

PROJET DE LIAISON FERROVIAIRE A GRANDE VITESSE EN PACA LE JOURNAL DU DÉBAT PUBLIC

n°5
août 2005



Après le débat public, comment poursuivre la concertation ?

→ LE MOT DE RFF

Michel Croc (directeur régional de RFF) a rappelé les grandes étapes de l'après débat public : une première réunion du comité technique se tiendra mi-septembre. Une seconde informera les acteurs à la mi-octobre. À la fin de ce même mois, le Comité d'orientation proposera un programme d'études. La publication du principe et des conditions de la poursuite du projet sera réalisée, par RFF, début décembre 2005. Ensuite, si le projet se poursuit, un comité de concertation et de travail avec les collectivités sera mis en place, pour l'élaboration du projet avec les partenaires, mais aussi la concertation avec les collectivités et les acteurs. Parallèlement, RFF maintiendra une information et une consultation régulière avec le public grâce à un journal d'information, des consultations volontaires et réglementaires et des rencontres avec les acteurs. L'équipe en charge du projet prend le relais.
CONTACT Équipe projet LGV PACA, Chef de projet : Bernard Gyssels - 04 96 17 04 81 bernard.gyssels@rff.fr - Direction Régionale RFF PACA, 17 la Canebière, BP 72208 13207 Marseille Cedex 1.



LES 3 RÉUNIONS DE SYNTHÈSE

Outre la "caravane" de ses plus fidèles participants, les réunions de synthèse du débat public ont drainé sur leur passage plusieurs cortèges de manifestants : tracteurs pour Toulon et cow-boys du parc OK Corral à Marseille. Dès le début de chaque réunion, Philippe Marzolf, président de la Commission particulière, a fait référence au communiqué de presse de Christian Estrosi, président du Conseil Général des Alpes-Maritimes et Ministre délégué à l'Aménagement du territoire. Ce communiqué, largement repris par la presse, faisait état d'une position commune des grands élus des trois agglomérations et du département des Alpes-Maritimes sur le trac littoral (Marseille-Blancarde, Toulon-La Pauline et Nice-St Augustin). Cette déclaration a créé confusion et agacement au sein de la population. Beaucoup se sont offusqués d'une prise de position qui ferait fi du débat public ; certains parlant même de "délit d'ingérence". Philippe Marzolf, confirmé par les élus de la Région, le Préfet de région et le représentant de Christian Estrosi aux réunions de synthèse a commenté cette prise de position en la considérant comme une contribution au débat, émanant d'un acteur du débat et non du Ministre délégué à l'Aménagement du territoire. Et si, comme le soulignait Michel Vauzelle, président de la Région, "l'intervention de Christian Estrosi avant la fin de la concertation était maladroite", il pense "qu'elle était motivée par le souci d'éviter que le gouvernement ne soit tenté de privilégier d'autres lignes TGV". Et, en effet, nombre d'élus, de participants ainsi que RFF accueillent avec satisfaction le fait que les grands élus des trois départements soient parvenus à une position commune. Pour Jean-Marie Bertrand, directeur général de RFF : "le processus de prise de décision publique est long : RFF propose, mais ce n'est que dans la mesure où un consensus se forme entre les élus que le projet est réalisé". ●●● suite en p.2



Ceci ayant été clarifié, les réunions de synthèse de Toulon et Marseille ont été le dernier lieu d'expression pour les opposants aux projets. Ainsi les viticulteurs du Var sont venus à Toulon réaffirmer leur opposition au principe même de la LGV : "non le TGV n'est pas indispensable au développement du Var, non la pollution ne sera pas diminuée puisqu'il y aura un afflux de personnes supplémentaires, et enfin la LGV ne résoudra qu'à court terme la saturation de l'aéroport de

Nice". Certains habitants du Var se sont également inquiétés du projet de gare à La Pauline. À Marseille, Claude Vallette a accueilli les manifestants et a rencontré, en marge de la réunion, les représentants de l'Association Sauvegarde Environnement Cuges (ASEC). Suite à cette rencontre, le président de la commission d'aménagement à la Communauté urbaine MPM a demandé officiellement à RFF d'étudier au moins 3 tracés : Nord Marseille, Nord Durance, Nord Aix. A Nice, Louis Nègre, vice-président du Conseil Général des Alpes-Maritimes, a rappelé qu'un consensus s'est formé sur la volonté de poursuivre la ligne vers l'Italie. Il a indiqué que le Commissaire européen aux Transports, rencontré le 4 juillet 2005, a montré une position très volontariste sur ce point ; il s'est d'ailleurs engagé à un rapprochement avec l'Italie pour un projet commun.

