

Propositions des acteurs pour la préparation du débat public LGV PACA

Afin de préparer le débat public sur le projet LGV PACA en concertation et au plus près des demandes des acteurs concernés, la Commission Particulière du Débat Public (CPDP), en charge de son organisation, **sollicite vos propositions**. Nous vous remercions de retourner ce document avant le **6 septembre 2004**.

- ♦ **Organisme** : ADHEC
- ♦ **Nom et prénom du représentant** : Brigitte GOURMANEL
- Fonction** : Présidente
- ♦ **Coordonnées** : 16, av des Vespins –
06800 – CROS DE CAGNES
Tél/Fax 04 93 31 22 87 – Port. 06 63 74 22 87 –
mail : adhec@net-up.com

• **Quelles sont les problématiques à débattre sur l'opportunité, les objectifs et les caractéristiques du projet LGV PACA ?**

Les A-Mmes se composent d'une bande littorale, d'une zone de moyenne altitude et d'un haut pays.

La bande littorale concentre 90% de la population du département et tous les axes majeurs de transports sur 10% du territoire. C'est un corridor stratégique mais saturé :

- transit international voyageurs et fret : routier (A8), ferroviaire (ligne Marseille-Vintimille), aérien (aéroport Nice Côte-d'Azur),
- desserte locale urbaine et interurbaine (RN7, RN98, TER).

La pénurie récurrente de foncier dans cette zone surdensifiée (*idem la Région Parisienne*), impose une gestion économe de l'espace : construction de la ville sur la ville, mise en souterrain des axes de transit.

La ligne ferroviaire du littoral, héritée du 19^{ème}, souffre du cumul de ses différentes fonctions (trafics grande vitesse, grandes lignes, fret et TER), et n'apporte pas une réponse efficace aux besoins de transports.

De plus, les sections de voies qui longent des plages, enregistrent divers dysfonctionnements qui empêchent une exploitation fiable et optimale : projections de sel sur les isolants, chutes de voiles de kit-surf sur les caténaires, accidents de traversée des voies par les baigneurs, etc...

1°. Opportunité du projet :

C'est l'intérêt européen de la LGV Côte d'Azur qui a permis l'avancement du projet : c'est donc le projet global de jonction de la LGV Méditerranée au réseau Italien à Vintimille qui doit être soumis au Débat Public. La présentation de portions de LGV se raccordant de part en part sur des sections à 3 voies, est assimilable à un **fractionnement du projet global**, en infraction avec les règles de la Charte de la Concertation

Globalement, la création d'une nouvelle infrastructure ferroviaire permettra de restructurer la gestion des déplacements.

- Voyageurs :
 C'est l'aéroport de Nice, pourtant dangereux, polluant et saturé, qui assure réellement le désenclavement des A-Mmes :
OPPORTUNITE de concurrencer les services offerts à la clientèle par le transport aérien : rapidité, confort, fiabilité, fréquence des cadences, éventail des offres de destinations nationales et internationales.
- Fret :
 Le transit marchandises est majoritairement assuré par l'A8, qui ajoute son lot de nuisances, bruit, pollution et risques.
 La densité de circulation du Fret Routier est responsable du caractère accidentogène et de la saturation de l'A8.
 Le transit des matières dangereuses, par route ou par rail, traverse le département sans aucune protection de la population.
OPPORTUNITE, avec l'intégration du transport de fret, régional, national et international, au nouveau projet ferroviaire,
 - de sécuriser et désaturer l'A8, permettant d'éviter un nouveau projet autoroutier,
 - de boucler l'arc Barcelone-Gênes avec le barreau Marseille-Vintimille,
 - de diminuer les nuisances et participer à la restauration d'un environnement dégradé,
 - de résoudre le risque TMD (*Transport Marchandises Dangereuses*),
- TER :
 La restructuration du réseau ferré des A-Mmes doit tenir compte de l'insuffisance de l'offre de transports en commun (1/3 du ratio national), notamment sur la bande littorale qui regroupe 90% de la population du département.
OPPORTUNITE d'améliorer notablement l'offre de transport en commun en libérant les voies historiques pour les dédier aux déplacements urbains et inter-urbains, dans l'attente d'un projet alternatif prenant en compte .

2°. Objectifs

La ligne nouvelle doit :

- a) offrir une liaison internationale à grande vitesse et haut débit de transport voyageurs, capable d'absorber une partie du trafic aérien, pour abaisser le seuil de saturation de l'aéroport,
- b) assurer le transfert sur le rail du fret routier qui sature l'A8, notamment le transit de l'arc Barcelone-Marseille-Gênes,
- c) et d'une façon générale anticiper les besoins générés par les Directives Européennes avec l'ouverture des voies à la concurrence fret puis voyageurs, européenne et internationale.

