



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

n°2
avril 2005

SOMMAIRE

Le débat public, premiers chiffres,
premier bilan du Président..... P.2

Synthèse des 3 réunions
de lancement..... P.2-3

Échos des réunions, questions..... P.6

Retour d'expérience sur le projet
Boutre-Carros..... P.6

Débat public : entre passion et argumentation

Le débat public sur le projet d'une ligne à grande vitesse en région Provence-Alpes-Côte d'Azur s'est ouvert avec les réunions de lancement du 3 mars à Nice, 8 mars à Toulon et 10 mars à Marseille. Ce projet, proposé par Réseau Ferré de France, a pour objectif la réalisation, à l'horizon 2015-2020, d'une nouvelle liaison ferroviaire à grande vitesse reliant les villes de Marseille, Toulon et Nice à la LGV Méditerranée. 34 réunions sont prévues jusqu'à la clôture du débat, le

21 juin prochain. Trois auditions publiques ont déjà permis aux acteurs d'exposer leur position sur le projet. Nous abordons maintenant les réunions thématiques qui permettent d'approfondir chaque sujet grâce à la présence d'experts. Suivront les réunions de proximité, au plus proche de chacun, où RFF fera une présentation du projet propre au territoire. Bien sûr tous les habitants de la région y sont aussi conviés. C'est le moment, donnez-nous votre avis !

5 nouvelles réunions prévues

- Un atelier pédagogique sur la problématique du financement des projets de LGV à **Marseille le mercredi 25 mai**, (salle à venir)
- Trois réunions de proximité : à **Antibes le mardi 19 avril** à la maison des Associations, à **Toulon le 1^{er} juin** au Palais Neptune et à **La Roquebrussanne** (date et lieu à venir)
- Une audition publique supplémentaire (date et lieu à venir)



LE JOURNAL DU DÉBAT PUBLIC

Directeur de la publication : Philippe Marzolf

Comité de rédaction : Dominique De Lauzières,
Annie Canis-Miletto, Olivier Klein, Philippe Marzolf,
Didier Corot, Alain Ohrel

Rédactrice : Bénédicte Julia

Conception/réalisation maquette : SCALP/CBW - www.cbw.fr

Crédits Photos : RFF, SNCF, CNDP.

"TGV", "TER" et "Corail" sont des marques déposées de la SNCF

Ne pas jeter sur la voie publique.

Ce sont près de 1840 personnes qui se sont mobilisées dans toute la région PACA pour participer à l'ouverture du débat public et questionner les représentants de RFF et de la SNCF sur le projet. 20 interpellateurs, partisans ou opposants au projet ont exposé leurs positions et répondu aux questions du public.



Synthèse des trois réunions de lancement

Les réunions ont été ouvertes par le préfet de région Christian Frémont qui a rappelé la forte concertation des élus à l'origine de ce projet. Il a insisté sur l'opportunité unique qu'apportait un débat public pour permettre à tous de comprendre les enjeux, les avantages, les inconvénients des diverses hypothèses et d'en débattre. Il a rappelé les difficultés inhérentes à cette ligne tant en termes de coût que d'environnement et a alerté tous les participants sur le fait que ce projet, pour voir le jour, ne pourrait souffrir de divergences de fond entre les acteurs de la Région, comme ce fut le cas en 1990. Il a appelé le public à venir participer activement au débat.

Philippe Marzolf, Président de la Commission particulière du débat public LGV PACA a ensuite présenté les principes et les règles d'un débat public ainsi que les moyens de s'informer et de participer. Après la présentation du projet par RFF, les interpellateurs – élus, associatifs, représentants socio-économiques – se sont exprimés. Des points communs et des sujets de divergence sont apparus dans les interventions des uns et des autres :

DES POINTS COMMUNS

Tous les élus présents – conseil régional, conseils généraux, communautés d'agglomération – ont réaffirmé leur volonté que ce projet aboutisse et insisté sur la nécessité de parler d'une même voix pour permettre à la LGV de voir le jour :

“Je crois au caractère rassembleur de ce projet, dès lors que chacun est convaincu que l'intérêt général est en jeu. Le débat sur le tracé viendra en son temps. Gardons-nous de brûler les étapes” déclarait Michel Vauzelle, par l'intermédiaire de ses représentants.