Lors de ces trois réunions, il a encore été question du financement de cette LGV. En effet, malgré un atelier pédagogique organisé par la Commission particulière (le 25 mai 2005), l'inquiétude a surgi à nouveau. Jean-Claude Lhommeau, de Garéoult, "craint notamment une dérive des coûts par rapport aux chiffres annoncés et une contribution massive des collectivités territoriales". Jean-Marie Bertrand, de RFF, comprend la préoccupation des participants à propos de la répartition des coûts entre l'entretien et les investissements. En ce qui concerne le coût total du projet, il pense que le phasage pourrait être un moyen de faire face aux contraintes financières.

La demande en TER est également revenue au devant de la scène. Sur ce point, RFF a rappelé que, sans le projet de LGV, une amélioration notable des transports régionaux ne pourrait être possible dans la région.

A propos de l'aménagement du territoire, qui fut une des préoccupations majeures du débat, Robert Alfonsi, a annoncé que la Région, dans les mois à venir, allait organiser des ateliers sur ce sujet, ainsi que sur celui du développement durable et sur la priorité à accorder aux TER. Quant aux problèmes relatifs au foncier, il a indiqué qu'un établissement public foncier régional avait été créé afin de pratiquer des réserves foncières (logement social, établissements publics).

Après que Philippe Marzolf a remercié les participants, le maître d'ouvrage et les membres de la commission, Christian Frémont, Préfet de région, a conclu la dernière réunion de synthèse en appelant au consensus, pour éviter que le gouvernement ne donne la priorité à d'autres projets ; au bon sens, pour faire preuve de sagesse en matière de coût et de contraintes techniques ; et à la détermination de tous, pour que la mobilisation ne faiblisse pas pendant toute la durée de la mise en œuvre du projet. ■

Le bilan de la SNCF

Gilles Cartier, directeur régional de la SNCF, note la forte demande d'amélioration de l'offre TER, avec des dessertes nouvelles, des trains plus nombreux et une meilleure ponctualité. Concernant la ligne LGV, si le besoin d'améliorer les temps de parcours est clair, afin de faire du TGV une alternative crédible à l'avion et à la route, la SNCF prendra mieux en compte les temps de parcours porte-à-porte. La SNCF retient également le refus massif des gares excentrées, la nécessité de penser l'inscription des gares dans un projet d'aménagement urbain et l'impératif de travailler la synergie entre gares actuelles et gares nouvelles. Dans les Bouches-du-Rhône, plusieurs questions se posent. Aix TGV est-elle appelée à devenir la grande gare de l'agglomération Marseille/Aix dans 20 ans ? Y a-t-il, avec l'implantation du projet ITER, l'opportunité d'une gare dans le Val de Durance ? St Charles reste-t-elle la gare principale de Marseille, ou va-t-elle fonctionner en binôme avec La Blacarde ? Dans ce cas, il faudra travailler l'accessibilité de cette dernière et la lisibilité de "l'offre voyageurs".

Dire d'expert

Les objectifs du dire d'expert commandé et financé par la CNDP étaient doubles : analyser et évaluer les études réalisées par RFF sur les possibilités d'augmentation de la capacité du réseau existant, d'une part et évaluer la pertinence des propositions alternatives présentées lors du débat public et les potentialités de maillage et d'interconnexion avec le réseau existant d'autre part. L'expert porte une appréciation globale positive sur les études menées par RFF. Il regrette seulement que le potentiel de la ligne Carnoules-Gardanne ait été sous-estimé. Quant à la pertinence des propositions alternatives et des études complémentaires à réaliser, selon l'expert, elles dépendent des objectifs et des priorités formulés dans le cadre du projet de la nouvelle infrastructure. En outre, l'expert met en avant l'intérêt de faire du phasage du projet un objectif, pour rentabiliser au mieux l'investissement et réduire les coûts d'amortissement.

