

SEANCE EXTRAORDINAIRE DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DE RESEAU FERRE DE FRANCE  
DU 6 DECEMBRE 2005

DELIBERATION

*(Cette décision sera publiée au Journal Officiel de la République française)*

Le conseil d'administration de Réseau ferré de France,

Vu le code de l'environnement, notamment son article L.121-13,

Vu les articles 11 et 12 du décret du 23 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la commission nationale du débat public,

Vu le compte-rendu établi par le Président de la Commission particulière du débat public en date du 8 septembre 2005,

Vu le bilan du débat public établi par le Président de la Commission nationale du débat public en date du 8 septembre 2005,

Considérant

- qu'à l'issue du débat public, le bien-fondé du projet a été confirmé par une très grande majorité des participants,
- que la réalisation de cette infrastructure à grande vitesse doit également être mise au service du développement des trains du quotidien,
- que, selon la Commission particulière du débat public, les nombreux échanges et contributions produites à l'occasion du débat public font ressortir trois familles de projets : un projet de LGV pour rapprocher le plus possible Nice de Paris (dit « LGV Côte-d'Azur ») ; un projet de LGV desservant en chapelet les métropoles littorales (dit « LGV des métropoles du sud ») ; un projet portant sur des liaisons régionales rapides appuyées sur le réseau existant (dit « LGV des solutions alternatives »),
- que la solution de la LGV des métropoles du sud a la préférence des grandes collectivités territoriales comme répondant le mieux à leur vision de l'aménagement du territoire,
- que la faisabilité des différentes solutions doit être évaluée au regard de l'ampleur des financements assurés.

Décide :

- de poursuivre les études de la ligne à grande vitesse en région Provence-Alpes-Côte d'Azur, dite « LGV PACA »,
- de rechercher un projet qui soit susceptible d'être pris en charge à parité entre l'Etat, d'une part, et l'ensemble des collectivités territoriales nationales, d'autre part, en comparant et précisant notamment les temps de parcours, les dessertes, les avantages socio-économiques, et les coûts et la valeur actuelle nette par euro public investi des différentes solutions possibles,
- de conduire, à cet effet, un programme comprenant des compléments d'études lancés en 2006 pour vérifier les performances et la faisabilité technique et financière des

différentes solutions, en prenant pour scénario de référence la LGV des métropoles du sud, en concertation avec les acteurs locaux. A l'issue de ces études complémentaires, qui devront s'accompagner d'une concertation continue avec l'ensemble des collectivités, le maître d'ouvrage devra être en mesure de proposer le fuseau sur lequel seront lancées les études préliminaires.

Dans tous les cas, RFF :

- étudiera les conditions du prolongement éventuel du projet vers l'Italie dans la continuité de l'arc méditerranéen,
- pour répondre aux attentes exprimées au cours du débat concernant la ligne actuelle, proposera un programme d'études et de réalisations pour l'amélioration à court terme des dessertes régionales et du fret,
- étudiera la desserte d'ITER.

Le conseil d'administration mandate, à cet effet, son Président en lui demandant :

- de poursuivre avec les membres du comité d'orientation les concertations nécessaires à la bonne avancée du projet,
- de mettre en place un dispositif d'information du public et de consultation des acteurs,
- de veiller au bon déroulement de la réalisation des études complémentaires,
- de lui présenter le scénario qui sera retenu à l'issue des études complémentaires en vue de décider de l'engagement des études préliminaires.

et de lui en rendre compte.

SEANCE EXTRAORDINAIRE DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DE RESEAU FERRE DE FRANCE  
DU 6 DECEMBRE 2005

DELIBERATION

*(Cette décision sera publiée au Journal Officiel de la République française)*

Le conseil d'administration de Réseau ferré de France,

Vu le code de l'environnement, notamment son article L.121-13,

Vu les articles 11 et 12 du décret du 23 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la commission nationale du débat public,

Vu le compte-rendu établi par le Président de la Commission particulière du débat public en date du 8 septembre 2005,

Vu le bilan du débat public établi par le Président de la Commission nationale du débat public en date du 8 septembre 2005,

Considérant

- qu'à l'issue du débat public, le bien-fondé du projet a été confirmé par une très grande majorité des participants,
- que la réalisation de cette infrastructure à grande vitesse doit également être mise au service du développement des trains du quotidien,
- que, selon la Commission particulière du débat public, les nombreux échanges et contributions produites à l'occasion du débat public font ressortir trois familles de projets : un projet de LGV pour rapprocher le plus possible Nice de Paris (dit « LGV Côte-d'Azur ») ; un projet de LGV desservant en chapelet les métropoles littorales (dit « LGV des métropoles du sud ») ; un projet portant sur des liaisons régionales rapides appuyées sur le réseau existant (dit « LGV des solutions alternatives »),
- que la solution de la LGV des métropoles du sud a la préférence des grandes collectivités territoriales comme répondant le mieux à leur vision de l'aménagement du territoire,
- que la faisabilité des différentes solutions doit être évaluée au regard de l'ampleur des financements assurés.

