

PREPARATION DEBAT PUBLIC LGV PACA

Propositions acteur GADSECA

Préparé par: Philippe GIUDICELLI Vice-Président : e-mail : lphg@club-internet.fr

Point 1.- Problématiques à débattre sur l'opportunité, les objectifs et les caractéristiques du projet LGV PACA

Dans un objectif de développement durable l'opportunité de lancer dès cette année un débat sur le projet LGV PACA n'est , pour le GADSECA, guère discutable:

- Le développement du ferroviaire est un très bon moyen de lutte contre les nuisances excessives générés par le transport routier et la saturation des autres moyens de transport (aériens et maritimes)
- Une raréfaction du pétrole (et par là son coût croissant,) étant à redouter dans les décennies à venir, il faut préparer dès maintenant des alternatives au tout routier.
- La région PACA, principalement sa partie Est, ne peut restée privée de liaisons ferroviaires du type LGV qui existent ou se mettent en place dans les autres régions et sont des facteurs déterminants de progrès économiques.
- les couloirs de passage susceptibles d'accueillir à plus ou moins long terme les infrastructures nouvelles du type LGV et de structurer en conséquence les territoires et agglomérations susceptibles de les recevoir, sont à étudier dès maintenant et les emprises foncières jugées nécessaires bloquées dans les PLU communaux via les SCOT.
- Dans la même optique les schémas de circulation d'agglomération en cours de définition (cf les PDU) ont besoin de connaître les diverses options possibles pour le LGV.

A partir de ces postulats, divers objectifs peuvent être déclinés en procédant au questionnement suivant :

- A quels besoins précis une liaison nouvelle de type LGV à travers PACA doit-elle répondre? Quelle part occupent les objectifs économiques (faciliter les échanges à l'intérieur de PACA ou avec les autres régions de l'Europe, amener plus de touristes...) par rapport aux préoccupations de nature environnementales (mode de transports beaucoup moins énergivore) ?
- Dans ces conditions faut-il prévoir une ligne uniquement Voyageurs ou au contraire estimer indispensable au vu du trafic actuel de marchandises (ex 10 Millions de tonnes / an au passage à Vintimille) retenir une ligne mixte Voyageurs+Fret ?
- Dans ce cas quel pourcentage du fret véhiculé par la route à travers PACA pourrait être détourné vers le rail ?
- Question identique pour le transfert de l'avion vers le train (sur Paris -Nice ?)
- Le principe d'un ferroutage par le Montgenèvre à destination de l'Italie du nord est-il définitivement abandonné ou doit-on estimer qu'il peut redevenir d'actualité en fonction des études en cours ?

- Compte-tenu des divers arguments rappelés ci-dessus comment doit se situer le projet LGV-PACA vis à vis de tout projet autoroutier, principalement celui du contournement Nord de Nice, objet d'un autre débat public ?
- Mais quelles que soient les urgences à satisfaire et les délais d'exécution à envisager, ne serait-il pas judicieux d'associer l'étude du LGV à celle de l'A8 Nord, ce afin de trouver les solutions les plus économiques en terme d'occupation de l'espace ? Ne faudrait-il pas méditer l'exemple de l'A8 conçue en dehors de toute idée d'utilisation ferroviaire (ex une voie « saute Estérel »?)
- Dans ces conditions ne serait-il pas intéressant de réunir les 2 débats publics actuellement prévus en un seul débat portant sur la question générale des transports à travers PACA ?
- Faut-il privilégier l'accessibilité de PACA dans l'arc méditerranéen (relier Barcelone, Marseille, Nice, Gênes, Rome) ou au contraire mettre l'accent sur un schéma hexagonal classique consistant à désenclaver l'est de PACA par rapport à Paris ?
- Le raccourcissement du temps de parcours entre Marseille, Toulon et Nice (2H aujourd'hui contre 3 H pour Paris-Marseille !) est-il un facteur décisif de développement économique et culturel de la région PACA ? On évoque à ce sujet les débats sur le port de Nice et ses rapports à celui de Marseille (de capacité bien supérieure) ou encore les liaisons avec un 3^{ième} aéroport (développement de celui d'Hyères ou site nouveau dans la plaine des Maures ?) destiné à pallier la saturation (pour diverses raisons) de celui de Nice ?
- La création d'une LGV va-t-elle emprunter les voies actuelles ou au contraire les libérer pour permettre un véritable développement des TER et autres transports locaux ? Le GADSECA pense qu'il y a là un argument essentiel en faveur de voies nouvelles.
- En revanche l'option « voie nouvelles » pose la question des dessertes. Où prévoir les gares ? Conserver les gares actuelles situées dans des centres très urbanisés, donc très encombrés, mais collectant un maximum de voyageurs ou au contraire retenir les solutions déjà adoptées dans de nombreux cas pour le TGV, celles de gares excentrées ? Au niveau des A.M. la question mérite un grand débat, car très difficile. La réponse n'est-elle pas en parti liée à celle de l'option « fret ou non ? »

Point 2.- Que doit contenir le dossier d'information soumis au débat pour qu'il soit complet et compréhensible pour tous ?

