité et proximité du plan d'approvisionnement	A définir

9

			Eligibilité	Classification/dosage	
Thématiques	Enjeux éco-conditionnalité	Types de projets soutenus	Critère national	Liste nationale de critères (1 à 3 à sélectionner)	Critère additionnel régional / local à définir (0 à 3)
Économie circulaire et économie de ressources	Gérer durablement les ressources naturelles	Développement de l'écologie industrielle territoriale : démarches d'animation locale, mise en place de filières de recyclage, innovation par l'éco-conception de biens ou de services, réseaux locaux de réparation et réutilisation de produits	Animation ou action prévue dans la durée, pour une période d'au moins 3 ans	Pertinence de la démarche par rapport aux spécificités économiques territoriales Implication active et motivation des acteurs territoriaux Caractère innovant et valeur-ajoutée Démarche inscrite dans une réflexion intégrée de long terme (stratégie régionale, PCET, cit'ergie, agenda 21...) Cohérence avec les actions engagées des plans de prévention et de gestion des déchets	A définir
		Plan, programmes et schémas de prévention et gestion des déchets	Diagnostic d'économie circulaire dans le projet	Volet gestion des biodéchets performant	A définir
Qualité de l'air	Prévenir les risques, les pollutions et les nuisances	Transports moins émetteurs et mobilités douces	Localisation au moins partielle du projet en zone PPA + L'évaluation ex-ante du projet doit montrer un gain en émissions de particules et/ou NOx	Recouvrement du projet avec les zones sensibles pour la qualité de l'air ou PPA Intégration du projet dans une réflexion globale (schéma local de déplacement, schéma modes doux, plan de déplacement urbain...) Efficience du projet en terme de report modal (selon retour expérience CEREMA)	A définir
		Renouvellement des installations de combustion de biomasse bois-énergie	Localisation du projet en zone PPA + étude ex-ante montrant les gains en émissions+ réalisation d'audits énergétiques	Projet accompagné de travaux de réhabilitation énergétique conformes aux préconisations de l'audit	A définir

10

			Eligibilité	Classification/dosage	
Thématiques	Enjeux éco-conditionnalité	Types de projets soutenus	Critère national	Liste nationale de critères (1 à 3 à sélectionner)	Critère additionnel régional / local à définir (0 à 3)
Prévention des risques	Prévenir les risques, les pollutions et les nuisances	Lutte contre les inondations	Inscription dans un programme d'action labellisé PAPI et/ou opération labellisée « PSR » et Compatibilité plans de gestion et stratégies locales (PGRI, SLGRI, SDAGE...)	Modulation en fonction d'éléments d'évaluation socio-économique (à réserver aux grands projets) Prise en compte de l'adaptation au changement climatique Intégration du végétal avec gestion écologique des espaces, rétablissement des continuités écologiques, pratiques d'hydrauliques douces...	A définir
		Mouvement de terrain	Méthodologie intégrant des considérations écologiques et énergétiques (cf guide BRGM,...)	Contribution à l'amélioration de la qualité des eaux souterraines, du paysage, de la biodiversité, etc	A définir
		Risque sismique	Projets situés sur le territoire d'une commune en zone de sismicité 5 (forte) ou 4 (moyenne) au sens de l'article R563-4 du code de l'environnement Et Pour les projets en zone de sismicité 5 : compatibilité avec les objectifs du plan séisme Antilles	Priorité à la réduction de la vulnérabilité des bâtiments et infrastructures de gestion de crise, établissements scolaires publics, logements sociaux Efficience du projet, notamment coût optimal, au regard de la réduction du risque pour les personnes (la possibilité de renforcement parasismique des structures, par rapport à une démolition-reconstruction, doit être, sauf exception technique ou économique, privilégiée).	A définir

