

Cézanne et le TGV ! — Point de vue



Lauréat du Prix de "La Vie du Rail" pour cette aquarelle, Pierre Bertin, nous explique pourquoi la création d'une ligne TGV n'est pas une atteinte à l'environnement.

Depuis les années 1990, la LGV PACA a fait décidément couler beaucoup d'encre sans qu'aucune décision n'ait encore été prise concernant le tracé définitif de cette ligne. Depuis l'origine du Chemin de Fer en France et dans bien d'autres pays touristiques, les Réseaux s'étaient déjà évertués à intégrer harmonieusement l'infrastructure de leurs lignes et l'architecture de leurs gares, aux régions traversées et desservies. Certains ouvrages sont même devenus indissociables de la beauté du site et l'ont même souvent mis en valeur : on pourrait citer le viaduc de Garabit en Auvergne, celui d'Anthéor sur le littoral méditer-

ranéen et celui, plus récent, de Ventabren près d'Aix.

Déjà pour la LGV Méditerranée, les opposants au projet, parlaient d'une agression des paysages de Cézanne, alors que les ouvrages d'art réalisés sont une réussite d'intégration environnementale. Les peintres impressionnistes ont souvent été inspirés par le Chemin de fer, et si à ma connaissance, Cézanne n'a pas fait figurer de train sur une de ses œuvres, il n'aurait certainement pas été hostile à la LGV dans "ses" paysages avec, évidemment, toute l'attention et les dispositions qui devront être prises comme cela a déjà été fait sur d'autres grands projets.

Pierre Bertin

Bulletin d'adhésion à l'association TGV et Développement Var-Nice-Côte d'Azur

A retourner accompagné du règlement à : 7, avenue Aristide Briand - BP 66 - 83270 St-Cyr-sur-Mer

Nom - Prénom :

Association - Organisme :

Adresse :

Téléphone :

Adresse E-mail :

Barème des cotisations :

Adhésion individuelle : 16 €

Adhésion associative : 38 €

Adhésion entreprise : €

COURS

Directeur de la publication :

Alain Patouillard

(Président de l'association TGV Développement

Var-Nice-Côte d'Azur)

Journaliste :