“Ne laissons pas passer la chance de nous inscrire dans ce courant d'échange européen, porteur d'avenir, de richesse et de progrès”, renchérissait Horace Lanfranchi, président du Conseil général du Var.

Acteurs socio-économiques et élus rappelaient d'une même voix les atouts de ce projet. Ainsi, pour le conseiller général des Bouches-du-

Rhône “la LGV doit proposer des liaisons de grande capacité rapides et directes entre les grandes métropoles de la Région” en soulignant également l'importance de l'arc méditerranéen : “Cette ligne va constituer un maillon de la liaison ferroviaire à grande vitesse qui doit, à terme, relier toutes les grandes métropoles de l'arc méditerranéen, de Barcelone à Gênes”. Ce qui suppose que ce projet soit conçu pour être poursuivi à l'est de Nice. Pour M. Estrosi le raccordement à l'Italie prime même, en temps, sur le raccordement à Paris, puisque un Vintimille-Gênes à grande vitesse est prévu en 2009.

La question du coût également est venue sur toutes les lèvres, cette ligne LGV étant la plus chère de sa catégorie au kilomètre. Le problème du financement reste entier. Un atelier pédagogique lui sera consacré le 25 mai à Marseille.

L'incidence du projet sur la pression foncière a également été largement évoquée : cette question sera, elle aussi, l'occasion d'une réunion thématique à Draguignan le 12 avril.

Pour les associations FNAUT PACA, FARE Sud, Var Nature Environnement, soucieuses de moyens de transport respectueux de l'environnement, le projet doit permettre d'optimiser un report modal de l'avion vers le TGV et de la route vers le rail, via les TER. Ces derniers devant être développés le plus rapidement possible. La question du fret également, du trafic des poids lourds ne doit pas être mise de côté, a rappelé le GIR Maralpin. Côté gare, les associations réclament des TGV qui passent dans les gares existantes, seuls lieux bien desservis par les transports en commun. De nombreuses interrogations se posent sur les nouvelles gares et leur implantation, notamment celle de Nord Toulon.

Les acteurs socio-économiques, représentés dans ces réunions par les comités régionaux du tourisme et les chambres de commerce sont très favorables au projet pour cette région. Pour eux, la création de cette ligne répondrait aux nouveaux comportements en matière de tourisme : “L'étalement des séjours dans le temps et dans l'espace va dans le sens d'une

meilleure valorisation économique et surtout de la pérennisation de l'emploi sur l'année”, déclare le président du Comité régional du tourisme PACA.

Les chambres de commerce et d'industrie apportent elles aussi leur soutien au projet, “l'accessibilité de la Côte d'Azur et son rayonnement européen et international étant des facteurs indispensables à son développement économique”. Toutefois, Dominique Estève de la CCI de Nice pointe la nécessité d'une inscription du projet dans les documents d'urbanisme pour préserver les emprises et favoriser une réalisation rapide.

DES DIVERGENCES

La question de l'environnement, et au-delà “quel territoire voulons-nous pour nos enfants” sensibilise tous les participants, elle aussi. En effet, le patrimoine exceptionnel de la Région, ses ressources en eau, ses paysages, sa biodiversité, son patrimoine historique et son agriculture en font toute sa richesse. Mais c'est sur ces questions et plus particulièrement celle de la viticulture que de nombreuses divergences se sont fait entendre et ont opposé les participants, tant institutionnels qu'associatifs. Ainsi, à Toulon plusieurs manifestants ont fait part de leur mécontentement. Pour les représentants associatifs, comme pour la chambre départementale d'agriculture du Var, l'impact du projet sur le monde agricole sera négatif pour les exploitations actuelles et pour l'implantation de jeunes agriculteurs chassés par les prix du foncier. Sur ce point, RFF se devra d'être particulièrement vigilant et une attention toute particulière devra être portée à ce sujet. Certains élus réclament à RFF des études complémentaires ou de nouvelles expertises, comme le Conseil Général des Alpes-Maritimes qui souhaiterait mieux connaître les avantages et les inconvénients des différentes solutions de débranchement de la ligne TGV actuelle. M. Estrosi demande également que soit étudiée la création d'une desserte entre Cannes Grasse Sophia-Antipolis qui concernerait tout l'ouest du département. ■

Comment s'informer ?