11

			Eligibilité	Classification/dosage	
Thématiques	Enjeux éco-conditionnalité	Types de projets soutenus	Critère national	Liste nationale de critères (1 à 3 à sélectionner)	Critère additionnel régional / local à définir (0 à 3)
Reconquête de la biodiversité et préservation des ressources	Valoriser la biodiversité, les espaces naturels et les services écosystémiques Préserver les ressources naturelles	Projets ou programme de restauration des continuités écologiques et des milieux naturels	Inscription dans les stratégies régionales (SRCE, SDAGE, ...)	Sur le littoral, en périurbain, dans les vallées notamment, projet préservant des espaces des pressions foncières Projet intégré dans une stratégie locale de biodiversité Traitement des points noirs discontinuités identifiés par les SRCE Restauration de l'hydromorphologie, des zones humides et de la libre circulation dans les cours d'eau	A définir
		Protection des ressources naturelles et des sols	Inscription dans les stratégies régionales (SRCE, SDAGE, PAMM) et Projet partenarial mobilisant du FEDER ou Mise en œuvre des plans de gestion d'espaces protégés (incluant Natura2000) ou des PNA ou des conservatoires	Convergence avec la politique de biodiversité et de développement de l'économie verte	A définir
		Protection de la ressource en eau, de la qualité des eaux et efficacité des services publics d'eau et d'assainissement	Cas général : compatibilité avec le SDAGE et inscription dans son programme de mesures Pour les Outremer : compatibilité avec le plan « eau potable et assainissement » Pour l'hydraulique : compatibilité avec un projet de territoire (visant à améliorer la connaissance de la ressource, à promouvoir les économies d'eau, à améliorer la qualité des milieux aquatiques tout en sécurisant l'approvisionnement)	Convergence avec les politiques biodiversité, risques, changement climatique et de développement de l'économie verte	A définir

12

			Eligibilité	Classification/dosage	
Thématiques	Enjeux éco-conditionnalité	Types de projets soutenus	Critère national	Liste nationale de critères (1 à 3 à sélectionner)	Critère additionnel régional / local à définir (0 à 3)
Projets territoriaux de développement durable		Projets globaux : agenda 21, charte de parc, PCET, animations, formations, veille et observation prévues au SRCAE ...	Démarche prévoyant des indicateurs de mesures d'impact des actions	Démarche supra-communale ou mutualisée Collectivités engagées dans une démarche développement durable ou un Agenda 21	A définir
		Projets spécifiques : rénovation d'un patrimoine bâti et/ou naturel, opération grand site, projet culturel, éducation à l'environnement et au développement durable, ...	<p>Selon le type de projet, un au moins des critères suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Densité optimale et qualité paysagère du projet étudiées dans la démarche - Prestataire RGE étude 	Priorités aux zones de fortes tensions foncières et immobilières et à la requalification des espaces urbanisés (résidentiel, activités ou industriels) Niveau d'exigence du point de vue de la transition écologique et énergétique (TEE) Réalisation d'une étude globale de développement durable du projet type approche environnementale de l'urbanisme (AEU ²) Charte d'engagement éco-quartier ou dépôt d'un dossier de candidature à un label (éco-quartier, ...) Engagement dans une démarche de labellisation Grand site de France	A définir

13

5. Grille « Volet territorial »

Ce volet transversal nécessite une éco-conditionnalité adaptée, compte-tenu des nombreux enjeux abordés. Le choix de valoriser une démarche d'évaluation systémique de la part du porteur de projet, basé sur le cadre de référence des projets territoriaux de développement durable, permet de souligner les enjeux et faire réfléchir la maîtrise d'ouvrage sans pour autant freiner ou alourdir par trop la démarche de projet. Quand la nature du projet s'y prête, les critères des grilles thématiques correspondantes du présent référentiel devront être mobilisés.

