

DEBAT PUBLIC LGV PACA

Synthèse des contributions reçues avant le 30 septembre 2004

PROBLEMATIQUES A DEBATTRE :

Opportunité

La plupart des acteurs s'accordent pour constater que la Région PACA souffre d'une congestion de ses infrastructures autoroutières et aériennes, que l'infrastructure ferroviaire est obsolète pour répondre à la demande de transport rapide et aux besoins de développement des TER et enfin que le mode ferroviaire est une alternative économique et favorable à la préservation de l'environnement.

Les questions portent sur la **diversité des enjeux de cette nouvelle ligne** : enjeux de desserte rapide à grande vitesse du Var et des Alpes-Maritimes, insertion dans le projet à grande vitesse européen et réalisation de maillon central entre l'Italie et l'Espagne, enjeux d'aménagement du territoire (et pour quel projet de territoire ?), enjeux de liaison rapide entre les grandes agglomérations, enjeux de développement parallèle des TER et de l'intermodalité avec la nouvelle ligne, enjeux de développement d'un moyen de transport alternatif au tout routier...

Une question fréquemment soulevée est celle de la **mixité de la ligne, voyageurs et fret**, pour répondre à des enjeux de report modal du trafic de marchandises de la route vers le rail.

A la multiplicité des enjeux s'ajoute la multiplicité des solutions d'itinéraires possibles et de localisation des gares, qui entraîne des **enjeux locaux particuliers** concernant d'une part, l'activité économique (vignobles de Cuers et terrains agricoles du Var) et les impacts sur la qualité de vie et l'environnement local, et d'autre part, la question de desserte de l'aire toulonnaise et de Toulon Centre.

Face à cette multiplicité d'enjeux et d'alternatives d'itinéraires, les acteurs sont demandeurs d'éléments leur permettant **d'évaluer toutes les solutions proposées, tant sur le plan des services rendus et pour quel type d'usager, que sur le plan des impacts attendus en termes socio-économiques, environnementaux et de développement local.**

La question du **financement** est également abordée (quels acteurs ?), ainsi que celle d'un **choix équilibré** entre les gains de vitesse, les coûts et l'impact sur le territoire.

Les différentes problématiques en terme d'opportunité soulevées pendant la préparation du débat sont détaillées ci-dessous :

Utilité d'une ligne nouvelle et impact sur les autres projets

- Intérêt de la ligne nouvelle par rapport à l'aménagement de la ligne existante
- Opportunité d'un point de vue économique et social
- Positionnement de ce projet dans un débat plus général sur la problématique des transports en Région PACA
- Opportunité de la création de la 3^e voie d'Antibes avec ses nuisances en cohabitation avec le nouveau projet de LGV

Rôle fonctionnel de la ligne

- Désenclavement de la Région PACA (relier Nice à Marseille en 1h40 au lieu de 2h30 actuellement)
- Développement de synergie avec les régions voisines (triangle Nice-Lyon-Montpellier)
- Raccordement au réseau européen ferroviaire à grande vitesse (relier Nice à Paris en moins de 4h au lieu de 5h30 actuellement)
- Réalisation de l'Arc Méditerranéen à grande vitesse de Barcelone jusqu'à Gêne
- Positionnement de la Région PACA au centre de l'Arc Méditerranéen
- Réalisation de liaisons rapides intercités Marseille, Toulon, Nice
- Développement des TER sur les voies existantes
- Intermodalité
- Mixité de ligne et transfert modal du fret routier
- Choix entre les différents enjeux (échelle internationale, nationale et locale) et fonctions (quel usager est privilégié ?)
- Desserte des territoires traversés et notamment de l'arrière pays Varois
- Equilibre entre le temps gagné, le coût du projet, l'intérêt pour les populations et les conséquences pour l'environnement
- Capacité de développement local d'une nouvelle ligne dans le cadre d'un projet de territoire

Coût et financement

- Coût des investissements et du fonctionnement (ligne, gares, accès)
- Financement : quels acteurs ?
- Modularité du projet et phasage par portions offrant un gain de vitesse optimale, hiérarchisation de l'intervention depuis l'Est ou l'Ouest

Impacts

- Augmentation de la pression foncière
- Réduction de la surface agricole dans le Var
- Impact socio-économique touristique sur le littoral et l'arrière pays
- Avenir du domaine viticole sur Cuers, emprise foncière
- Impact ou pas sur le trafic aérien
- Impact sur le trafic routier et transfert modal
- Trafic et nuisances induits par les nouvelles gares
- Impact environnemental
- Nuisances sonores
- Droit au départ, expropriations
- Mode d'évaluation des impacts au regard de l'expérience du TGV Méditerranée

Objectifs

En fonction de la diversité des enjeux portés par les acteurs, les objectifs exprimés sont à la fois divergents et complémentaires si l'on recherche une solution de compromis.

