



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

n°3
mai 2005

SOMMAIRE

Le débat public, en chiffres.....	2
Les problématiques du débat.....	2
Interview de Philippe Marzolf.....	3
Interview du cabinet Hanrot & Rault.....	4



Prolongement du débat public et bilan à mi-parcours

Le 3 mai, la Commission particulière du débat public invitait à Marseille les acteurs du débat pour un bilan à mi-parcours.

85 personnes étaient présentes lors de cette réunion. Philippe Marzolf, président de la Commission, a présenté les principales idées et positions qui se sont dégagées lors des différentes réunions, ainsi que les demandes d'études complémentaires. Ce bilan a été suivi d'un échange avec les acteurs présents. A la suite de ceux-ci, la Commission a décidé de demander un dire d'expert indépendant. Cette expertise, financée par la Commission Nationale du Débat Public, permettra d'évaluer la validité des études menées par Réseau Ferré de France sur l'amélioration des lignes existantes. En conséquence, le 11 mai, sur demande de la Commission particulière, la CNDP a décidé de prolonger le débat public jusqu'au 8 juillet. De nouvelles dates ont été fixées pour les réunions publiques :

• **le 16 juin : atelier de présentation de solutions alternatives** (14h à 17h à Marseille, Palais des Congrès, 2 bd Rabatau).

La Commission continue actuellement le débat avec le public de la région au travers des réunions de proximité. Vous pourrez nous retrouver le 26 mai à Cagnes, le 30 mai à Brignoles, le 31 mai à Draguignan, le 1^{er} juin à Toulon et le 2 juin à Saint-Raphaël.

Attention trois nouvelles dates pour les réunions de synthèse :

Nice le 5 juillet (18h-21h) : Acropolis, Palais des Congrès, 1 esplanade Kennedy.

Toulon le 6 juillet (18h-21h) : Palais des Congrès Neptune, Place Besagne.

Marseille le 7 juillet (17h30-21h) : World Trade Center, Maison de l'International, 2 rue Henry Barbusse.

Renseignez-vous :

N° Vert : 0800 13 83 06
www.debatpublic-lgvpaca.org

Les problématiques du débat

Lors des 3 auditions publiques qui se sont déroulées à Toulon, Marseille et Nice, au mois de mars, les acteurs du débat ont présenté leur position et leur point de vue sur le projet. Après avoir proposé, pour certains, des tracés ou des lieux d'implantation de gare, ils ont répondu aux questions des membres de la Commission ainsi qu'à celles du public. Faisant suite aux auditions publiques et construites sur des questionnements qu'avait su anticiper la CPDP, les réunions thématiques sont venues apporter des éclairages d'experts sur des questions telles que l'arc méditerranéen (Marseille le 29 mars), l'aménagement du territoire (Nice le 31 mars), le développement des transports régionaux (Cannes et Aix-en-Provence, les 5 et 13 avril), l'environnement (Mouans-Sartoux et Toulon le 7 et le 18 avril), le foncier à Draguignan le 12 avril et le transport de marchandises à St-Raphaël le 14 avril. Les réunions se sont enchaînées à un rythme soutenu et ont apporté une réflexion de fond qui ont permis de donner une vraie structure au débat.

ÉTAT D'AVANCEMENT DU DÉBAT PORTANT SUR L'OPPORTUNITÉ DE LA LGV PACA.

Dans quel projet d'aménagement du territoire la LGV PACA va-t-elle s'intégrer ?

Considéré par certains comme une ultime chance de réaménager le territoire, ce projet a été pour beaucoup l'occasion de révéler l'absence d'un projet politique global d'aménagement du territoire : "Il est primordial de réfléchir sur ce que doit être la région et non de tracer une ligne et ensuite de penser au développement de la région" (Association de sauvegarde des pays de la Ste Baume, FARE Sud). En effet, avant même d'envisager un arc méditerranéen, une union politique pour une ambition régionale est nécessaire, rappelait le SGAR. Les différents retours d'expérience qui ont été présentés insistent bien sur cette dimension – le représentant de l'Association des villes européennes de la grande vitesse l'a rappelé : "la grande vitesse a un effet stratégique, dont l'effet est nul sans projet politique". Les effets de la LGV dépendront d'une anticipation et d'une prise en charge par les responsables politiques (SETEC Organisation). Les Alpes-Maritimes et les Bouches-du-Rhône ont, avec leur Directive Territoriale d'Aménagement, un outil fondamental de développement. "Il faut transformer les sites à enjeu en grands projets de territoires" insistait Jean-Pierre Clarac, paysagiste DPLG et enseignant, expert d'une réunion sur l'environnement.