Le bilan de RFF

RFF retire comme premiers enseignements du débat une quasi unanimité en faveur du développement du train (TGV, TER ou trains rapides inter cités) et la mise en œuvre d'un réseau ferroviaire pour le XXI^{ème} siècle en PACA. Le double enjeu de la grande vitesse et de la grande capacité au service du renouveau ferroviaire leur apparaît mieux compris par le public. RFF a bien pris conscience que les temps de parcours vers l'extérieur et les conditions de circulation à l'intérieur devaient s'améliorer concomitamment. Ils ont noté les remarques faites sur la complémentarité nécessaire TGV-TER, sur l'emplacement des gares nouvelles et sur la relation que la gare nouvelle se doit d'entretenir avec la gare existante, la ville et ses transports urbains. Ils enregistrent les inquiétudes nombreuses exprimées sur la préservation des territoires traversés.

Pour Bernard Gyssels, chef du projet LGV PACA, l'opportunité et les objectifs d'une 2^{ème} ligne Est-Ouest assurant à la région la grande vitesse et la grande capacité sont globalement partagés, mais il n'est pas possible de satisfaire intégralement l'ensemble des objectifs des acteurs. Il faudra donc faire des choix. Des propositions seront élaborées, qui optimisent ces choix et articulent au mieux la LGV avec les infrastructures existantes, limitent les impacts sur les milieux humains et naturels et contiennent les coûts dans les limites de l'acceptable.

Le bilan des acteurs

3 questions ont été posées aux 163 acteurs (institutions, organismes socio-économiques, associations, particuliers...) qui ont manifesté, dès l'annonce du débat public, leur position sur le projet :

Que reprenez-vous du débat qui se termine ?

Qu'attendez-vous de la publication par le Maître d'Ouvrage du principe et des conditions de poursuite du projet ?

Quelles sont vos attentes et vos propositions sur les modalités d'information et de participation des acteurs et du public, tout au long de l'élaboration du projet s'il se poursuit ?

Les réponses reflètent les enjeux défendus par les acteurs (opposition de principe dans le Centre Var, enjeux de protection de l'environnement, saturation de l'aéroport de Nice...). L'appréciation des acteurs est positive sur le déroulement du débat et le rôle de la CPDP, mais plus critique quant à l'attitude peu évolutive du maître d'ouvrage. Le sentiment général est d'avoir été peu entendu par RFF et la SNCF. Les acteurs demandent donc une décision transparente

tenant compte du débat. Ils réclament un projet et un plan de financement précis ainsi qu'un calendrier des étapes de réalisation. Une information régulière du public, via des réunions publiques et le site internet de la CPDP est aussi demandée, tout comme la volonté de créer un comité de suivi partenaire du comité d'orientation. Un consensus sur la nécessité d'études complémentaires se dégage également. Celles-ci, confiées à des bureaux indépendants de RFF, permettraient de prendre en compte les points controversés dans le débat et de définir un projet autour d'alternatives en termes d'aménagement du territoire. Les solutions alternatives doivent être approfondies, ainsi que la réflexion pour une desserte globale (TGV, TER, ferroutage...) ; les objectifs de poursuite vers l'Italie et d'insertion européenne du projet doivent être pris en compte.



Première synthèse de la CPDP

Près de 8000 personnes ont participé aux réunions publiques du débat public, dont près de 50% dans le Var.

A la question, posée à l'ouverture du débat, de l'opportunité d'une ligne nouvelle à grande vitesse dans la région PACA, la réponse est complexe : une ligne nouvelle, oui, mais pas nécessairement de bout en bout ni forcément à grande vitesse, sauf pour les Alpes-Maritimes. Et, surtout, à condition que cette ligne nouvelle soit couplée à un vrai programme de transports régionaux, qu'elle respecte l'environnement, que les gares soient au cœur des agglomérations, qu'elle s'intègre à un vrai plan d'aménagement du territoire, et qu'elle apporte un réel progrès au quotidien (report modal, gain en temps de parcours...). Par conséquent, avant de répondre à la question de l'opportunité d'une LGV, les participants au débat souhaitent que le maître d'ouvrage et les élus prennent en compte leurs priorités et répondent à leurs inquiétudes.