Un des objectifs est bien entendu **la grande vitesse** et s'exprime par un temps de parcours entre Nice et Paris compris entre 3h30 et 4h00 suivant les acteurs. Cet enjeu entre en concurrence avec celui de **desserte intra-régionale**, avec des objectifs de desserte de l'aire toulonnaise et de l'Est varois. Certains font du développement des **TER** un préalable à la réalisation de la nouvelle ligne. Assurer l'**intermodalité** tous modes confondus (LGV, réseau ferroviaire existant, TER, aéroports, accès ...) est un objectif fort.

Enfin, les acteurs proposent des **objectifs différents de développement territorial** en fonction de leur positionnement : développement économique, développement touristique, projet économe en foncier agricole, amélioration de la vie des Provençaux en terme de déplacement, cadre de vie, emploi et développement durable.

Le maître d'ouvrage n'oublie pas l'objectif de maîtrise des **coûts**.

Le détail des objectifs cités est donné ci-dessous.

Vitesse et desserte

- Raccordement au réseau européen GV
- Temps de parcours Paris-Nice de 3h30 à 4h00
- Mise en service en 2015 pour les Alpes-Maritimes
- Développement des liaisons intercités
- Desserte de l'Aire Toulonnaise et l'Est varois
- Desserte de l'arrière pays
- Intermodalité des infrastructures de transport (LGV et réseau ferroviaire existant, TCSP, air, ...)

Développement territorial et développement durable

- Amélioration de la vie des Provençaux : déplacement, cadre de vie, emploi
- Contribuer au développement économique
- Conforter l'activité touristique
- Projet économe en foncier agricole
- Accompagnement des projets régionaux de développement et non le contraire
- Réalisation de l'Arc Méditerranéen
- Coordonner la réalisation de la LGV avec les développements ferroviaires en Italie
- Anticiper les besoins générés avec l'ouverture des voies à la concurrence fret et voyageurs
- Consensus entre les objectifs d'aménagement du territoire, de système de transports publics, de développement d'opérateurs ferroviaires et financement
- Maîtrise des coûts
- Phasage du projet et limitation aux tronçons les plus efficaces (pas d'obligation d'arrivée de la ligne jusqu'à Nice, la réduction limitée des temps de parcours sur ce dernier tronçon par exemple ne justifiant pas le sacrifice du territoire)
- Projet de développement durable
- Transfert modal de la route vers le rail en particulier pour le fret

Caractéristiques du projet

La **localisation des gares** est un élément majeur de questionnement, notamment pour les sites éventuels mais aussi dans leur fonctionnalité (gare des villes/gare des champs, plates-formes intermodales). La question de la **mixité fret** est à nouveau évoquée pour une partie des tronçons, et en particulier les Alpes-Maritimes pour assurer le lien avec les projets de développement italiens.

Localisation des gares

- Positionnement des gares
- Création d'une gare dans l'agglomération marseillaise avec interconnexion rapide avec Marseille St Charles et voie PLM
- Gares nouvelles Toulon Nord et Est varois
- Gare à Aubagne équilibrant la desserte de Toulon et Marseille
- Avantages/inconvénients des gares à proximité des cœurs d'agglomération par rapport aux gares de frange
- Desserte du cœur des villes dans le cadre des projets de restructuration et renouvellement urbain
- Proposition de gare au Cannet des Maures

Fonctionnalités

- Interconnexion pluri-modale
- Mixité sur des sections importantes
- LGV mixte fret dans les Alpes Maritimes, en liaison avec la voie ligure
- Ligne haute capacité
- Affectation exclusive des voies existantes aux TER
- Usagers PMR (Personne à Mobilité Réduite)
- Fret express

Etudes

- Nombre de TGV et voyageurs
- Caractéristiques détaillées pour chaque itinéraire retenu
- Etudes géologiques par itinéraire

CONTENU DU DOSSIER DU DEBAT :

Le dossier du débat doit donner tous les éléments pour permettre **une bonne compréhension des enjeux** et donner des **clés pour évaluer l'intérêt ou l'impact relatif de chaque solution proposée**. Il doit être à la fois complet et accessible par le plus grand nombre. La demande de **cartographie** précise, grand format est récurrente, cartographie des itinéraires mais aussi des impacts socio-économiques et environnementaux.