La première qualité du dossier devrait être, selon nous, d'amener les participants au débat à se poser des questions au lieu d'arriver avec des réponses toutes faites. Il ne paraît pas souhaitable de commencer le débat avec un dossier technique trop orienté vers des solutions, mais au contraire permettant de susciter des interrogations sur les choix possibles avec leurs avantages-inconvénients. Par contre il serait sans doute utile de le compléter au fur et à mesure de l'avancement des discussions pour préciser tel ou tel point jugé particulièrement important (études spécifiques à la demande). Mais le dossier doit surtout hiérarchiser les problèmes.

Quelle est aujourd'hui la question majeure ? Etant donné qu'il s'agit d'un projet à long terme qui, pour des raisons notamment financières, ne verra pas le jour dans les prochaines années et nécessitera de toute façon de nombreuses études préparatoires, la priorité doit être donnée au choix des couloirs possibles et par là des emprises foncières possibles afin d'éviter que la poursuite des constructions obèrent l'avenir. A cet égard l'est de l'Estérel soulève des problèmes encore plus critiques que ceux de l'ouest. Par exemple comment dans les AM traverser le bassin de Cannes-Grasse ou une plaine du fleuve Var de plus en plus encombrée ? Dans ces conditions il conviendrait sans doute de traiter séparément les problèmes « avant et après Estérel » et d'étaler également les réalisations dans le temps (plusieurs tronçons de la ligne..).

Point 3.- Quels outils d'information du public préconisez-vous ainsi que leur mode de diffusion ?

Les informations de référence sont naturellement contenues dans la documentation distribuée aux participants au débat. Comme il s'agira de « documents de travail », l'usage du papier glacé est contre productif, car donne facilement une impression de définitif !

Cette documentation doit naturellement pouvoir se retrouver sur un site web (à créer ?) et la possibilité d'échanges « questions-réponses » par courrier électronique s'organiser sur une grande échelle, ce qui suppose l'existence d'un personnel suffisant pour le gérer.

La presse locale peut jouer un grand rôle pour faire connaître le débat, diffuser ses informations et suivre son déroulement si elle y consacre suffisamment de moyens (pas nécessaire d'en mettre autant que pour les rubriques sportives!). Mieux que les techniciens encombrés de données ou de responsables politiques soumis à l'opinion de leurs électeurs, les journalistes sont en principe formés pour dégager les idées essentielles et pointer les difficultés à surmonter.

La presse locale ne s'arrête toutefois pas aux grands quotidiens tels que le groupe Nice-Matin, mais doit inclure toutes les publications locales au premier rang desquelles les bulletins communaux (avec les réserves rappelées ci-dessus !).

L'intérêt d'un recours aux services de la télévision régionale serait à étudier. L'expérience des débats organisés sur le petit écran, notamment à l'occasion d'élections, incline toutefois à la prudence. Si la télévision est capable de sensibiliser le public, elle ne favorise guère l'analyse en profondeur des dossiers.

Restent les radios locales qui sont sans doute plus faciles à mobiliser et peuvent retransmettre des « points presse », des interviews d'experts, de responsables politiques ou de simples citoyens.

Point 4.- Quels sont les moyens d'expression et de participation du public à mettre en place ? Où doivent se dérouler des réunions publiques ?

La presse et l'affichage dans les lieux publics sont des moyens habituels pour faire connaître le débat et inviter les citoyens à y participer. Par principe toutes les couches de la population sont susceptibles de débattre. Il faudrait cependant, sans faire de l'élitisme, éviter que les secteurs les plus qualifiés pour s'exprimer soient noyés par le flot des bavards qui n'ont pas grand chose à dire ou à proposer. On devrait ainsi privilégier l'expression des représentants des secteurs professionnels (pas seulement à

travers la CCI), de l'université (normalement vouée à la réflexion ?) et évidemment les associations ou plutôt les fédérations d'associations plus à même de regrouper des opinions éparses et d'en faire la synthèse. Autre souhait, celui de voir participer des représentants des pays concernés par le LGV, soit pour l'essentiel l'Italie et l'Espagne. Compte-tenu de l'hétérogénéité des modes d'expression personnelle, une stricte discipline doit être respectée. Chaque débat doit

- être préparé grâce à un ensemble de questions préalables, fournies notamment par le milieu associatif.
- Eviter de se disperser sur les sujets mineurs ou carrément hors sujets.
- Permettre à chacun de donner son avis, tout au moins par écrit (quelques lignes remises au secrétariat suffisent) si les temps de parole sont comptés.
- Etre mené par une présidence (ou un animateur) capable d'imposer le silence aux perturbateurs ou aux bavards (temps de parole limités)
- Donner lieu à des compte-rendus de lecture attrayante pour permettre une large audience (ce qui suppose du personnel pour se charger de leur rédaction !)