LES DOCUMENTS DU DÉBAT

Pour vous permettre d'avoir un maximum d'informations sur le débat et le projet, la CPDP met à votre disposition :

- le dossier complet du maître d'ouvrage (140 pages) et sa synthèse (8 pages) qui présentent les objectifs et les caractéristiques du projet, ainsi que les solutions étudiées. Les études menées, en complément du dossier

du maître d'ouvrage sont disponibles sur CD-ROM.

- les cahiers d'acteurs qui reprennent les avis, positions et propositions des acteurs concernés par le projet.
- le présent journal qui accompagne le déroulement du débat et présente le calendrier des futures réunions et les synthèses des réunions passées : 5 numéros, un par mois. ■



Vous souhaitez consulter le calendrier, les comptes-rendus des réunions publiques, les études du maître d'ouvrage, recevoir la lettre du débat, le dossier du maître d'ouvrage ou sa synthèse, connaître les règles d'élaboration d'un cahier d'acteur, ou poser des questions ?

- www.debatpublic-lgvpaca.org
- contact@debatpublic-lgvpaca.org
- 0800 13 83 06 (n° Vert, appel gratuit)
- Carte T ci-dessous à nous retourner

→ Stands et présentoirs dans les lieux publics de passage : gares, aéroports, mairies des communes concernées...

Vous voulez tout connaître sur la procédure du débat public ? Renseignez-vous sur www.debatpublic.fr

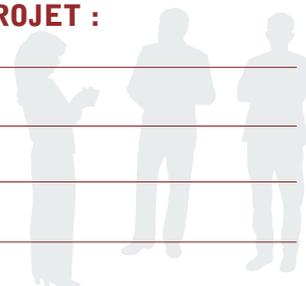
La CPDP vous reçoit dans ses locaux du lundi au vendredi sur rendez-vous. Elle met à votre disposition des informations sur le projet (études RFF sous format papier) et vous indique les bons interlocuteurs.

À Marseille : 1 bd Dugommier (1^{er} ardt, métro Noailles) - tél : 04 96 11 53 90 - fax : 04 91 90 19 28

À Toulon : 7 rue Picot (83000) - tél : 04 94 09 24 54 - fax : 04 94 09 48 93

À Nice : Nice Europe, bât. B 7^e étage, 29 rue Pastorelli (06000) - tél : 04 97 20 18 30
fax : 04 93 01 32 48

→ **DONNEZ-NOUS VOTRE AVIS, VOTRE POSITION OU VOTRE QUESTION SUR LE PROJET :**



Nom _____ Prénom _____

Organisme _____ Adresse _____

Téléphone _____ Courriel _____ @ _____

Je m'abonne à l'actualité du débat public

Ces informations facultatives sont destinées à l'information de la Commission Particulière du Débat Public. Conformément à la loi du 2/01/1978, vous disposez d'un droit d'accès et de modification de ces informations.

1 débat public du 21 février au 21 juin

Comment participer au débat ?

LES RÉUNIONS PUBLIQUES Elles sont ouvertes à tous et l'entrée est libre.

RÉUNIONS THÉMATIQUES [17h30 – 21h30]

Marseille - LA LGV PACA ET L'ARC MÉDITERRANÉEN : mardi 29 mars
World Trade Center, salle Europe,
Maison de l'International,
2 rue Henry Barbusse

**Nice - LA LGV PACA
ET LE DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL
DE LA RÉGION : jeudi 31 mars**
Acropolis, salle Calliope, Palais
des Congrès, 1 esplanade Kennedy

**Aix-en-Provence - LA LGV PACA
ET LE DÉVELOPPEMENT DES
TRANSPORTS RÉGIONAUX :
mardi 5 avril** – Palais des Congrès,
14 boulevard Carnot.