3°. Caractéristiques du projet

- a) CREATION D'UNE NOUVELLE LIGNE MIXTE A HAUTE CAPACITE LGV-FRET :
 - La faible distance de l'inter-station LGV dans la traversée des A-Mmes ne justifie pas une voie dédiée, et autorise la création d'une voie ferrée mixte LGV-Fret, satisfaisant aux contraintes de tous les types de transit, (telle la nouvelle ligne ferroviaire littorale italienne dont le déport s'inscrit quasi continûment en souterrain selon un tracé compatible avec des circulations à 220 km/h).
 - Les contraintes environnementales (espaces remarquables), humaines (zone surpeuplée) et socio-économiques exigent de doter enfin les Alpes-Maritimes d'un équipement cohérent, économe de l'espace, sûr, durable, respectueux de l'environnement et de la qualité de vie.

b) **AFFECTATION EXCLUSIVE DES VOIES EXISTANTES AUX DESSERTES URBAINES**

et interurbaines des différentes conurbations littorales, pour optimiser l'offre TER + RER (promesse de « métro de surface ») dans l'attente d'une alternative plus adaptée aux contraintes urbanistiques, géologiques et environnementales.

• **Que doit contenir le dossier d'information soumis au débat pour qu'il soit complet et compréhensible pour tous ?**

Analyse des besoins de transports :

1. TRANSIT FRET - VOYAGEURS :

- Evolution depuis 20 ans de chacun des modes (routier, ferroviaire, maritime, aérien) sur l'ensemble de l'arc méditerranéen
- Un état 0 des différents trafics COEXISTANT AUJOURD'HUI SUR LES VOIES FERREES EXISTANTES (Fret – Voyageurs – TER) des A-Mmes
- Projections de ces trafics pour les 20 ans à venir

2. TRANSPORTS URBAINS ET INTERURBAINS :

Evolution depuis 20 ans de l'offre de transports de proximité : Bus, METRAZUR, etc...

Analyse de l'offre de transports produite par la LGV :

1. LGV :

Un état détaillé des DIFFERENTS TYPES DE TRAFICS attendus sur la LGV avec la projection de leur évolution sur les 20 années à venir

2. Sections à 3 voies : raisons et conséquences du maintien éventuel de sections à 3 voies, (Marseille-Aubagne, Antibes-Nice ...): leurs capacités d'adaptation à l'évolution des besoins des trafics y coexistant, pour les 20 ans à venir. Seuils de saturation.

Etude d'impact :

1. Une étude détaillée de l'impact humain et environnemental de l'ouverture de la voie et des équipements induits (gares, voies d'accès, parkings, etc...) avec évaluation chiffrée globale de toutes les emprises foncières nécessaires
2. Une cartographie détaillée des zones à risques : tous les risques naturels et les dysfonctionnements liés à la proximité des plages
3. Une identification précise des zones soumises au risque TMD (avec évolution pour les 20 ans à venir)

Alternatives :

1. Une étude comparée d'exploitation d'une ligne dédiée LGV type Paris-Lyon et d'une ligne mixte Fret-LGV type Perpignan-Figuières.
2. Une simulation comparée de l'intérêt socio-économique d'une ligne dédiée LGV Marseille-Nice et d'une ligne mixte Fret-LGV internationale Marseille (ou Avignon ou Aix) - Vintimille
3. Les alternatives :
 - pour chaque tracé alternatif : impact humain et environnemental, évaluation chiffrée des emprises foncières, risques naturels et TMD, intérêt socio-économiques, délais de réalisation, coût total, rentabilité.
 - présentation de contre-projets d'autres sociétés réputées compétentes : contre-projet EIFFAGE par exemple ?

- **Quels outils d'information du public préconisez-vous ainsi que leur mode de diffusion ?**

Une attention particulière devra être apportée pour mobiliser la population dont la connaissance des contraintes du terrain, des risques et des besoins est précieuse.

1. Affichage et annonces :

- Panneaux municipaux électroniques et tous affichages, annonçant le déroulement du débat, date et heure des séances, lieux, thèmes ...
- Notices papier format triptyque disponibles dans tous les lieux publics et sites de transports : présentation générale et planning du débat, présentation sommaire du projet, adresse des lieux et moyens de collecte des contributions etc ... reprenant au dos les termes de la Charte de la Concertation

2. Le journal du débat :

Cahier reprenant fidèlement les actes des débats :

Publication régulière du journal du débat en page centrale spécialement dédiée dans la presse locale

Y prévoir une colonne spéciale « les potins du débat » reprenant les anecdotes, quiproquos, propositions farfelues, et tous sourires destinés à préserver l'intérêt d'une page rébarbative

3. Les médias :

Page spéciale sur France 3 informations régionales, avec présentation des pièces du dossier et compte-rendu des actes du débat