Thématiques	Enjeux éco-conditionnalité ³	Types de projets soutenus	Eligibilité	Classification/dosage	
			Critère national	Liste nationale de critères (1 à 3 à sélectionner)	Critère additionnel régional / local à définir (0 à 3)
Projets de territoires : - territoires connaissant une situation socio-économique difficile - territoires confrontés à un déficit de services au public - villes petites et moyennes remplissant des fonctions de centralités - pôles d'équilibre territoriaux et ruraux - pôles métropolitains - territoires littoraux - territoires de montagne - bassins fluviaux - territoires transfrontaliers - ...	a- Lutte contre le changement climatique et protection de l'atmosphère b- Préservation de la biodiversité, protection des milieux et des ressources c- Épanouissement de tous les êtres humains d- Cohésion sociale et solidarité entre territoires et entre générations e- Dynamiques de développement suivant des	Etudes, ingénierie de projet, diagnostics, plan d'aménagement, convention territoriale, investissement dans des équipements collectifs...	Engagement du porteur de projet à intégrer dans la conduite du projet, quel que soit son stade d'avancement, une démarche d'amélioration visant à intégrer les objectifs de développement durable, définis par l'article L 110.1-III du code de l'environnement et Critères des grilles thématiques correspondant à la nature du projet	Existence d'une démarche de projet territorial de développement durable ou A21 sur le territoire de projet Prise en compte des objectifs des documents de planification stratégique supra-territorial (SRCAE, PPA, SRADDT...) Qualités de la conception du projet : soin apporté aux aspects environnementaux et énergétiques, démarche intégrée (zones côtière, zone urbaine...) Application des principes ERC (éviter, réduire, compenser) dans l'élaboration des projets	<i>A définir</i>

³En référence aux 5 finalités définies par l'article L 110.1-III du code de l'environnement et structurant le cadre de référence des projets territoriaux de développement durable, fruit d'un travail partagé entre de nombreux partenaires (ministères, institutions, associations, collectivités), et nourri des expériences déjà engagées par un grand nombre de collectivités et de territoires.

Thématiques	Enjeux éco-conditionnalité ³	Types de projets soutenus	Eligibilité	Classification/dosage	
			Critère national	Liste nationale de critères (1 à 3 à sélectionner)	Critère additionnel régional / local à définir (0 à 3)
Contrats spécifiques - contrat de ville et projet de renouvellement urbain - contrat de redynamisation de site de défense - contrat de bourg de l'AMI « revitalisation des centre-bourgs » - éco-cité - opération d'intérêt national (OIN) ou porté par un établissement public d'aménagement (EPA) - contrat de métropole - territoires catalyseurs d'innovations - projets culturels - ...	modes de production et de consommation responsables	Etudes, ingénierie de projet, animation, communication, investissement dans des équipements collectifs ou des démonstrateurs, renouvellement urbain, ...	Critères d'éco-conditionnalité spécifiques des dispositifs nationaux dont relèvent ces projets ou, à défaut, critères définis ci-dessus pour les projets de territoire	Cf critères définis ci-dessus pour les projets de territoire	<i>A définir</i>

6. Grille thématique « Mobilité »

Le cahier des charges CPER relatif à la mobilité multimodale précise la nature des projets susceptibles d'être sélectionnés. Les arbitrages de la commission mobilité 21 ont intégré des considérations relatives à la performance écologique des projets, et peuvent être considérés, pour les grands projets nationaux comme une première condition d'éligibilité des projets. Par ailleurs, les projets d'infrastructures de transport sont encadrés par des procédures et des consultations qui veillent à la bonne prise en compte des enjeux environnementaux.

Dans ce contexte, le principe d'éco-conditionnalité portera sur l'introduction dans les marchés de travaux de clauses environnementales (gestion des terres et des déchets, énergie, éco- matériaux, ...), ainsi que des clauses relatives à l'emploi et à l'insertion sociale.

Un recensement des améliorations environnementales et énergétiques, ou relevant de l'intermodalité, envisageables à l'occasion du projet sera établi, et mis à jour au fur et à mesure de la définition du projet. Une telle démarche permettra de suivre les réalisations et effets correspondants sur la durée des CPER.

Des critères additionnels locaux permettant par exemples de renforcer l'éco-conception, de proposer des améliorations énergétiques, de favoriser la mobilisation locale en faveur d'un meilleur environnement ou d'améliorer l'articulation du projet avec d'autres projets ou démarches pourront être introduits.