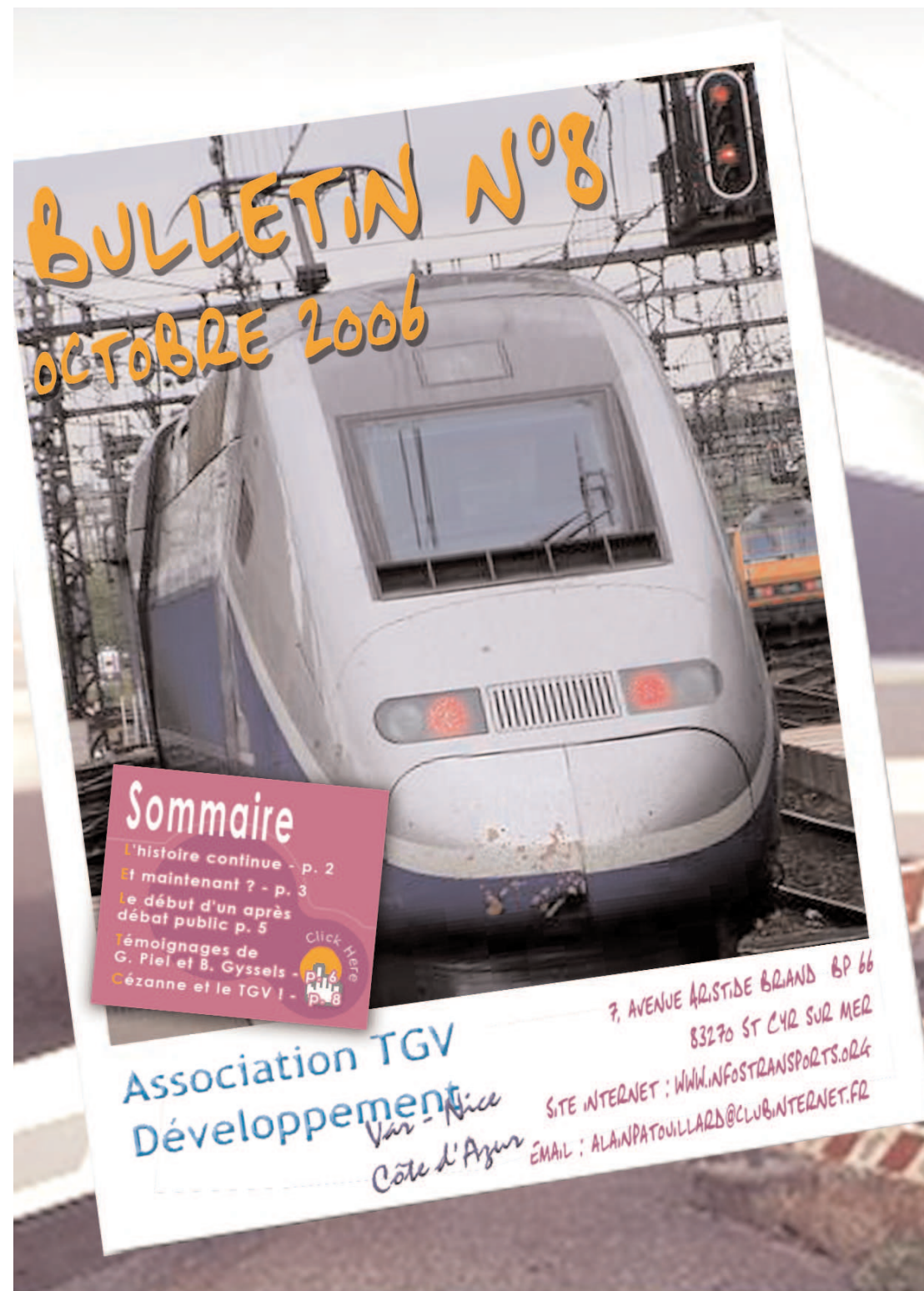
Jean-Jacques Adjedj

Conception et réalisation : Association ARCADES

Avec la participation de :



BULLETIN N°8 OCT. 2006



Sommaire

L'histoire continue - p. 2

Et maintenant ? - p. 3

Le début d'un après
débat public p. 5

Témoignages de
G. Piel et B. Gysels -
Cézanne et le TGV ! -



Association TGV
Développement
Var - Nice
Côte d'Azur

7, AVENUE ARISTIDE BRIAND BP 66
83270 ST CYR SUR MER

SITE INTERNET : WWW.INFOSTRANSPTS.ORG
EMAIL : ALAINPATOUILLARD@CLUBINTERNET.FR



Certains d'entre vous ont pu s'étonner de notre silence depuis le mois de janvier. Effectivement après avoir pris acte des intentions de RFF, à la suite de l'avis favorable émis par

la Commission Particulière du Débat Public, nous avons attendu, comme tout le monde, que Monsieur le Préfet de Région veuille bien réunir le Comité d'Orienta-tion, seule instance apte à prendre une décision.

Cette réunion ne s'est tenue que le 29 juin 2006, RFF a ensuite réuni tous les acteurs du débat public le 6 juillet à Marseille afin d'expliquer les modalités d'application des décisions prises pour la poursuite du projet.

Des études complémentaires vont donc être réalisées, une charte de consultation et d'information du public codifiant ses interventions possibles, sera mise en place tout au long de ces études qui risquent d'être plus longues que prévues en raison de la tenue des prochaines échéances électorales.

Comme vous pouvez le voir dans ce bulletin, notre association participera à toutes les instances de travail mises en place, ce qui nous permettra, comme nous l'avons déjà fait avant le débat, de vous informer rapidement de l'état d'avancement du dossier. Tout en apportant notre point de vue critique, nous veillerons aussi que ces instances de concertation ne soient pas un deuxième débat public et qu'elles permettent ainsi, en toute clarté, le choix du meilleur tracé.

Alain PATOULLARD
Président de l'Association

Rappel

L'histoire continue !

On le sait, officiellement, depuis le 8 décembre 2005 : après des mois de débat public, le projet de ligne à grande vitesse en Provence-Alpes-Côte d'Azur se poursuit. Aussi, après une pause de quelques mois et avant d'attaquer les nouvelles étapes de ce long feuilleton, voici un résumé des épisodes précédents.

Quand, en septembre 1991, l'idée de la branche Côte d'Azur du TGV Méditerranée était abandonnée, ils étaient nombreux à penser, à juste titre, que l'on passait à côté d'une véritable opportunité pour la région.