**Mouans-Sartoux - LA LGV PACA
ET LES MILIEUX NATURELS,
LES RISQUES, LES NUISANCES :
jeudi 7 avril** – Ecole Orée du Bois,
rue Tiragon

**Draguignan - LA LGV PACA
ET LES ENJEUX FONCIERS
ET D'URBANISME : mardi 12 avril**
Salle municipale Malraux, Complexe
Saint Exupéry, Place de la Paix

**Cannes - LA LGV PACA
ET LE DÉVELOPPEMENT DES
TRANSPORTS RÉGIONAUX :
mercredi 13 avril** – Salle Municipale
Miramar, angle croisette, rue Pasteur

**St-Raphaël - LA LGV PACA ET LES
TRANSPORTS DE MARCHANDISES :
jeudi 14 avril** – Palais des Congrès,
nouveau Port Santa Lucia

**Toulon - LA LGV PACA ET
L'ENVIRONNEMENT, L'AGRICULTURE,
LES PAYSAGES, LE PATRIMOINE :
lundi 18 avril** – Salle municipale
Mozart, boulevard Maréchal Leclerc

ATELIERS PÉDAGOGIQUES SUR DEMANDE [17h30-21h30]

**Marseille - LE FINANCEMENT DES
PROJETS DE LGV : mercredi 25 mai**
(salle à venir)

RÉUNIONS DE PROXIMITÉ [18h-21h]

Antibes : mardi 19 avril
Maison des Associations,
288 chemin Saint-Claude

Menton : jeudi 21 avril
Salle municipale Saint Exupéry,
8 rue de la République

Aubagne : mardi 26 avril
Salle des fêtes des Marronniers,
Ile des Marronniers

Cannes : jeudi 28 avril
Salle municipale Miramar,
angle croisette, rue Pasteur

Cuers : mardi 3 mai
Salle du restaurant scolaire,
avenue Maréchal-de-Lattre-de-Tassigny

Le Beausset : mardi 10 mai
Salle Multivision,
place Charles-de-Gaulle

Nice : jeudi 12 mai – Acropolis,
Amphi Hermès, palais des Congrès
1 esplanade Kennedy

Grasse : mercredi 18 mai
Maison des jeunes, Espace culturel,
route Napoléon

Marseille : jeudi 19 mai
World Trade Center, salle Europe,
Maison de l'International,
2 rue Henry Barbusse

Aix-en-Provence : mardi 24 mai
Palais des Congrès, Cézanne,
14 boulevard Carnot

Cagnes sur Mer : jeudi 26 mai
Salle municipale, Espace Centre,
5 avenue de Verdun

Brignoles : lundi 30 mai
Hall des expositions, cours Liberté

Draguignan : mardi 31 mai
Salle municipale Malraux, Complexe
Saint Exupéry, Place de la Paix

Toulon : mercredi 1^{er} juin
Palais des Congrès Neptune, salle
Vauban, Place Besagne

St-Raphaël : jeudi 2 juin
Palais des Congrès,
Nouveau Port Santa Lucia

La Roquebrussanne :
date et lieu à venir

RÉUNIONS DE SYNTHÈSE

Nice : jeudi 9 juin
Acropolis, Amphithéâtre Athéna,
Palais des Congrès
1 esplanade Kennedy

Toulon : mardi 14 juin
Palais des Congrès Neptune Vauban,
Place Besagne

Marseille : jeudi 16 juin
Palais des Congrès Parc Chanut,
rond-point du Prado,
2 boulevard Rabatau

21 juin : clôture du débat

Fin juillet : le président de la
CPDP présente un compte rendu
qui reprend tout ce qui a été dit lors
du débat. Le président de la CNDP
établit, quant à lui, le bilan du
débat.

Octobre 2005 : RFF fait connaître
son choix – abandon, modification
ou poursuite du projet.