Un certain nombre de politiques, M. Nègre, Président de l'Agence d'urbanisme des Alpes-Maritimes, M. Claude Vallette, Président délégué de la Commission d'Aménagement de l'espace et de l'urbanisme de la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole et M. Bénéventi, président du SCOT Méditerranée, ont souligné leur volonté de construire cette vision globale, en citant la création d'outils pour le moment départementaux (travaux inter-SCOT). Les problématiques foncières constituent également un enjeu majeur pour la région. Pour le directeur régional de l'Équipement, les élus locaux doivent adopter une politique foncière grâce aux moyens dont ils disposent. Un représentant de l'Institut d'Aménagement régional d'Aix-en-Provence confirme la nécessité d'anticiper et de définir un projet de territoire tant à l'échelle locale que régionale et européenne.

A l'échelon européen, il est nécessaire d'afficher clairement les volontés nationale et régionale de l'inscription de la région dans l'arc latin, face aux stratégies de contournement par le nord qui se dessinent. La LGV, rapprochant les uns des autres les territoires de la région PACA, appelle un renforcement des articulations entre les différents projets de territoires, visant à la complémentarité. Cette idée a été développée lors de la réunion sur l'arc méditerranéen où la LGV serait comme un trait d'union entre les villes méditerranéennes et créerait un effet de métropolisation : grâce à des interconnexions rapides, "la compétition entre les villes devient un élément de stimulation de la coopération" (Agence d'urbanisme de l'aire marseillaise). Les villes se spécialisent du fait de leur proximité. "La question se pose donc de savoir s'il s'agit d'un TGV méditerranéen ou parisien", note le conseiller de l'Association des villes européennes de la grande vitesse.

Le directeur régional de RFF fait remarquer que le projet de LGV est au service d'une politique d'aménagement du territoire qui repose sur deux axes : relier les métropoles entre elles d'une part et concentrer le développement autour des villes existantes d'autre part.

De nombreux questionnements sont apparus sur l'emplacement des gares

Presque unanimement, particuliers et associatifs ont rejeté les "gares betteraves" (rebaptisées localement "gares AOC") et demandé des gares à l'italienne ou à l'espagnole, en centre-ville. Les questionnements concernaient les projets urbains à mettre en œuvre autour de celles-ci, les accès, les gains de temps réel et les dessertes ainsi que les craintes d'une surenchère foncière et d'un accroissement exponentiel de la circulation

automobile, généré par ces nouvelles gares. Les solutions préconisées proposent des liaisons de centre-ville à centre-ville par des décrochements vers les gares urbaines existantes. Nombreux associatifs et particuliers ont insisté pour que l'intermodalité soit intégrée au plus tôt dans les plans des collectivités territoriales. RFF a fait valoir que les gares nouvelles de la LGV PACA seraient toutes situées au croisement de la ligne existante et auraient toutes leurs correspondances TER directes.

Quels seront les impacts environnementaux du projet et comment maintenir le juste équilibre entre urbanisation, activités agricoles et milieux naturels ?

La question des impacts environnementaux de la LGV PACA a cristallisé bon nombre des inquiétudes et des critiques émises sur le projet au cours de ces 2 premiers mois de débat. Les nombreux experts sollicités par la CPDP à Mouans-Sartoux ont évoqué les risques et les nuisances inhérents à la création de la LGV. Jean-Pierre Ivaldi, expert géologue et hydrogéologue expliquait : "la réalisation de la LGV PACA nécessitera une étude prévisionnelle très approfondie" et recommandait la plus grande vigilance quant au maintien de l'équilibre des aquifères karstiques (principale ressource en eau potable de la région) et la prise en compte du contexte géologique et géotechnique, particulièrement instable dans la région. Nombreuses aussi ont été les inter-

rogations sur les nuisances sonores créées par le passage du matériel roulant à proximité des zones habitées.