Heureusement, il semble que les grandes idées ne meurent jamais et en décembre 1998, à la demande du nouveau Conseil régional, le gouvernement de l'époque relance ce projet. Cependant, la procédure administrative n'étant pas rapide, il faudra encore attendre cinq ans pour qu'en décembre 2003 le gouvernement inscrive la LGV PACA sur la carte des infrastructures à réaliser à long terme. La renaissance de ce projet est alors, véritablement, en marche. La preuve, un peu plus d'une année après, le débat public est enclenché.

Ainsi, durant plus de quatre mois, à travers 39 réunions suivies par quelque 8 300 personnes, un certain nombre de priorités vont se dégager : priorité au développement du train sous toutes ses formes, priorité à l'amélioration des temps de parcours vers l'extérieur des régions et des conditions de circulation à l'intérieur et priorité au respect du cadre de vie de ses habitants. Et au bout de centaines d'heures de discussion, de multiples contributions, délibérations et autres motions, la Commission nationale du débat public, conclut, enfin, à "l'opportunité de la ligne

nouvelle". Une évidence pour nous.

Un projet, trois scénarios

Fort de ce débat public riche et intelligent, RFF a donc annoncé en décembre 2005 son intention "de poursuivre les études de la ligne à grande vitesse en région Provence-Alpes-Côte d'Azur, dite "LGV PACA". Pour ceux qui auraient justement raté ce dernier épisode en date, particulièrement fondamental, RFF estime que trois familles de projets sont ressorties du débat public : le premier a pour objectif de rapprocher le plus possible Nice de Paris ("LGV Côte d'Azur"), le deuxième a pour but de desservir en chapelet les métropoles littorales ("LGV des métropoles du sud") et le dernier défend l'idée de liaisons régionales rapides appuyées sur le réseau existant ("LGV des solutions alternatives").

Désormais, la phase d'études complémentaires concernant ces trois scénarios, dont celui des "métropoles du sud" est la référence, peut être enclenchée, avec comme ambition ultime de proposer le fuseau sur lequel seront lancées, ensuite, les études préliminaires. La preuve que ce feuilleton est loin d'être terminé. Il est donc à suivre. De très près.

Et maintenant ?

La poursuite du projet est, évidemment, une excellente nouvelle pour nous. Ce n'est pas une victoire pour autant car le chemin est encore long avant de voir un TGV à grande vitesse entre Marseille et Nice. En attendant, des études complémentaires autour des trois scénarios retenus vont être réalisées, accompagnées d'une nouvelle phase de consultation et d'information à laquelle notre association va activement participer. Explications en détail.



"La concertation qui va s'engager n'est pas un second débat public. Elle doit porter sur le choix du meilleur tracé et non sur l'opportunité du projet qui a déjà été admise, justement lors du débat public". La précision d'Alain Patouillard, Président de l'association, a le mérite d'être claire. Elle pose bien les enjeux de la nouvelle étape qui s'annonce en cette ren-

trée 2006 et que rappelle nettement RFF : "Le programme d'études complémentaires devra vérifier les performances et la faisabilité technique et financière des différentes solutions qui s'inscrivent dans trois familles de projet, en prenant pour scénario de référence la LGV des métropoles du sud". Ce choix n'est pas vraiment surprenant quand on se remémore le

poids mis par les politiques sur ce scénario. La présence du deuxième projet qui a pour objectif de rapprocher le plus possible Nice de Paris n'est pas non plus une surprise, tout simplement parce qu'il nous semble le plus efficace. En revanche, la troisième solution, à savoir le projet des "solutions alternatives" portant sur des liaisons régionales rapides appuyées sur le réseau existant ne nous paraît pas sérieux. Bien sûr qu'il faut améliorer les dessertes locales et régionales, mais pas au détriment de la vitesse et la modernité. Nous ne voulons pas d'un "TGV à vapeur", mais bien d'un train à grande vitesse utilisant ses capacités et servant de moteur à une modernisation globale du ferroviaire, TER et trains Intercités compris, pour que ce mode de transport devienne de plus en plus une alternative à la saturation routière.

Une information partagée

Le danger dans ce type de projet s'étalant sur le long terme est son évaporation progressive auprès du grand public qui, au bout du compte, sera pourtant le bénéficiaire de cette nouvelle ligne. C'est pourquoi, si la communication durant le projet est diffuse, confuse, voire obscure, à l'arrivée les personnes auront le désagréable sentiment d'avoir été mis devant le fait accompli. RFF voudrait éviter cet écueil, mais tout comme pour la consultation des acteurs, rien ne se décrète, tout s'organise !