Des convergences plus ou moins partagées sont apparues sur les décisions à prendre :

- Tous les acteurs se rejoignent sur la nécessité d'augmenter les capacités ferroviaires et de donner la priorité aux transports quotidiens (TER et dessertes type RER), afin d'offrir une vraie alternative au tout routier ;
- Profiter de l'implantation de cette ligne pour réfléchir à l'aménagement du territoire (la Région a annoncé son intention de mettre en place des comités de réflexion) ;
- Établir des liaisons rapides entre les métropoles régionales et vers le réseau TGV européen ;
- Maintenir la desserte des gares-centres, pas de gares excentrées (pour les acteurs

convaincus de la nécessité de la LGV) ;

- Poursuivre le projet vers l'Italie pour réaliser l'arc méditerranéen (pour les acteurs convaincus de la nécessité de la LGV) et en étudier la cohérence avec les projets italiens ;
- Étudier la nécessité d'une solution mixte voyageurs/marchandises, en collaboration avec les acteurs socio-économiques de Barcelone et Gênes

Ces convergences ne suffisent pas à donner une réponse univoque à la question de l'opportunité, parce qu'il reste des inquiétudes et des interrogations à lever :

- Inquiétudes sur les impacts environnementaux du projet ;
- Interrogations sur le financement du projet et son incidence sur les finances et la fiscalité locales (nouvelles contraintes dues au mode de financement du réseau ferroviaire) ;
- Scepticisme sur la capacité, en particulier financière, de développer les TER en parallèle avec la mise en œuvre du projet de LGV (Il n'y a pas d'engagement sur le développement des transports régionaux au-delà du CPER) ;
- Interrogations sur l'emplacement des gares et les projets urbains qui doivent l'accompagner ;

Le débat a fait ressortir, selon les objectifs poursuivis, trois familles de projets en plus du développement des déplacements quotidiens :

- **Un projet de LGV Côte d'Azur, destiné à rapprocher Nice de Paris et de l'Europe** pour désenclaver les Alpes-Maritimes (projet notamment porté par la CCI de Nice). Ce projet permet également de libérer l'aéroport de Nice des vols nationaux au profit de l'international, d'une part et offre, d'autre

part, l'opportunité de desservir le centre de Cadarache et, par des connexions, les départements alpins.

- **Un projet de LGV desservant en chapelet les métropoles littorales** (projet notamment porté par les agglomérations de Marseille, Toulon et Aix-en-Provence), qui assure la position de Marseille sur l'arc méditerranéen, améliore les relations entre les métropoles de la région et permet l'implantation de gares proches des centres-villes.
- **Un projet de liaisons régionales rapides appuyées sur le réseau existant**, émanant d'associations locales. Ce projet vise en priorité à répondre aux besoins en déplacements quotidiens, et à limiter les coûts financiers et environnementaux, au prix d'un objectif final moins ambitieux sur le temps de parcours Paris-Nice.

Chacun de ces projets module les quatre objectifs initiaux selon une vision de l'aménagement du territoire qui lui est propre. **Ainsi le débat a fait émerger trois conceptions de l'aménagement du territoire que l'on pourrait résumer par :**

- **le TGV d'abord**
- **les métropoles d'abord**
- **les territoires d'abord.**

Le débat a souligné l'insuffisance de réflexion préalable sur les conceptions de l'aménagement du territoire qui doivent justifier le projet et la crainte de voir, dans le cadre des études ultérieures, la problématique de l'aménagement du territoire réduite à la justification de la construction d'une ligne à grande vitesse. Une décision de poursuite du projet ne pourra donc être prise sans que soient précisées les conceptions de l'aménagement du territoire régional qui la fondent. ■

Le bilan du comité d'orientation (Région, Départements, Agglomérations)

En guise d'introduction aux trois réunions de synthèse de Nice, Toulon et Marseille, tous les membres du Comité d'orientation ont remercié la CPDP, RFF, la SNCF et les participants au débat.

La Région

La Région, en la personne de Gérard Piel à Nice, Robert Alfonsi à Toulon, et Michel Vauzelle à Marseille, a rappelé qu'elle s'était prononcée sans ambiguïté en faveur de la LGV PACA pour assurer son développement économique et résoudre ses besoins en transports publics. Robert Alfonsi pense que le projet de LGV serait mieux accepté si les concitoyens bénéficiaient d'un réseau TER performant pour les transports du quotidien. Sur ce point, les représentants de la Région rappellent leur engagement financier dans le contrat de plan État-Région en faveur du développement des TER et regrettent un manque d'implication de l'État.

Sur le projet de LGV, Michel Vauzelle (président du Conseil régional PACA) se réjouit que les grands élus du littoral se soient mis d'accord sur un tracé, même s'il reste à analyser la faisabilité environnementale, la faisabilité technique et la faisabilité financière. Gérard Piel assure

que la Région assumera pleinement ses responsabilités dans le domaine financier.