La demande concerne des **éléments de base caractérisant les différents scénarios** en terme de desserte, trafic, cadencement, correspondances, temps de trajet de "porte à porte", coûts et financement, impacts socio-économiques, environnementaux et de développement territorial.

Des indicateurs pertinents doivent être donnés pour permettre au public de comparer les différentes solutions, indicateurs **correspondant aux objectifs atteints par chaque solution, effets et contraintes induits** et non pas seulement comparaison de coûts et de temps de parcours.

Des questions particulières concernent **l'extrémité du projet vers l'Italie et le phasage de réalisation** : raccordement à la voie existante aux environs de Nice, poursuite vers l'Italie, Quid des projets de 3^e voie et du contournement autoroutier de Nice,...

Le projet doit être analysé aux **différentes échelles locales, régionales et européennes**.

Les acteurs attendent des éléments et notamment toutes les études existantes, ou à réaliser, qui pourraient leur permettre de comprendre l'intérêt de chaque solution tant en terme de solution technique, de montage juridique et financier, que bien entendu, d'impact socio-économique et environnemental. Ils souhaitent en particulier disposer des retours d'expérience et **des évaluations de projets déjà réalisés** : études sur la mixité Fret-Voyageurs, études sur l'intermodalité, les TER GV, TER et dessertes des centres villes, études de bilan sur le TGV Méditerranée, effets induits par les gares TGV, présentation de solutions alternatives françaises ou étrangères,...

De nombreuses demandes concernent les **impacts environnementaux du projet** : nuisances acoustiques, pollution, zones à risques et TMD (transport de marchandises dangereuses), insertion paysagère, impact sur le foncier agricole et l'activité viticole, ... La question des nuisances pendant la phase de travaux est également abordée.

Enfin, des demandes sont exprimées pour que le dossier rende compte de l'accueil du projet par le public.

Les éléments détaillés sont donnés ci-dessous.

Éléments de compréhension du projet et de comparaison des variantes

- Dossier à la fois complet et accessible au plus grand public
- Tracés précis des couloirs sur de grandes cartes avec les gares (compréhensibles par tous)
- Tous les éléments permettant de comprendre le dossier : tracés et position des gares, trafics, cadences, grilles de dessertes de la SNCF, zones d'influences, interconnexions, temps de trajet de porte à porte, impacts socio-économiques et environnementaux et mesures compensatoires, coût et rentabilité, transfert modal, les différents scénarios dont le cas sans LGV, l'état initial et la projection à 20 ans aussi bien en matière de trafic que de développement démographique et d'impact sur l'aménagement du territoire,...
- Diverses échelles d'approche : locale, régionale et européenne (cartographie)
- Tous les modes de transports dont TER GV, TER et transit PL
- Comparaison des temps de trajet pour les différents modes de transport (route, air, train,...)
- Coûts d'investissement et de fonctionnement, planning de réalisation, phasage pour chaque scénario
- Variantes explicitées par rapport à chaque objectif (indicateurs d'objectifs et pas seulement vitesse et coût de la ligne)
- Analyse multicritères de la pertinence des scénarios envisagés (coûts, difficultés d'insertion, niveau de dessertes des territoires et fréquentation attendue)
- Financement et politique tarifaire
- Compatibilité avec l'audit financier des infrastructures de transport

Des approfondissements

- Etude mixité Fret-Voyageurs :
- étude comparée d'une ligne dédiée LGV type Paris-Lyon et d'une ligne mixte Fret-LGV type Perpignan-Figueras
- simulation comparée d'une ligne dédiée LGV Marseille-Nice et d'une ligne mixte Fret-LGV internationale Marseille (ou Avignon ou Aix)-Vintimille
- contre-projets de sociétés (Eiffage et autres)
- TER, TER GV et desserte des centres villes
- carte du réseau de transport public dont le réseau ferroviaire
- grille des services LGV/TER GV
- TER notamment pour Toulon
- mesures d'accompagnement complémentaires (remise en route de lignes désaffectées, liaison LGV- lignes classiques)
- Desserte des centres villes au regard de l'évolution du prix du pétrole à 20 ans et des contraintes liées
- Articulation avec les projets en cours et leur devenir
- 3° voie Marseille-Aubagne et Cannes-Nice
- doublement Aix-Marseille, ...
- seuils de saturation des sections à trois voies
- Extrémité Est du projet vers Nice et l'Italie
- traiter séparément la partie avant et après Estérel
- raccordement aux voies existantes à Nice
- conditions de poursuite vers l'Italie
- correspondances locales et internationales vers Vintimille, Savone et Gênes
- phasage dans le temps et impact sur les délais