Aussi, RFF entend mobiliser plusieurs outils d'information. Tout d'abord, il y aura un journal d'information diffusé auprès des acteurs, des participants du débat public et des habitants concernés. Des communiqués et des articles seront régulièrement diffusés dans la presse locale. De plus, un site Internet proposera les documents d'étude, d'autres issus de la consultation des acteurs, un forum de discussion, etc. Enfin, des rencontres individuelles et collectives entre l'équipe de RFF et le public seront possibles.

Notre association, comme elle l'a fait par le passé, prendra une part importante à cette information.

Mais, puisque ce scénario des "solutions alternatives" a, malgré tout, été retenu, nous en discuterons, avec intérêt, lors de la phase de concertation qui s'annonce et au sein de laquelle notre association sera, de nouveau, une force de propositions.

Une charte pour réussir

Le programme des études complémentaires qui est entamé actuellement est prévu pour durer environ dix-huit mois. Histoire de laisser le temps nécessaire à la réflexion... et aux diverses élections de se dérouler ! Le dispositif choisi est le suivant : un "groupe de travail" représentant les partenaires du projet sera chargé de mieux cerner les besoins en matière de transport ferroviaire. "Ce qui doit permettre de mieux définir et inscrire le projet de la LGV PACA dans une problématique de desserte de territoire de la région PACA", dit-on du côté de RFF. De même RFF participera à des groupes de travail et instances dont l'objet porte sur des grands projets d'aménagement (ITER...) et sur la planification territoriale (PLU...). Enfin, troisième axe du programme - et qui nous intéresse au premier chef évidem-

ment - la consultation des acteurs concernés par ce projet (collectivités territoriales, services et commissions consultatives de l'Etat, chambres consulaires et associations). Pour optimiser cette concertation, une charte a été mise en place. Selon RFF, elle a pour principaux objectifs de "promouvoir la participation des acteurs et des représentants du public à travers le partage d'informations, une écoute et une contribution sur la connaissance du territoire. Elle doit permettre une prise en compte des préoccupations exprimées pendant le débat et faciliter la réalisation d'un projet en respectant son environnement humain et naturel". De la sorte, la consultation des acteurs pourrait atteindre ses objectifs : "Poursuivre le dialogue et la réflexion initiés pendant le débat public et donc recueillir des propositions concrètes permettant d'alimenter le programme des études". L'ambition est belle, louable, mais pour qu'elle ne reste pas à l'état de vaines promesses, il faut un dispositif pratique efficace. Il a été choisi et l'usage dira s'il est, effectivement, opérant. Il s'articule autour de trois

types d'instance de travail. Trois ou quatre fois par an, des "groupes de travail thématiques" réunissant une vingtaine de participants seront organisés. D'ores et déjà quatre thèmes sont connus : milieu humain, agriculture et viticulture, biodiversité et milieu naturel et, enfin, aménagement du territoire. Puis, une fois par an, se déroulera la "réunion des acteurs" afin de faire le point sur l'avancée des groupes de travail thématiques. Enfin, un "secrétariat technique", représentant chaque type d'acteur, a été mis sur pied par RFF ; il est chargé de la coordination de la consultation. Détail loin d'être anecdotique : compte tenu de nos différentes contributions, notre association a été retenue pour en faire partie (cf. ci-contre). Il faut savoir que le bilan de la consultation, rédigé par RFF, validé par le secrétariat technique et présenté à la réunion des acteurs, sera également fourni au comité d'orientation et fera partie intégrante du dossier issu des études complémentaires. Cette participation est donc essentielle.

BULLETIN N°8 OCT. 2006

P 5

BULLETIN N°8 OCT. 2006

P 5

14 septembre 2006 Le début d'un après débat public...

Le jeudi 14 septembre demeurera une nouvelle date importante dans le déroulement du projet de la LGV PACA. En effet, c'est ce jour-là que s'est tenue la première réunion du secrétariat technique. Compte-rendu.