16

Thématiques	Enjeux éco-conditionnalité	Types de projets soutenus	Eligibilité	Classification/dosage	
			Critère national	Liste nationale de critères (1 à 3 à sélectionner)	Critère additionnel régional / local à définir (0 à 3)
Modernisation et développement des réseaux de transport existants	<p>Favoriser la performance environnementale des chantiers</p> <p>Encourager les techniques de construction innovantes et économes en consommation et transport de matériaux ainsi qu'en dépenses énergétiques</p> <p>Favoriser l'emploi notamment en faveur des personnes et des territoires en difficultés</p> <p>Optimisation de la conception des projets quant à leur impact sur l'environnement</p> <p>Fédérer et mettre en cohérence les initiatives environnementales locales à l'occasion du projet</p>	<p>Projets routiers, ferroviaires, voie d'eau, ports maritimes ; Grand Paris Express, Vallée de la Seine, ...</p>	<p>Engagement du porteur de projet sur :</p> <ul style="list-style-type: none"> - L'introduction de spécifications techniques, critères d'attribution et suivi de performance environnementale dans les pièces de marché de travaux : évitement et réduction des impacts sur les milieux et la biodiversité concernée, la ressource en eau et la qualité de l'air, recyclage des matériaux évacués et utilisation de matériaux recyclés, organisation du chantier, proximité des fournisseurs ... - L'autorisation des variantes innovantes à caractère environnemental dans les offres en lien notamment avec l'utilisation des matériaux et la dépense énergétique - L'introduction de clauses sociales adaptées dans les marchés - Quand l'avancement du projet le permettra, et en fonction du niveau des études déjà produites, recensement des améliorations environnementales et énergétiques, ou relevant de l'intermodalité, envisageables à l'occasion du projet (gaz à effet de serre, eau, biodiversité, trame verte et bleue, articulation avec d'autres projets d'infrastructures ou de services de transport ...), puis mise à jour au fur et à mesure de la définition du projet. 	<p>Qualité environnementale de la conception du projet</p> <p>Prise en compte des modes actifs dans le projet</p>	<p><i>A définir</i></p>

17

III.4 ANNEXE 4 : CRITERES D'ECO-CONDITIONNALITE ADDITIONNELS

Grille de critères de sélection des projets pour l'attribution des aides	OUI	NON	Non concerné
<p><u>C01 - Diminution des consommations d'énergie primaire.</u></p> <p>C01.1- Le projet génère-t-il des déplacements ? <i>Si le projet génère des déplacements humains, des dispositions sont-elles prises pour limiter les émissions de gaz à effet de serre ?</i> <i>Si le projet génère des transports de marchandises, des dispositions sont-elles prises pour limiter les émissions de gaz à effet de serre ? (mutualisation des livraisons, cabotage, multimodalité, etc.)</i></p> <p>C01.2- Le projet implique-t-il la création ou la rénovation d'un bâtiment ? <i>Si le projet implique la création d'un ou d'une partie de bâtiment, prévoit-il des performances énergétiques supérieures à la réglementation thermique (-20%) ?</i> <i>Si le projet implique la rénovation d'un ou d'une partie de bâtiment, les dispositions prises permettent-elles d'améliorer la performance énergétique du bâtiment d'au moins deux classes par rapport à la performance initiale ?</i></p>			
<p><u>C02 - Augmentation de la part des énergies renouvelables</u></p> <p>Le projet fait-il appel de manière significative à une source d'énergie renouvelable ?</p>			
<p><u>C03 - Préservation des habitats remarquables</u></p> <p>Le projet est-il situé dans un zonage identifié au regard de son intérêt écologique ? <i>Si oui, le dossier mentionne-t-il l'objet du zonage, la liste et la localisation des espèces et habitats concernés ?</i> <i>Si oui, un avis circonstancié de l'impact du projet sur l'objet du zonage ainsi que chaque habitat ou espèce est-il présenté dans le dossier ?</i></p>			
<p><u>C04 - Préservation/conservation de la diversité biologique ordinaire et des milieux naturels</u></p> <p>Le projet porte-t-il atteinte (destruction, défrichement, arrachage, abattage important, labour, drainage...) à un milieu naturel (forêt, zone humide, cours d'eau...) ? <i>Si oui, un avis circonstancié de l'impact du projet sur ces milieux naturels est-il présenté dans le dossier ?</i></p>			
<p><u>C05 - Préservation du patrimoine bâti et paysager</u></p> <p>Le projet est-il situé dans un site patrimonial architectural ou paysager, concerne-t-il un patrimoine bâti typique ? <i>Si oui, un avis circonstancié de l'impact du projet sur ces milieux naturels est-il présenté dans le dossier ?</i></p>			
<p><u>C06 - Limitation des surfaces imperméabilisées.</u></p> <p>Le projet implique-t-il la réalisation d'un nouveau bâtiment et/ou d'un nouvel aménagement (création d'un bâtiment lié à un projet de recherche structurant, réalisation d'espaces d'exposition pour le public, opérations de constructions performantes et économes, réalisation de voiries, travaux de protection contre les risques, etc.) entraînant l'imperméabilisation de nouvelles surfaces ? <i>Si oui : - les porteurs de projet ont-ils eu une réflexion en amont (études de plusieurs scénarii) concernant des solutions privilégiant la réutilisation de l'espace (utilisation de bâtiments existants plutôt que construction de nouveaux bâtiments sur de nouveaux terrains, réhabilitation de zones en friche, utilisation des routes existantes) plutôt que création de nouvelles ?</i> <i>- des mesures appropriées visant à limiter l'artificialisation et l'érosion des sols sont-elles envisagées (conception du bâtiment – compacité, parking végétalisé...) ?</i></p>			
<p><u>C07 - Utilisation de matériaux recyclés ou renouvelables</u></p>			