4. Le site Internet : avec accès à

- La présentation du projet, les alternatives et les études citées précédemment
- le journal du débat
- un forum ouvert au public

A NOTER

- * La diffusion de l'information par la presse locale est sujette à caution : il est préférable de rédiger les compte-rendus donnés à publication,
- * attention aux interférences et pressions des lobbies et politiques locaux risquant d'orienter les choix à définir

- **Quels sont les moyens d'expression et de participation du public à mettre en place ?
Où doivent se dérouler les réunions publiques ?**

Moyens d'expression et de participation :

Le débat doit permettre au public de s'exprimer, de formuler ses analyses et d'exprimer ses idées à tout moment dans des locaux aménagés dans ce sens par les communes concernées et toutes celles ayant décidé de participer à cette action : permanences avec accès internet au dossier et au forum des contributions citoyennes, affichage des éléments graphiques du projet, de ses études et projections, registres des contributions

Initiation citoyenne des scolaires avec participation au débat : informations aux enseignants, groupes de travail des scolaires, page ouverte sur le forum, contributions sur registre des jeunes

Déroulement des réunions publiques

Lieux : dans chacune des conurbations concernées de Marseille à Menton

Types :

- présentation du projet et de ses alternatives – motivations du choix retenu

- gestion et possibilités de développement du réseau ferré (gestion des sillons – incidence des directives nationale et européenne – financements européens, partenariat public-privé...).

- **Quels besoins avez-vous en information, études, outils de communication de proximité ?**

Information

- Le débat doit être ouvert aux idées et contre-propositions susceptibles d'ouvrir des pistes inexplorées.
- Mise à disposition du public de dossiers de comparaison avec des projets similaires ou alternatifs, nationaux ou étrangers, de modes de financement différents, d'études des moyens d'optimisation de la rentabilité et de la fiabilité, permettant au public d'apprécier la crédibilité du projet

Études

1. Risques et nuisances :
 - Recensement et cartographie des différentes zones soumises aux risques naturels et sources de dysfonctionnements : analyse et présentation des solutions prévues
 - Recensement et cartographie des nuisances générées : présentation des solutions prévues
 - Recensement et cartographie des zones soumises au risque TMD : présentation des solutions prévues
2. Rentabilité – fiabilité :
 - Etude **prospective** de rentabilité des différentes activités ferroviaires sur la nouvelle ligne, permettant d'assurer leur pérennité,
 - Etude du **seuil de saturation** de la nouvelle ligne, et de ses capacités d'adaptation à long terme face à l'évolution croissante des besoins de transport de transit (choix politiques nationaux et directives européennes)

Outils de communication

1. Journal des débats (feuilles dédiées dans la presse locale)
2. Accès internet : site - forum
2. Création de groupes de réflexion citoyens pour une meilleure dynamique de participation avec production de contributions collectives par thème facilitant leur analyse,
3. réunion acteurs–CPDP pour l'établissement d'un bilan intermédiaire, afin de réorienter le débat en cas de dérive, déclencher des études complémentaires si nécessaire et d'une façon générale intervenir rapidement pour une optimisation de l'efficacité du débat.

ATTENTION :

1. L'OPACITE DU DEBAT PUBLIC DU PORT DE NICE A PROFONDEMENT ENTACHE CE MODE DE CONCERTATION AUPRES DE LA POPULATION. LE DEBAT PUBLIC LGV DEVRA ETRE EXEMPLAIRE EN MATIERE D'INFORMATION, ETUDES, ALTERNATIVES, ET PRISE EN COMPTE DES CONTRIBUTIONS, POUR RETABLIR LA CONFIANCE DES CITOYENS
2. LE DEBAT PUBLIC N'A PAS POUR BUT DE VALIDER UN PROJET DEJA DEFINI, COMME CELA S'ETAIT PASSE POUR LE PORT DE NICE, MAIS DOIT PERMETTRE AUX CITOYENS DE SE PRONONCER EN AMONT SUR L'UTILITE, LES OBJECTIFS, LA NATURE DU PROJET ET LE CHOIX DES OPTIONS PARMIS LES ALTERNATIVES PRESENTEES.
3. IL EST A CRAINDRE QUE LE DEBAT PUBLIC LGV NE SOIT CONFISQUE PAR LES PROBLEMES DE TRANSPORTS DE PROXIMITE DE LA BANDE LITTORALE (TER, TRAMWAY) QUI RISQUENT DE LE DETOURNER DE SON OBJET.
IL FAUDRA VEILLER A EMPECHER CETTE DERIVE ET RECENTRER SYSTEMATIQUEMENT LES INTERVENTIONS SUR LE SUJET PRINCIPAL DU DEBAT PUBLIC, LA « LGV PROVENCE COTE D'AZUR ».

Pièce jointe : CHARTE DE LA CONCERTATION

Le 15 septembre 2004