Restent le choix et le nombre des réunions publiques. Compte-tenu de l'importance du choix des dessertes, il conviendrait de ne pas se limiter aux seules villes du littoral et de sélectionner plusieurs villes du moyen pays. Dans les AM la ville de Grasse semble toute indiquée pour accueillir un débat.

Point 5.- Quels besoins avez-vous en information, études, outils de communication de proximité ?

Les besoins en informations sont de nombreux. Pour en citer quelques uns :

- données sur les flux présents et probables aux échéances de réalisation prévues (15 ans ?), ceci en distinguant voyageurs et fret.
- effet des mesures en cours pour réduire le trafic de transit des PL à travers PACA et leur évolution dans le futur (ex la part du cabotage entre Barcelone et Gênes, le développement du trafic vers le Piémont par l'axe Durance-Montgenèvre)
- évaluations de nature économiques sur les retombées possibles d'une LGV PACA
- gains de fréquentation espérés sur le ferroviaire, en particulier sur le trafic local, au détriment de la voiture et de l'avion (effets sur l'aéroport de Nice CA)
- schémas de couloirs et axes possibles à travers PACA en leur associant des pré-études de faisabilité. L'échelle des cartes nécessaires est à préciser (1/2500 °/° pour s'aligner sur les graphiques du PLU ?). La question centrale est en effet de savoir si les emprises foncières nécessaires à l'hypothèse x sont véritablement disponibles. Dans le cas contraire inutile d'en parler !
- différentes solutions de gares possibles avec la population desservie
- estimations de coûts associés aux différents schémas
- les impacts acoustiques sur les riverains de lignes LGV à haute fréquentation (pour le cas d'un ferroutage intensif via le LGV)
- les perturbations apportées par un chantier LGV sur l'environnement (ex comment évacuer les déblais si beaucoup de tracés en tunnel ?)

Les besoins en étude apparaîtront au fur et à mesure de l'avancement des débats. Mais on peut dès maintenant penser qu'il serait peut-être utile de reprendre en les étendant à PACA une partie des études de simulation de trafic menées au cours de la DTA des AM qui ont besoin d'être mises à jour (données remontant à fin 90) et n'ont pas, à notre avis, été exploitées autant qu'il aurait été souhaitable. Bien qu'il faille conserver les hypothèses retenues pour mener les études intermodales de la DTA, certains ajustements ne devraient pas être exclus.

Ceci amène à prévoir la mise en œuvre d'un outil informatique (du type développé par l'ex ADAM) pour simuler différents scénarios de trafic en se calant plus sur des valeurs extrêmes que sur des valeurs moyennes (l'utilisation de la notion de cas pire permet de valider des conceptions avec l'assurance d'un minimum d'erreur).

Ces scénarios distingueront les 3 types de trafic que sont :

- le trafic local à l'intérieur de PACA (liaisons entre Nice, Toulon et Marseille)
- le trafic d'échange avec les régions limitrophes. (à l'ouest Montpellier, Toulouse et Barcelone, au nord la région lyonnaise et le Piémont, à l'est la Ligurie...)
- Le trafic de transit qui relie entre elles les régions ci-dessus et au delà.

L'intérêt de ces simulations sera d'autant plus grand que les données qu'elles utiliseront seront pertinentes et leurs résultats présentés de façon claire et explicite.

Les outils de communication de proximité ont été rapidement évoqués au point 4. On pourrait y ajouter des enquêtes sous forme de questionnaire à remplir par les participants aux débats (remis à l'entrée de la salle), à condition toutefois qu'ils soient simples, facilement exploitables (pas nécessaire de mobiliser de grosses équipes) et donnent lieu à des synthèses significatives.

Lors des grandes assemblées de plusieurs centaines de personnes, l'utilisation d'un écran de TV pour voir les intervenants serait utile (éviter d'entendre une voix anonyme dans la foule)

Le débat doit relever le défi d'accélérer les prises de conscience à tous les niveaux, d'amener le plus grand nombre de citoyens à penser sur 15 à 20 ans et à ne pas s'arrêter aux seules considérations présentes. Et par là faire en sorte que des décisions significatives pour démarrer le projet soient prises au plus tôt.