Décide :

- de poursuivre les études de la ligne à grande vitesse en région Provence-Alpes-Côte d'Azur, dite « LGV PACA »,
- de rechercher un projet qui soit susceptible d'être pris en charge à parité entre l'Etat, d'une part, et l'ensemble des collectivités territoriales nationales, d'autre part, en comparant et précisant notamment les temps de parcours, les dessertes, les avantages socio-économiques, et les coûts et la valeur actuelle nette par euro public investi des différentes solutions possibles,
- de conduire, à cet effet, un programme comprenant des compléments d'études lancés en 2006 pour vérifier les performances et la faisabilité technique et financière des

différentes solutions, en prenant pour scénario de référence la LGV des métropoles du sud, en concertation avec les acteurs locaux. A l'issue de ces études complémentaires, qui devront s'accompagner d'une concertation continue avec l'ensemble des collectivités, le maître d'ouvrage devra être en mesure de proposer le fuseau sur lequel seront lancées les études préliminaires.

Dans tous les cas, RFF :

- étudiera les conditions du prolongement éventuel du projet vers l'Italie dans la continuité de l'arc méditerranéen,
- pour répondre aux attentes exprimées au cours du débat concernant la ligne actuelle, proposera un programme d'études et de réalisations pour l'amélioration à court terme des dessertes régionales et du fret,
- étudiera la desserte d'ITER.

Le conseil d'administration mandate, à cet effet, son Président en lui demandant :

- de poursuivre avec les membres du comité d'orientation les concertations nécessaires à la bonne avancée du projet,
- de mettre en place un dispositif d'information du public et de consultation des acteurs,
- de veiller au bon déroulement de la réalisation des études complémentaires,
- de lui présenter le scénario qui sera retenu à l'issue des études complémentaires en vue de décider de l'engagement des études préliminaires.

et de lui en rendre compte.

SEANCE EXTRAORDINAIRE DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DE RESEAU FERRE DE FRANCE  
DU 6 DECEMBRE 2005

DELIBERATION

*(Cette décision sera publiée au Journal Officiel de la République française)*

Le conseil d'administration de Réseau ferré de France,

Vu le code de l'environnement, notamment son article L.121-13,

Vu les articles 11 et 12 du décret du 23 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la commission nationale du débat public,

Vu le compte-rendu établi par le Président de la Commission particulière du débat public en date du 8 septembre 2005,

Vu le bilan du débat public établi par le Président de la Commission nationale du débat public en date du 8 septembre 2005,

Considérant

- qu'à l'issue du débat public, le bien-fondé du projet a été confirmé par une très grande majorité des participants,
- que la réalisation de cette infrastructure à grande vitesse doit également être mise au service du développement des trains du quotidien,
- que, selon la Commission particulière du débat public, les nombreux échanges et contributions produites à l'occasion du débat public font ressortir trois familles de projets : un projet de LGV pour rapprocher le plus possible Nice de Paris (dit « LGV Côte-d'Azur ») ; un projet de LGV desservant en chapelet les métropoles littorales (dit « LGV des métropoles du sud ») ; un projet portant sur des liaisons régionales rapides appuyées sur le réseau existant (dit « LGV des solutions alternatives »),
- que la solution de la LGV des métropoles du sud a la préférence des grandes collectivités territoriales comme répondant le mieux à leur vision de l'aménagement du territoire,
- que la faisabilité des différentes solutions doit être évaluée au regard de l'ampleur des financements assurés.

Décide :

- de poursuivre les études de la ligne à grande vitesse en région Provence-Alpes-Côte d'Azur, dite « LGV PACA »,
- de rechercher un projet qui soit susceptible d'être pris en charge à parité entre l'Etat, d'une part, et l'ensemble des collectivités territoriales nationales, d'autre part, en comparant et précisant notamment les temps de parcours, les dessertes, les avantages socio-économiques, et les coûts et la valeur actuelle nette par euro public investi des différentes solutions possibles,
- de conduire, à cet effet, un programme comprenant des compléments d'études lancés en 2006 pour vérifier les performances et la faisabilité technique et financière des

différentes solutions, en prenant pour scénario de référence la LGV des métropoles du sud, en concertation avec les acteurs locaux. A l'issue de ces études complémentaires, qui devront s'accompagner d'une concertation continue avec l'ensemble des collectivités, le maître d'ouvrage devra être en mesure de proposer le fuseau sur lequel seront lancées les études préliminaires.