→ LE SYSTÈME QUESTIONS-RÉPONSES

La CPDP et le maître d'ouvrage ré-
pondent à toutes vos questions
par écrit et sur notre site internet :
www.debatpublic-lgvpaca.org

→ CONTRIBUTIONS ÉCRITES

**FAIRE CONNAÎTRE TOUTES LES OPI-
NIONS.** Vous souhaitez exprimer
votre avis et donner vos proposi-
tions alternatives au projet ? La
CPDP vous invite à participer au
débat sous forme de contribution
écrite. Après sélection par la CPDP,
votre contribution peut faire l'objet
d'un cahier d'acteurs. Ceux-ci sont
inclus au dossier du débat, mis en
ligne sur le site internet de la CNDP,
distribués lors des réunions et en-
voyés à ceux qui le souhaitent,
dans les mêmes conditions que le
dossier du maître d'ouvrage.
Toutes les contributions – qu'elles
fassent ou non l'objet d'un cahier
d'acteurs – seront analysées et
conservées par la CPDP pour la
mémoire du débat.

Pour connaître les critères de sé-
lection des cahiers d'acteur, ren-
seignez-vous :

contact@debatpublic-lgvpaca.org



Échos des réunions

Nous reproduisons ici quelques extraits des réunions de lancement qui témoignent de la richesse des questions sur le projet. Vous pourrez retrouver les synthèses et les comptes rendus exhaustifs des réunions sur le site internet de la CPDP : www.debatpublic-lgvpaca.org ou sur simple demande en appelant le numéro vert 0 800 13 83 06.



→ **M. Brugerolles, de Nice, demande pourquoi RFF ne s'adresse pas directement aux usagers pour connaître leurs besoins en transport ferroviaire, région par région, en organisant des débats publics.**

Le Président de la Commission répond que les citoyens, à travers l'État, sont propriétaires de RFF, mais que la décision finale sur la réalisation de la LGV appartiendra au gouvernement à l'issue du débat public. En outre, tout maître d'ouvrage dont le projet dépasse 300 millions d'euros doit saisir la CNDP.

→ **M. Toesca, de Cagnes-sur-Mer, signale que la ligne actuelle ne pourra supporter un accroissement du trafic, TER et fret.**

Mme Mermillod, RFF précise que la croissance du fret est envisagée en termes de remplissage des trains et non d'augmentation de circulation.

M. Toesca évoque la question d'un financement européen de la LGV.

M. Marzolf informe avoir invité la Commission européenne à intervenir lors de la réunion thématique sur l'arc méditerranéen. Celle-ci a motivé son indisponibilité en mettant en avant d'autres priorités d'infrastructures déjà décidées, parmi lesquelles ne figure pas la LGV PACA.

→ **M. Pipino (Association de sauvegarde des pays de la Sainte-Baume - Mont-Aurélien), souhaite mettre l'accent sur l'impact du projet sur le monde agricole.** Pour lui, la LGV, sacrifiera plus de 2 000 hectares de terres agricoles. Quel que soit le scénario retenu, le Var sera décapité et le prix du foncier interdira l'installation de jeunes agriculteurs.

Jean-Marie Bertrand, directeur général de RFF fait valoir que RFF favorisera la concertation et fera en sorte de choisir un tracé qui protégera au maximum les terres agricoles.

À l'appui de ses propos, il cite l'exemple de la LGV Est qui a tangenté le vignoble de champagne au sud de Reims. En concertation avec la profession, RFF a mis en place une organisation foncière pour pouvoir redistribuer des terrains viticoles entre les viticulteurs.

→ **M. Pernoud (Association Le train avenir du Centre Var) est choqué qu'une étude d'aménagement du territoire n'ait pas été réalisée pour éclairer le choix du tracé de la future LGV.** Pour sa part, il plaide pour un tracé passant par le centre Var dans la mesure où, en 2020, le littoral sera saturé et l'intérieur du département sera le seul lien où la qualité de vie sera préservée. Dans cette perspective, il milite pour une réouverture de la ligne Carnoules-Gardanne.

Bernard Gyssels, chef du projet LGV PACA se dit prêt à approfondir l'hypothèse de tracé entre le nord d'Aix et Saint-Maximin. Concernant la ligne Carnoules-Gardanne, il rappelle qu'elle est actuellement fermée au trafic, à voie unique et traverse des zones urbanisées de centre ville.