Retenue comme membre du tout nouveau secrétariat technique, notre association a participé à sa réunion inaugurale le 14 septembre dernier dans les locaux de RFF à Marseille. Un moment de rencontre plus que de travail puisque cette première réunion a été principalement consacrée à définir les différentes compétences du secrétariat lui-même et des ateliers thématiques. De la sorte, il a été indiqué que ce secrétariat aura trois missions essentielles : suivre l'avancement du projet, valider la compétence de chaque atelier thématique et assurer la coordination de leurs travaux

ainsi que la diffusion des résultats. Enfin, il devra veiller à l'application de la charte de consultation. Lors de cette rencontre, il a également été souligné que les études complémentaires devraient pouvoir être lancées rapidement dès que l'ensemble des co-financiers aura fini de signer la convention de financement. Ces études seront donc effectuées sur les trois familles de

couloirs connues ; elles devraient ainsi permettre de vérifier les performances et la faisabilité technique et financière de ces différentes solutions. Le tracé des métropoles du sud, même s'il est considéré comme référent, fera l'objet des mêmes expertises que les autres solutions. C'est pourquoi, nous ne pensons pas comme le suggère une certaine presse que "la messe soit dite". De toute façon, notre rôle sera aussi d'y veiller.

Nous ne pensons pas que "la messe soit dite". De toute façon, notre rôle sera aussi d'y veiller.

Réponse à l'article de "Var Matin" du 6 septembre 2006 par : **Jean Claude SAPPA** Secrétaire de l'association

Témoignage



Vous avez été nombreux à vous émouvoir de l'article de Var Matin "sur la bataille du rail devant la justice" concernant le projet de LGV PACA pour son passage à La Garde. Ce genre de recours, s'il est habituel lorsque le maître d'ouvrage a défini avec pré-

sion son projet, devient un peu curieux au stade où nous en sommes. Rien n'est encore arrêté en ce qui concerne les tracés, le débat public ayant simplement permis de recueillir l'avis de tous ceux qui ont bien

voulu participer. Laissons donc, avec confiance, la justice suivre son cours.

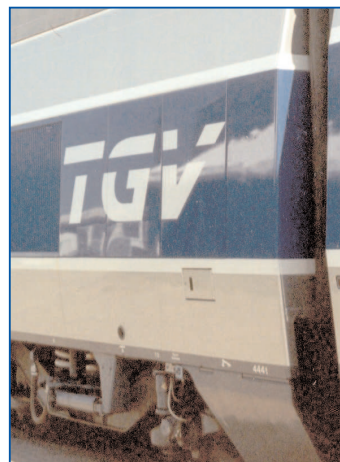
En tout état de cause, l'opportunité de ce projet a bien été reconnue. Aussi, dans une période où des études complémentaires vont être réalisées pour rechercher le meilleur tracé et où RFF a mis en place, pour la première fois, une procédure de consultation avec les acteurs, il aurait été préférable de privilégier le dialogue avec RFF à l'action en justice surtout que les arguments développés en ce qui concerne le passage de la ligne LGV à La Garde risquent de se confirmer lors des études complémentaires.

Laissons
confiance
suivre son

La reconnaissance

Pour notre association, participer au secrétariat technique, semble logique. "Même si l'humilité a toujours été de mise, je crois que nous devons voir dans cette participation proposée par RFF une juste reconnaissance de notre investissement dans ce projet, où en permanence notre souhait a été de faire avancer les choses !", confie Alain Patouillard.

Le temps d'une nouvelle participation active est, donc, arrivée. Une participation certainement plus technique qu'à l'occasion du débat public, mais tout aussi utile et passionnante. Alors, n'attendez plus, pour nous rejoindre afin d'apporter votre point de vue pour améliorer notre efficacité !



Questions à ...

Bernard Gyssels, chef de la Mission LGV PACA pour RFF



Association TGV et Développement :
Après le débat public et votre décision de continuer le projet de la LGV PACA, quelle va être la prochaine étape concernant ce projet ?

Bernard

Gyssels : Le comité d'orientation qui s'est réuni le 29 juin 2006 a validé le programme de 18 mois et le montant de 3,6 M des études complémentaires à conduire par Réseau ferré de France, maître d'ouvrage du projet LGV PACA, suite au débat public.

Ces études vont se dérouler en 2006 et 2007 et comportent 2 phases. Elles ont pour objectif de 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.

La première phase des études lancée en 2006 pour une durée de 6 mois, doit permettre grâce à une expertise des études techniques de mettre à jour et d'harmoniser les différentes études existantes et de répondre de manière argumentée aux propositions issues du débat public. Elle doit aussi permettre de préciser, par une analyse appro-

fondie des besoins exprimés par les partenaires, les objectifs fonctionnels qui prendront en compte les souhaits d'amélioration des dessertes régionales, dont la desserte d'ITER et le service fret.