Grille de critères de sélection des projets pour l'attribution des aides	OUI	NON	Non concerné
Le projet implique-t-il la réalisation d'un nouveau bâtiment et/ou d'un nouvel aménagement ? <i>Si oui, certaines parties de ce bâtiment ou de cet aménagement font-elles appel à des matériaux recyclés ou renouvelables (bois, éco-matériaux), par exemple pour les bâtiments, voies de transport, aires de jeux, camping, parking, remblais, talus, ... ?</i>			
<u>C08 - Diminution de la consommation d'eau</u> Le projet prévoit-il la mise en place de dispositifs de suivi et de réduction de la consommation d'eau ("dispositifs hydro-économiques" : mousseurs, douchettes, etc. ; récupération de eaux de pluie, recyclage, etc.) ?			
<u>C09 - Diminution des rejets dans l'eau</u> C09.1 - Le projet prévoit-il l'utilisation de substances dangereuses prioritaires au sens de la directive 2000/60/CE ? C09.2 - Le projet génère-t-il des rejets dans l'eau (pesticides, ...) ? <i>Si oui toutes les dispositions ont-elles été prises pour réduire les rejets à la source ? Si oui toutes les dispositions ont-elles été prises pour améliorer la qualité des rejets au-delà de la réglementation en vigueur ?</i>			
<u>C10 - Optimisation des flux de déchets</u> C10.1 - Le projet implique-t-il la création d'un bâtiment ou la réalisation d'un aménagement ? <i>Si oui, des dispositions sont-elles prises pour limiter puis organiser la gestion des déchets sur les chantiers (charte chantier à faible impact environnemental...) ?</i> C10.2 - La mise en œuvre du projet va-t-elle générer des déchets ? <i>Si oui, préciser le type et la quantité prévue de déchets produits : Si oui, des dispositions sont-elles prises pour limiter la production de déchets à la source (informations à destination des usagers, ...), organiser la collecte (bacs, bennes,...) et s'assurer du traitement et/ou de la valorisation des déchets (identification des filières, traçabilité,...) ?</i>			
<u>C11 - Prévention des risques naturels</u> C11.1 - Le projet est-il situé dans une zone présentant un risque naturel ? <i>Si oui le dossier contient-il une note synthétique présentant les différents risques auxquels il est soumis ?</i> C11.2 - Le projet prévoit-il les dispositions particulières existantes et celles prises en conséquence (respect des PPRN) En termes de prévision des risques (dispositif de surveillance) ? En termes d'information préventive ? En termes de protection ? En termes de gestion des crises (organisation des secours, planification)			
<u>C12 - Prévention des risques industriels et technologiques</u> C12.1 - Le projet est-il situé dans une zone présentant un risque industriel et/ou technologique ? <i>Si oui le dossier contient-il une note synthétique présentant les différents risques auxquels il est soumis ?</i> Le projet prévoit-il les dispositions particulières prises en conséquence (respect des PPRT) En termes de prévision des risques (dispositif de surveillance) ? En termes d'information préventive ? En termes de protection ? En termes de gestion des crises (organisation des secours, planification) C12.2 - Le projet lui-même est-il de nature à présenter un risque industriel et/ou technologique ? <i>Si oui le porteur de projet a-t-il d'ores et déjà prévu les modalités selon lesquelles il allait informer les riverains des risques encourus (effort de transparence) ?</i>			