- Impacts socio-économiques, environnementaux et sur l'aménagement territorial

- informer sur les problématiques environnementales et sur le cadre de vie, donner tous les éléments sur les perspectives et les modifications de la région en matière d'aménagement du territoire
- Bilan actuel socio-économique et environnemental du trafic et des transports dans la Région (axes principaux et secondaires, coûts tarifaires, horaires et environnementaux, transferts depuis et vers les régions RA et Languedoc-Roussillon, indice de pollution atmosphérique)
- Mesures de veille économique et environnementale à mettre en place
- Mesures d'accompagnement et compensatoires
- Evaluation des impacts des projets réalisés tels que le TGV Méditerranée, bilan socio-économique, environnemental, de développement territorial (synthèse des projets qui se sont greffés aux gares TGV)
- Illustration d'exemples réalisés de lignes ferroviaires nouvelles en environnement exceptionnel : Genova-Ventimiglia, Firenze-Bologna
- Bilan LOTI de grandes infrastructures (projets autoroutiers ou ferroviaires)
- Cartographie des zones à risques et TMD (Transport de Marchandises Dangereuses)
- Nuisances acoustiques et efficacité des protections
- Pollution
- Insertion paysagère
- Emprise au sol, impact sur le foncier agricole et l'activité viticole

- Solutions alternatives

- Evaluation de propositions alternatives
- Evaluation des coûts et délais de réalisation si autre opérateur que RFF
- Expertises de bureaux d'études indépendants (étrangers par exemple)
- Options technologiques
- Eléments détaillés de solutions concurrentes, alternatives ou complémentaires (extension/ajout de port, d'aéroport, autoroute de contournement de Nice, ...)

OUTILS D'INFORMATION ET MODES DE DIFFUSION :

Les **outils et modes de diffusion habituels du débat public** sont tous cités : permanences dans les locaux de la CPDP, diffusion des documents et notamment des lettres, mise en boîte aux lettres d'un document d'information sur la tenue du débat pour informer très largement le public, affichettes dans les lieux publics dont les aéroports, gares, dossier support dans les mairies avec registre, exposition itinérante dans les mairies, site web et forum de discussion, N° vert, réunions publiques, information par la presse et journaux municipaux,...

L'attention de la CPDP est attirée sur le **public à informer et mobiliser**, d'une part tous les acteurs, élus, institutionnels, acteurs socio-économiques, associations mais aussi et surtout le grand public, dont les riverains qui pourraient être concernés par une des solutions, les usagers des transports, mais aussi l'ensemble de la population éventuelle bénéficiaire en terme de desserte. La question du public étranger est également abordée avec traduction de documents pour une diffusion dans les aéroports français et étrangers.

Des propositions de diffusion par la presse sont fréquemment proposées, encartage dans la presse régionale, présentation du projet sur une chaîne de télévision. De nombreuses remarques sont faites sur le manque d'objectivité des articles parus dans la presse.

Certains acteurs font des **propositions innovantes** qui méritent d'être étudiées telles qu'une démarche pédagogique au niveau des collèges, écoles et enseignants ou une page web junior, ou la mise à disposition de cassettes ou CD-Rom présentant le projet, supports plus attractifs que des documents papiers, ainsi que la réalisation de films de synthèse présentant l'insertion paysagère et les protections phoniques.

Une demande des associations est de disposer des dossiers et **études sous format papier** et pas seulement informatique.

Enfin, un acteur pose la question centrale de **définition d'une stratégie d'information**, puis de listing des acteurs, des **actions et des coûts correspondants**.

MOYENS D'EXPRESSION ET DE PARTICIPATION DU PUBLIC :

La question principalement abordée est celle de l'organisation des **réunions publiques**, répartition géographique et type de réunion : réunion générale ou réunion de proximité, réunion thématique, Les réunions doivent aussi bien se tenir dans les grandes agglomérations que dans l'ensemble des communes du territoire, avec une équité de répartition entre les trois départements.