Malgré la présentation de plusieurs retours d'expériences sur la LGV Est ou la LGV Méditerranée par des experts de RFF et de la SNCF, le public est resté profondément sceptique sur la réelle capacité du maître d'ouvrage à prendre en compte les impacts environnementaux du projet. M. Kabouche, président de la Ligue de Protection des Oiseaux se félicitait de voir définis des enjeux environnementaux dans les études menées par RFF, mais s'inquiétait de l'absence d'études précises sur les impacts de la LGV sur les milieux naturels. Dans le même sens, Sophie Teton, directrice de Qualitair invitait vivement RFF à faire des simulations pour quantifier les reports de la voiture ou de l'avion vers le train et mesurer ainsi dans quelle mesure la LGV pourrait participer à une réduction de la pollution de l'air. D'une manière générale, le public comprend difficilement que les scénarios envisagés par RFF se préoccupent si peu des réglementations existantes en matière d'environnement : 27% de l'aire d'étude correspondant à des zones Natura 2000 ou encore la quasi-totalité des couloirs traversant la Plaine des Maures.

L'agriculture est elle aussi fortement impactée par le projet de LGV PACA et de nombreux acteurs du débat, en particulier dans le Var, se sont manifestés pour sa défense, largement soutenu par le public. "Les terres sont devenues un bien rare et précieux" regrettait un

représentant de la Chambre d'agriculture du Var, tout comme le Syndicat des Vins des Côtes de Provence. Toutefois, le 28 avril, la Chambre d'agriculture et certains représentants du monde agricole donnaient leur accord de principe à la LGV, assorti de nombreuses restrictions : la LGV ne doit pas consommer 1 ha de terres agricoles et si une nouvelle gare doit se faire, elle doit être implantée en zone urbaine ou périurbaine.

Bien que tous s'accordent à dire qu'une LGV sera moins dommageable qu'une autoroute, on redoute les dégâts portés aux paysages et aux sites emblématiques de la région. "Parce que l'effet destructeur de la LGV conjugué à la puissance du développement urbain peut dégrader durablement le territoire régional et transformer son identité à l'échelle européenne, il conviendra de prendre toutes les précautions nécessaires au niveau de l'implantation des gares, du franchissement des reliefs, de la protection des habitations contre les nuisances (sonore, visuelle, etc.)" selon le Cabinet Hanrot et Rault (interview en p. 4).

Le débat sur la LGV a focalisé l'attention sur les transports régionaux et mis la lumière sur les déficits actuels.

Une importante demande a été faite de la part des populations et des associatifs pour que la priorité soit accordée aux transports quotidiens avec des TER (réouverture de ligne notamment) et des dessertes de type RER. Même si RFF présente son projet comme

Le débat public en chiffres

LE POINT SUR LA PARTICIPATION

4 827 participants aux réunions
6 646 cartes T renvoyées à la CPDP
1 120 questions posées par écrit
70 contributions écrites
288 connexions quotidiennes sur le site du débat public : www.debatpublic-lgvpaca.org
230 articles de presse parus depuis le 1^{er} janvier 2005.

LE POINT SUR LES CAHIERS D'ACTEURS À PARAITRE

Coordination Associative Provençale pour le Respect de l'Environnement (CAPRE)
Ville de Rousset
Fédération des Associations du Sud-Est pour l'Environnement (FASEE)
Bernard Deflesselles, député des Bouches-du-Rhône
Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole
L'association des voyageurs du Moyen Var
Le Conseil Général du Var
Les voyageurs de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur
Jacques Mattéodo
Mairie de Gémenos
Communauté d'agglomérations Toulon Provence Méditerranée
Association de Sauvegarde de l'Environnement Cugeois

→ INTERVIEW DE PHILIPPE MARZOLF



Pourriez-vous nous préciser, à mi-parcours du débat, quelles seront les procédures de décision mises en place pour la suite à donner au débat ?

A partir du 8 juillet, date de la fin du débat public, la Commission particulière a 2 mois pour rédiger un compte rendu. Dans ce même délai, le président de la Commission nationale doit rédiger le bilan du débat. Le compte rendu et le bilan sont ensuite rendus publics.

Quelles différences entre compte-rendu et bilan ?