La deuxième phase, engagée en 2007, sera centrée sur la recherche et la définition du projet de LGV optimal sur la base des objectifs fonctionnels retenus, de façon à pouvoir proposer le fuseau sur lequel seront lancées les études préliminaires.

Association TGV et Développement :
Votre décision de continuer le projet comportait également un volet dialogue avec les acteurs du débat. Comment allez-vous, vous y prendre ?

Réseau ferré de France souhaite poursuivre le dialogue qui a été notamment développé pendant le débat public

B. G. : Le processus d'élaboration des grands projets nécessite beaucoup de temps, et doit s'accompagner d'une concertation en continu.

Réseau ferré de France souhaite poursuivre le dialogue qui a été notamment développé pendant le débat public en proposant une démarche innovante avec la mise en place d'une charte de la consultation des acteurs et de l'information du public comprenant quatre groupes thématiques, un secrétariat technique composé de représentants des différents acteurs de niveau régional, qui suivra et animera la démarche, et, enfin, un site Internet.

Les groupes se réuniront autant que de besoin, et l'ensemble des acteurs sera réuni une fois par an.

Gérard Piel, vice-président du Conseil régional en charge des transports



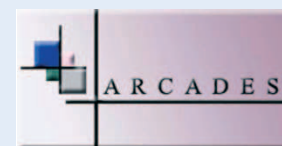
"Depuis 1998 nous avons souhaité remettre sur les rails le projet de LGV PACA, abandonné en 1992. Notre action a permis d'obtenir le

Nous souhaitons que les différentes études complémentaires, permettent de choisir le meilleur tracé.

conviennent sous réserve que soient éclaircies de nombreuses zones d'ombre à savoir : les tracés (Marseille ou pas Marseille), les gares (La Garde ou pas La Garde), les coûts véritables et les financements (Etat, Europe, Collectivités publiques ou privées).

Nous souhaitons que les différentes études complémentaires qui seront effectuées sur les trois familles, permettent de choisir le meilleur tracé. Il ne nous semble pas que celui considéré comme référent soit le meilleur et nous comptons sur le dispositif de consultation des acteurs et d'information du public mis en place pour la première fois par RFF, pour que ces études se réalisent en toute transparence".

débat public prévu par la loi. Ce débat public s'est déroulé au cours du premier trimestre 2005 et les conclusions de la Commission Nationale du Débat Public, de RFF et de l'Etat nous



ARCADES Plate-forme Associative

58, rue d'Endoume - 13007 Marseille - Tél. 04 91 31 53 44 - Fax. 04 91 52 56 41

Site Internet : www.arcades-asso.org - E-mail : arcades@arcades-asso.org

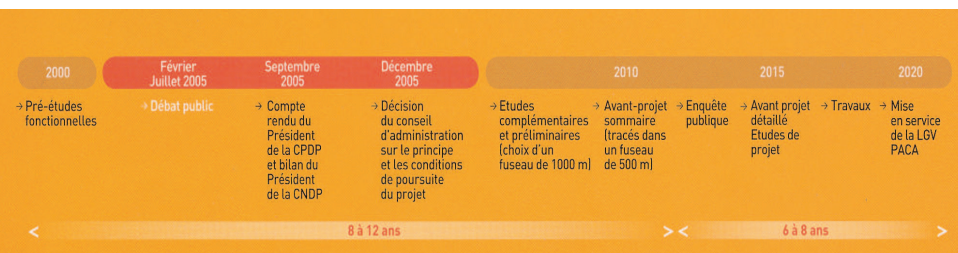
C'est pour répondre aux demandes concrètes des associations que nous leur proposons nos services tout en laissant la maîtrise de leurs structures, de leurs buts et de leurs finances aux associations.

1- Aide/Conseils à la gestion administrative, comptables, suivi de dossiers sociaux ainsi qu'un appui matériel pour permettre aux associations d'aller à l'essentiel de leur motivation.

2- Aides/Conseils aux associations pour la diffusion de l'information auprès de la population, des institutions, des adhérents :

- Création de sites internet et maintenance - Création de plaquettes, tracts, affiches...

Calendrier du projet LGV



BULLETIN N° 8 OCT. 2006

PE

BULLETIN N° 8 OCT. 2006

PE