Les acteurs proposent différentes méthodes pour définir la localisation et le type de réunions : réunions dans les villes centrales, réunions de proximité pour les territoires qui seraient directement concernés par les couloirs de projet ou gares, réunions sur des territoires desservis par la ligne et non desservis, réunions couplées avec une visite de terrain : TGV Méditerranée et "gare betterave", réunions dans des gares et aéroports, réunions par communautés d'agglomération ou par groupement de communes. Sur le type de réunions, il est proposé des réunions générales mais aussi des réunions thématiques, ainsi que des réunions s'adressant à différents types de public concernés par le débat : usagers des transports, acteurs agricoles, acteurs économiques, riverains potentiels.

Il est toujours souhaité que ces réunions se tiennent dans des **lieux publics** des communes et dans des lieux habituels et familiers de réunion pour les riverains, accessibles en transports collectifs et notamment ferroviaires. Les jours et horaires des réunions doivent permettre aux différents publics de participer.

Une liste de villes de réunions est citée par les acteurs : Marseille, Toulon, Nice, Fréjus/St Raphaël, Cannes, Cagnes sur Mer, Antibes, secteur Le Luc-Les Arcs-Le Muy, Grasse, ...

Il est proposé d'associer des **acteurs hors PACA** au débat, tels que la Région Rhône-Alpes et Languedoc Roussillon, ainsi que les Régions italiennes et espagnoles de Ligurie et Catalogne.

D'autres moyens d'expression et de participation du public sont bien entendu cités : expression écrite sous toutes ses formes, site web avec forum, tribune particulière consacrée à l'expression des lecteurs dans la presse régionale, initiation citoyenne des scolaires, page jeune ouverte sur le forum, registre des contributions des jeunes, permanence dans les communes, système questions-réponses, visite sur les sites concernés, participation aux réunions des Conseils de Développement des grandes agglomérations, création de groupes de réflexion citoyens avec production de contributions thématiques...

Le territoire a déjà fait l'expérience du débat public à travers les débats du Port de Nice et de FOS2XL. En ce qui concerne le système questions-réponses, il est préférable qu'un tel outil soit géré directement par la CPDP.

Enfin la question des moyens nécessaires aux associations pour participer au débat est abordée avec notamment la demande de mise à disposition de salles de réunions et moyens techniques.

Il est également proposé de prévoir une réunion de concertation avec les acteurs à mi-parcours permettant de faire le bilan des actions déjà engagées et éventuellement adapter en conséquence les modalités de déroulement du débat.

BESOINS EN INFORMATION :

La principale demande concerne la **mise à disposition rapide de toutes les études effectuées par RFF, avec une exigence de transparence complète des études réalisées**. Ces documents sont nécessaires à la réalisation des cahiers d'acteur. Le besoin de "grandes cartes" et d'études sous format numérique ou papier est rappelé.

Il existe une demande plus générale de mise à disposition d'études et de travaux existants relatifs à des **projets similaires**, ou dossiers nationaux ou étrangers présentant des **projets alternatifs**.

Les évaluations et bilans socio-économiques et environnementaux existants sur les lignes GV dont TGV Méditerranée déjà réalisés sont attendus, ainsi qu'une information sur l'ensemble des projets d'infrastructures de transport prévus en PACA.

Enfin, la **mise à disposition d'études particulières est demandée** : diagnostic de la structure agricole, avec impact et mesures compensatoires prévus, étude du seuil de saturation de la nouvelle ligne et de ses capacités d'adaptation, effets des mesures en cours pour réduire le trafic de transit PL (cabotage, axe Durance-Montgenèvre,...), étude des nuisances engendrées par le chantier, étude acoustique, hypothèses de localisation et de desserte multimodale des gares et plus particulièrement dans l'aire toulonnaise,...

Les acteurs souhaitent également pouvoir disposer **d'expertises indépendantes** du maître d'ouvrage, réalisées par exemple par des experts étrangers.

En ce qui concerne le débat public proprement dit, les acteurs souhaitent disposer des éléments relatifs aux **autres débats sur des sujets similaires** : compte rendu et bilan des autres débats sur le même sujet, moyens mis en œuvre et résultats obtenus.

Certains élus souhaiteraient pouvoir bénéficier d'une formation préalable au débat public.