→ **M. Thierry, adjoint au maire de La Roquebrussanne, fait remarquer que la nouvelle LGV sera financée à 80 % par les Varois et qu'à ce titre, il revient aux Varois de décider de son tracé.**

Jean-Marie Bertrand, de RFF, apporte des éléments sur les modalités de financement des lignes nouvelles, en prenant l'exemple de la LGV Est. Celle-ci est financée à 20 % par RFF, 15 % par l'Europe et les pays voisins, 25 % par les collectivités territoriales et 40 % par l'État.

→ **M. Ménard (Association FNAUT à Cagnes-sur-Mer) milite pour que les nouvelles gares de la LGV soient connectées au réseau ferré régional :** c'est la raison pour laquelle il souhaite que la LGV desserve la gare de Toulon Centre.

Gilles Cartier, directeur régional à la SNCF, met en avant le fait que, pour que les Alpes-Maritimes soient reliées au reste du réseau avec des trains à grande vitesse, il faut trouver un tracé qui aille "au plus vite". Dans cette optique, il est impossible d'imaginer que la LGV desserve le centre de la ville de Toulon. Par contre, certains TGV, les trains grandes lignes et les TER continueront à desservir la gare centrale de Toulon. ■

→ 1998 : RETOUR D'EXPÉRIENCE SUR UN PRÉCÉDENT DÉBAT PUBLIC

LIGNE À TRÈS HAUTE TENSION ENTRE BOUTRE ET CARROS : exemple où les conclusions d'un débat public ont profondément modifié un projet.

RAPPEL DES FAITS Dès les années 80, le problème de sécurisation de l'alimentation électrique de la région PACA a été identifié par EDF qui a proposé la création d'une nouvelle ligne à deux circuits 400 000 volts. Après études préalables, ce sont 7 familles de tracés qui sont soumis à la concertation avec les élus et les services de l'État. Devant l'impossibilité de trouver un accord sur l'un de ces tracés, la Commission Nationale du Débat Public est saisie par les ministères de l'Environnement et de l'Industrie. Une Commission Particulière est constituée pour l'organisation du débat public. Celui-ci se déroule du 15 mars au 15 septembre 1998, et à son issue sont soulignés, d'une part, la réelle nécessité de renforcer l'alimentation électrique de la région PACA et, d'autre part, l'intérêt majeur du patrimoine environnemental de la zone traversée par le projet. Le 5 juillet 2000, une décision interministérielle vient ponctuer les conclusions du Débat Public : la ligne Boutre Broc-Carros doit être

construite tout en préservant au maximum l'environnement. La décision gouvernementale a revu à la baisse le projet initial présenté au Débat Public. Il n'est plus question d'une ligne 400 000 volts à deux circuits mais d'une ligne à un seul circuit 400 000 volts, de transit deux fois plus faible ; réalisée par adaptation de l'une des deux lignes existantes. On parle alors de construire une ligne à "environnement constant". Parallèlement doit être lancé un programme ambitieux de Maîtrise de Demande d'Électricité centré sur les Alpes-Maritimes.

INTERVIEW DE M. DECOEUR, Réseau Transport Électrique (RTE) chef du projet d'une ligne à très haute tension entre Boutre et Carros.

D'après votre expérience passée sur le débat public de Boutre Carros, les conclusions du débat public influencent-elles le maître d'ouvrage dans sa décision ? Tout à fait, puisque le débat public a permis à la fois de faire évoluer le projet et permettre l'émergence d'un

programme qui va dans le sens du développement durable. Suite au débat, dans le cadre de cette décision interministérielle du 5 juillet 2000, RTE a mis en œuvre une large concertation avec les élus de la zone, les services de l'État et les associations. Dès la première réunion plénière de concertation du 8 juin 2001 en Préfecture de Digne, les élus et les associations ont souhaité la rédaction d'un protocole fixant comme ambition à la concertation d'aller au-delà de la notion "d'environnement constant" issue du Débat Public, pour la recherche d'un "paysage amélioré" consistant à ne conserver qu'une seule ligne au lieu de deux, comme prévu à l'issue de la décision interministérielle. Au final, le projet retenu par RTE et soumis à enquête publique consiste à déposer 170 km de lignes THT existantes pour ne construire que 100 km de ligne à 400 000 volts. Le débat public ainsi que la concertation qui s'en est suivi ont donc profondément modifié le projet initial. ■