Les Conseils généraux

Louis Nègre (représentant du président du Conseil général des Alpes-Maritimes) se déclare satisfait de l'existence d'un accord des maires de Nice, Toulon et Marseille, ce qui constitue un atout majeur pour la reconnaissance du projet par l'État.

François Cavallier (représentant du président du Conseil général du Var) veut faire de la LGV PACA un outil de développement durable. À l'adresse des agriculteurs, il réaffirme les engagements du Conseil général en faveur de la préservation de leur outil de travail.

Christophe Masse (représentant du président du Conseil général des Bouches-du-Rhône) met l'accent sur la nécessité de ne pas déconnecter la LGV des dessertes locales. Il assure que le Conseil général veillera à ce que le débat se poursuive avec un souci d'écoute des différentes parties prenantes.

Les Agglomérations

Claude Vallette (représentant du président de la communauté d'agglomération de Marseille) espère que le consensus qui s'est dégagé pour

un fuseau passant par Aix TGV, Marseille TGV, Toulon La Pauline, Cannes et Nice-St Augustin incitera l'État à donner la priorité au projet de LGV PACA par rapport aux autres projets de LGV. Si le tracé retenu est celui qui passe par Marseille, il prend l'engagement que les protections nécessaires seront réalisées pour protéger des nuisances les habitants de la vallée de l'Huveaune, Cuges, Signes, etc.

Robert Beneventi (représentant du président de la communauté d'agglomération de Toulon) souhaite, pour l'aire toulonnaise, que l'État et RFF s'engagent à poursuivre, tout au long de l'élaboration et de la réalisation du projet, la concertation avec les représentants du monde agricole pour choisir le tracé le moins agressif, avec les collectivités locales et les socioprofessionnels ; qu'ils étudient toutes les solutions pour minimiser l'impact écologique et humain, et développent les TER notamment en envisageant la réouverture de la ligne Carnoules-Brignoles-St Maximin-Gardanne.

Robert Beneventi informe l'assemblée qu'un "atelier TGV" sera mis en place dans le cadre du Scot pour suivre pas à pas les études de RFF et faire valoir les intérêts des communes concernées et des agriculteurs. ■



Philippe Marzolf :

“Le débat public est clos, rendez-vous en septembre”

Le débat public qui s'est déroulé du 21 février au 8 juillet dernier a été remarquable à plus d'un titre. Je pense principalement à la formidable mobilisation du public au cours de ces quatre mois et demi, dont témoigne par exemple le grand nombre de questions posées, et de contributions reçues. Mais c'est avant tout pour la qualité de leur argumentation que je tiens à remercier tous les participants.

Exprimés par un public très diversifié, ces arguments ont été le fruit de réflexions souvent très approfondies. D'autre part, et bien que ces réflexions aient soutenu des opinions parfois contradictoires, l'écoute et le respect des interlocuteurs n'en ont pas moins été des valeurs partagées par tous. Les regrettables exceptions dont certains ont pu légitimement se trouver choqués ne doivent surtout pas masquer l'excellente tenue du débat sur ce point.

Pour la commission particulière du débat public, cette très forte mobilisation a entraîné un afflux inattendu – car inédit dans les débats précédents – d'informations à traiter. L'une de mes grandes satisfactions en tant que président de cette CPDP est d'avoir pu mobiliser les moyens nécessaires pour gérer le travail considérable que ce débat a représenté.

A l'heure des remerciements, je n'omettrai donc pas de féliciter chaleureusement les membres de la commission pour leur investissement constant dans le débat. N'oublions pas non plus toute l'équipe qui a travaillé en coulisse pour que chacun d'entre vous bénéficie de l'information la plus complète et la plus accessible qu'il nous a été possible de vous fournir.

Le débat public proprement dit est clos. Le travail de la commission ne s'arrête pas pour autant, puisque nous vous présenterons dès le mois de septembre le compte rendu de la CPDP et le bilan que va tirer la commission nationale du débat public sur le projet de LGV PACA.

Le compte rendu de la CPDP et le bilan de la CNDP seront consultables et téléchargeables en septembre sur le site de la CPDP qui reste actif pendant une année : www.debatpublic-lgvpac.org. Tous les documents du débat peuvent être consultés à la Commission nationale du débat public, sur rendez-vous : Commission Nationale du Débat Public (CNDP) - 6 rue du Général Camou - 75007 Paris Tél. : 01 42 19 20 26 - Fax : 01 42 19 17 90 - contact@debatpublic.fr - www.debatpublic.fr