Dans tous les cas, RFF :

- étudiera les conditions du prolongement éventuel du projet vers l'Italie dans la continuité de l'arc méditerranéen,
- pour répondre aux attentes exprimées au cours du débat concernant la ligne actuelle, proposera un programme d'études et de réalisations pour l'amélioration à court terme des dessertes régionales et du fret,
- étudiera la desserte d'ITER.

Le conseil d'administration mandate, à cet effet, son Président en lui demandant :

- de poursuivre avec les membres du comité d'orientation les concertations nécessaires à la bonne avancée du projet,
- de mettre en place un dispositif d'information du public et de consultation des acteurs,
- de veiller au bon déroulement de la réalisation des études complémentaires,
- de lui présenter le scénario qui sera retenu à l'issue des études complémentaires en vue de décider de l'engagement des études préliminaires.

et de lui en rendre compte.

SEANCE EXTRAORDINAIRE DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DE RESEAU FERRE DE FRANCE  
DU 6 DECEMBRE 2005

DELIBERATION

*(Cette décision sera publiée au Journal Officiel de la République française)*

Le conseil d'administration de Réseau ferré de France,

Vu le code de l'environnement, notamment son article L.121-13,

Vu les articles 11 et 12 du décret du 23 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la commission nationale du débat public,

Vu le compte-rendu établi par le Président de la Commission particulière du débat public en date du 8 septembre 2005,

Vu le bilan du débat public établi par le Président de la Commission nationale du débat public en date du 8 septembre 2005,

Considérant

- qu'à l'issue du débat public, le bien-fondé du projet a été confirmé par une très grande majorité des participants,
- que la réalisation de cette infrastructure à grande vitesse doit également être mise au service du développement des trains du quotidien,
- que, selon la Commission particulière du débat public, les nombreux échanges et contributions produites à l'occasion du débat public font ressortir trois familles de projets : un projet de LGV pour rapprocher le plus possible Nice de Paris (dit « LGV Côte-d'Azur ») ; un projet de LGV desservant en chapelet les métropoles littorales (dit « LGV des métropoles du sud ») ; un projet portant sur des liaisons régionales rapides appuyées sur le réseau existant (dit « LGV des solutions alternatives »),
- que la solution de la LGV des métropoles du sud a la préférence des grandes collectivités territoriales comme répondant le mieux à leur vision de l'aménagement du territoire,
- que la faisabilité des différentes solutions doit être évaluée au regard de l'ampleur des financements assurés.

Décide :

- de poursuivre les études de la ligne à grande vitesse en région Provence-Alpes-Côte d'Azur, dite « LGV PACA »,
- de rechercher un projet qui soit susceptible d'être pris en charge à parité entre l'Etat, d'une part, et l'ensemble des collectivités territoriales nationales, d'autre part, en comparant et précisant notamment les temps de parcours, les dessertes, les avantages socio-économiques, et les coûts et la valeur actuelle nette par euro public investi des différentes solutions possibles,
- de conduire, à cet effet, un programme comprenant des compléments d'études lancés en 2006 pour vérifier les performances et la faisabilité technique et financière des

différentes solutions, en prenant pour scénario de référence la LGV des métropoles du sud, en concertation avec les acteurs locaux. A l'issue de ces études complémentaires, qui devront s'accompagner d'une concertation continue avec l'ensemble des collectivités, le maître d'ouvrage devra être en mesure de proposer le fuseau sur lequel seront lancées les études préliminaires.

Dans tous les cas, RFF :

- étudiera les conditions du prolongement éventuel du projet vers l'Italie dans la continuité de l'arc méditerranéen,
- pour répondre aux attentes exprimées au cours du débat concernant la ligne actuelle, proposera un programme d'études et de réalisations pour l'amélioration à court terme des dessertes régionales et du fret,
- étudiera la desserte d'ITER.

Le conseil d'administration mandate, à cet effet, son Président en lui demandant :

- de poursuivre avec les membres du comité d'orientation les concertations nécessaires à la bonne avancée du projet,
- de mettre en place un dispositif d'information du public et de consultation des acteurs,
- de veiller au bon déroulement de la réalisation des études complémentaires,
- de lui présenter le scénario qui sera retenu à l'issue des études complémentaires en vue de décider de l'engagement des études préliminaires.

et de lui en rendre compte.