Le compte rendu retrace le déroulement du débat, apporte tous les éléments permettant de se faire une idée du public participant, des moyens utilisés et de leur efficacité, ainsi que du déroulement des réunions. Sur le fond, il expose les arguments échangés, les points de vue exprimés, leur évolution, l'état du projet et les solutions de rechange. Contrairement à ce qui se passe lors d'une enquête publique, la Commission ne donne pas d'avis sur le projet.

Le bilan, lui, est plus synthétique et s'attache non au déroulement mais aux apports du débat. Il marque le point de départ de la période de trois mois à l'issue de laquelle Réseau Ferré de France doit, par un acte rendu public, décider du principe et des conditions de poursuite du projet. Et c'est à partir de cette nouvelle

mouture du projet, enrichie par les conclusions du débat et les positions des partenaires (la Région, les départements et les communautés d'agglomération), que le ministre des transports décidera in fine si oui ou non le projet se fait et dans quelles conditions.

Pour vous, qu'apporte le débat public par rapport aux autres procédures ?

Après son élaboration par le maître d'ouvrage, le projet passe par des étapes qui sont autant de filtres à franchir pour tester son utilité. Le débat public permet d'apprécier les composantes qualitatives de l'utilité et de l'opportunité d'un projet. Un débat est forcément approximatif : il prend en compte des éléments non mesurables, comme la qualité de

vie, si souvent citée. Le débat public révèle l'acceptabilité sociale d'un projet qu'il est légitime de prendre en considération dans une perspective démocratique. En tout état de cause, il doit être considéré comme l'amorce d'un processus de discussion autour de l'élaboration du projet.

Etes-vous satisfait de l'évolution du débat ?

Tout à fait, je suis très heureux aujourd'hui de constater une progression très positive dans le fonctionnement du débat. Les réunions thématiques ont permis un véritable échange d'argument entre toutes les parties prenantes. Nous sommes passés du stade des slogans à celui des arguments structurés et je me réjouis de leur richesse.



alliant grande vitesse et grande capacité, de nombreux habitants ne voient pas en quoi la LGV contribuera à faciliter les déplacements régionaux. Un conseiller municipal de Garéoult déclare : "en mélangeant un problème d'aménagement du territoire au niveau européen et un problème régional d'amélioration de la desserte ferroviaire du Var, on est en train de vouloir faire payer par les 4 millions d'habitants de PACA un projet européen qui ne permettra pas d'améliorer le quotidien de ces habitants". Le Conseil Régional, quant à lui, souligne qu'il ne peut développer l'offre TER en l'état actuel des choses, les lignes existantes étant saturées. Reste à savoir si la Région pourra financer et le TER et la LGV. Pour la Région, le développement des TER est l'une des priorités du contrat de plan État-Région. Tout le monde est unanime, les choses pressent. Les étapes prévues d'amélioration de l'offre TER doivent être clarifiées "pour accueillir le TGV en 2020".

Pour les habitants de la région PACA, la grande capacité passe avant la grande vitesse. Plusieurs ouvertures ou réouvertures de lignes ont été demandées par les participants : Aix-Rognac, Carnoules-Gardanne... Selon le directeur adjoint du Laboratoire d'économie des transports, l'enjeu du TER est double : une meilleure irrigation des collectivités locales et une alternative aux transports routiers en proposant une desserte de proximité. En déconnectant la LGV de la voie littorale, celle-ci pourrait être réservée aux transports de proximité le jour et au fret la nuit.

Intérêt pour une solution mixte voyageurs-marchandises

Pour certains, la ligne doit être mixte (CCI de Gênes, GIR Maralpin). Mais pour RFF, rendre

la LGV PACA mixte serait beaucoup trop onéreux. De plus, toujours selon RFF, cette solution n'est pas satisfaisante dans la mesure où elle ne pourrait se poursuivre jusqu'en Italie. Les trains de marchandises locaux resteraient sur la ligne classique. Le fret serait traité par le cabotage maritime ou le ferroutage par Modane puis par le Lyon-Turin. Pour ce faire, le rail doit faire des efforts de productivité très importants.

De nombreux participants ont fait part de leurs inquiétudes sur le financement (quel sera le coût pour les contribuables de la région ?) et ont demandé des éclaircissements sur la réalisation des autres projets d'infrastructures. La Commission a décidé d'organiser un atelier pédagogique sur le financement des projets de LGV à Marseille, le 25 mai.