Grille de critères de sélection des projets pour l'attribution des aides	OUI	NON	Non concerné
<p>C13 - Cohérence du projet avec la stratégie de développement durable du territoire</p> <p>Le projet est-il situé sur un territoire où est formalisée une stratégie de développement durable ou de gestion concertée ?</p> <p><i>Si oui, le dossier mentionne-t-il l'existence de cette (ces) démarche(s) ainsi que ses (leurs) orientations ?</i></p> <p><i>Si oui, le projet démontre-t-il une cohérence avec cette (ces) démarche(s) ? (il contribue à la réalisation des objectifs, il fait appel à un partenariat avec d'autres acteurs du territoire, etc.)</i></p>			
<p>C14 - Engagement du porteur de projet dans une démarche d'amélioration continue au regard du développement durable ou de l'environnement</p> <p>Le porteur de projet est-il engagé ou prévoit-il de s'engager dans une démarche de limitation de son impact environnemental ? (sensibilisation des employés, usagers, dispositions pour organiser le tri et la collecte des déchets, utilisation de matières premières générant moins de déchets, de produits moins toxiques, politique d'achat éco-responsable, démarche de management environnemental, ...)</p> <p>Cette démarche fait-elle l'objet d'une reconnaissance ? (attribution de la norme ISO 14001, éco-conception, production labellisée...)</p>			
<p>C15 - Application des principes d'évaluation sur le court/moyen/ long terme et de précaution</p> <p>C15.1 - Le dossier présente-t-il les modalités envisagées quant à la mise en place de l'évaluation du projet ?</p> <p>C15.2 - Cette évaluation envisage-t-elle les résultats et les impacts directs et indirects du projet à court, moyen et long terme ?</p> <p>Si le projet implique la création d'un bâtiment neuf, ou la réalisation d'un aménagement : la fin de vie du bâtiment (destruction, démolition, ...) et la réversibilité de l'aménagement (retour à l'état initial) sont-elles d'ores et déjà prévues ?</p> <p>C15.3 - Dans le cas d'un projet de recherche, les résultats et impacts attendus peuvent-ils être jugés satisfaisants au regard du principe de précaution ?</p>			
<p>C16 - Prise en compte du principe de participation</p> <p>C16.1 - Les différentes parties prenantes du projet ont-elles été impliquées dans l'élaboration du projet ?</p> <p><i>Si oui, ont-elles été :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - informées ? - consultées ? - concertées ? - associées à l'élaboration collective du projet ? <p>C16.2 - Est-il prévu d'impliquer les différentes parties prenantes du projet à la mise en œuvre du projet ?</p> <p><i>Si oui, les moyens mis en place semblent-ils suffisants (création d'un comité d'usagers) ?</i></p> <p>C16.3 - Plus particulièrement, le maître d'ouvrage s'est-il donné les moyens de communiquer sur son projet (démarche et résultats) au près des citoyens (habitants, riverains, grand public...)?</p> <p><i>Si oui, les moyens mis en place semblent-ils suffisants? (panneaux d'affichage présentant le projet, publication, vulgarisation des résultats de travaux de recherche, débat public, portes ouvertes, organisation de forums...)</i></p>			