ETAT D'AVANCEMENT DU DÉBAT PORTANT SUR LES FONCTIONNALITÉS DE LA LGV PACA.

Les spécificités des problématiques liées au projet s'avèrent plus départementales que régionales.

Ainsi, dans les Bouches-du-Rhône un projet d'aménagement urbain commun dans l'aire métropolitaine marseillaise (Marseille-Aix) est proposé. Un passage de la LGV par Marseille avec un projet urbain à La Blancarde est demandé. Mais ce tracé provoque des inquiétudes dans la vallée de l'Huveaune, à Aubagne, Gémenos et le bassin de Cuges-les-Pins.

Dans le Var, la Commission a constaté l'émergence d'une opposition de principe à la LGV



et notamment dans le Centre Var pour préserver la qualité de vie en limitant l'urbanisation et la pression foncière. De très fortes inquiétudes sont ressenties pour la pérennité de l'agriculture, en particulier les vignobles. L'implantation d'une gare nouvelle Nord Toulon à Cuers est contestée et Toulon Provence Méditerranée étudie une gare plus proche du centre ville et demande le maintien de la desserte de Toulon centre.

Dans les Alpes-Maritimes, l'opportunité est confirmée par tous : le projet de LGV répond à un réel besoin de désenclavement du département et de l'agglomération azurée. Les critiques portent sur le manque d'ambition du projet concernant la poursuite de la ligne vers l'Italie. De plus, le public demande un raccordement en tunnel direct à Nice et non au niveau de la 3ème voie Antibes-Nice, celle-ci devant être dédiée aux TER pour un service de type Mét'r'azur. L'enfouissement des lignes existantes est également demandé.

→ INTERVIEW À la demande de la Commission, le cabinet Hanrot & Rault a réalisé une étude complémentaire sur la synthèse des enjeux territoriaux.

Qu'apporte votre étude par rapport à celles menées par RFF ?

Les études RFF sont globalement intéressantes, consistantes, riches en détails. De notre côté, nous avons chaussé d'autres "lunettes" que le maître d'ouvrage pour regarder le territoire : notre grille d'analyse est différente. Nous apportons un complément qui est d'abord méthodologique. Notre découpage est fondé sur la cohérence territoriale de séquences géographiques et paysagères liées à la morphologie et aux usages des sites traversés. Nous proposons une synthèse intermédiaire entre l'échelle régionale et le découpage précis de ces séquences par les unités territoriales urbaines, agricoles et naturelles.

Pour prendre en compte les mutations en cours, nous avons rencontré les communautés de communes concernées pour connaître leurs projets. Si nous avons une critique à l'égard de l'étude RFF ce n'est pas sur ce qu'ils ont fait qui est sérieusement fait, mais sur ce qu'ils n'ont pas fait pour appréhender la question d'aménagement territoriale liée au projet de la LGV.

Pour vous, quels sont les risques réels de dégradation d'une LGV dans un territoire comme celui-là ?

Nous sommes convaincus que cette ligne TGV, outre sa fonction nécessaire dans le transport ferré sur l'Arc Méditerranéen et en Europe, a des raisons d'être

locales, notamment au regard des apports bénéfiques comme le report modal par la libération de sillons sur les lignes anciennes et sur la limitation du trafic routier. Pour notre part, nous attirons la vigilance sur certains points : l'implantation des gares, tout d'abord, et leur nécessité urbaine. Ce projet peut être l'occasion d'aider les communes à contenir la pression foncière et leur permettre de repenser leur développement urbain en répondant à ce que la loi SRU encourage : le développement de la ville sur la ville autour d'un équipement de transport collectif.

Entre les gares, les couloirs jumelés avec les infrastructures existantes permettraient de délimiter les impacts et les pollutions et de

mutualiser les investissements pour les protections. L'autre danger, à nos yeux, est la focalisation qui est faite sur le coût et les performances de vitesse au détriment du contexte traversé. La LGV ne doit pas être considérée uniquement comme une infrastructure négociant sur ces critères qui induisent des passages là où le foncier est le moins défendu et le plus fragile – les unités agricoles et naturelles, mais aussi comme un moyen de contention de l'expansion urbaine et de valorisation de l'identité régionale et du cadre de vie. Le pire serait que la LGV ajoute sa puissance de transformation à l'étalement urbain et au fractionnement des unités naturelles agricoles encore intègres.