

## 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 acteurs concernés, la Commission Particulière du Débat Public (CPDP), en charge de son organisation, **sollicite vos propositions**. Nous vous remercions de retourner ce document, sous format électronique de préférence, **avant le 6 septembre 2004**.*

◆ **Organisme** : **CONSEIL GENERAL DU VAR**  
**390, avenue des Lices**  
**BP 1303**  
**83076 TOULON Cédex**

◆ **Nom et prénom du représentant** :

**Alain PRUVOST**

**Fonction** ⇒ **Directeur Général Adjoint**

**Robert GONTIER**

**Fonction** ⇒ **Chargé de Mission**

◆ **Coordonnées** : **Secrétariat de Direction**  
**☎ 04 94 18 62 18**

**Portable du Chargé de Mission : 06 20 41 93 43**

# LGV PACA

## Le Débat Public

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

La Région Provence - Alpes - Côte d'Azur se classe dans les toutes premières régions en Europe pour son activité touristique, le Département du Var étant, quant à lui, le premier département touristique de France avec ses 72 millions de nuitées.

La Région Provence - Alpes - Côte d'Azur avec ses 4 grandes agglomérations que sont Marseille - Avignon - Toulon et Nice, est une des régions les plus importantes de France en terme de population sédentaire.

Elle se situe par ailleurs dans une position stratégique sur l'axe méditerranéen, notamment vis à vis de nos proches voisins que sont l'Espagne et l'Italie et vers l'Europe du Nord.

L'ouverture récente de l'Europe à 25 pays ne peut que renforcer cette position du fait de l'augmentation des échanges avec les nouveaux pays membres.

Les différentes études menées à ce jour mettent en évidence qu'à l'horizon 2020, les besoins de déplacements, tous modes confondus se situeront autour des 60 millions de déplacements à longue distance.

La situation des infrastructures de transport peut être estimée comme préoccupante et en voie de saturation qu'il s'agisse du ferroviaire, des autoroutes et des routes et de l'aérien.

La demande croissante de besoins de déplacements estimée à l'horizon 2020 ne peut qu'aggraver une situation déjà fortement compromise et particulièrement inquiétante notamment en terme de sécurité et d'effets sur l'environnement.

En effet, que constate-t-on ?

- ⇒ Une offre ferroviaire aujourd'hui très insuffisante notamment pour les dessertes du VAR et de la COTE D'AZUR du fait d'une infrastructure de transport unique et peu performante en terme de liaisons à grande vitesse. Les grandes agglomérations hormis Marseille et Avignon qui grâce au TGV Méditerranée permet de relier Paris en 3H environ, ne sont reliées à Paris que par des temps de parcours d'environ 4H pour Toulon et 5H30 pour Nice.

Les dessertes vers l'Italie, l'ouest de la France et l'Espagne ne sont pas performantes.

Le développement du transport ferroviaire de type T.E.R. entre les 3 grandes agglomérations de la Région ainsi que vers Nîmes et Montpellier apparaît comme un élément majeur incontournable dans l'analyse des besoins de déplacements et des réponses qui devront y être apportées en terme d'infrastructures.

- ⇒ Un réseau autoroutier et routier actuellement en voie de saturation, malgré les aménagements à 2 x 3 voies de l'autoroute A8 réalisés récemment. Les grandes agglomérations connaissent également des phénomènes de plus en plus fréquents de congestion notamment aux heures de pointe, rendant ainsi particulièrement difficiles les déplacements locaux et régionaux. La fonction d'infrastructure de transit dévolue aux autoroutes de liaison n'est plus assurée dans des conditions normales, tant en ce qui concerne les conditions de circulation que le niveau de sécurité.

Le transport de fret s'est considérablement développé sur le réseau autoroutier et routier du fait de l'accroissement des échanges est-ouest nécessitant un rééquilibrage en faveur des transports en commun, qu'il s'agisse du ferroviaire ou du cabotage maritime au sein de l'axe méditerranéen.

- ⇒ La saturation programmée de l'aéroport de Nice et donc la nécessité de rendre compétitif un autre mode de transport afin de redonner à cet aéroport des marges de manœuvre pour le développement du transport aérien international.
- ⇒ Un transport de marchandises essentiellement axé sur la route, qu'il s'agisse de la desserte fret des départements du VAR et des ALPES-MARITIMES que des flux de transit. Cette situation peut s'expliquer par les contraintes techniques liées au transport de marchandises par le fer ainsi que par la qualité de l'infrastructure de transport qui est inadaptée pour satisfaire à l'ensemble des besoins de transport.

### **1°) L'opportunité d'une ligne ferroviaire à grande vitesse**

Pour faire face à l'augmentation de la demande de transport et à la satisfaction des usagers, seule la réalisation d'une ligne nouvelle à grande vitesse semble devoir permettre d'atteindre les objectifs d'amélioration de rapprochement des métropoles de l'axe méditerranéen, d'accessibilité de la région (Var et Côte d'Azur), d'améliorer les conditions de déplacements à l'intérieur de la Région Provence - Alpes - Côte d'Azur et d'intégrer la problématique du transport de marchandises sur l'ensemble de l'axe méditerranéen ainsi que vers l'Europe du Nord et de l'Est.

Le débat public devra donc répondre aux questions suivantes :

- ☞ la réalisation d'une ligne ferroviaire à grande vitesse desservant Toulon et la Côte d'Azur sera-t-elle suffisante aux besoins globaux de déplacements ?

- ☞ les scénarios devront intégrer la nécessité de desservir au mieux et au plus près les grandes agglomérations de Toulon et de Nice ainsi que les grands pôles d'activité économique ou touristique de la région.
- ☞ quel projet de développement des T.E.R. cette réalisation peut-elle permettre de mettre en œuvre et comment peut-elle contribuer au rapprochement des grandes agglomérations de la région ?
- ☞ quel projet de développement du transport de marchandises peut-il être envisagé du fait de la réalisation de cette infrastructure nouvelle ?

## **2°) Les objectifs d'une ligne ferroviaire à grande vitesse**

Le Comité Interministériel d'Aménagement Durable du Territoire du 18 décembre 2003 a précisé les objectifs auxquels devraient répondre le projet de ligne à grande vitesse Provence - Alpes - Côte d'Azur, à savoir :

- structurer l'axe méditerranéen
- ouvrir l'est de la région (le Var et la Côte d'Azur) vers le nord
- relier Nice à Paris en moins de 4 heures
- renforcer les liens entre les pôles urbains de la région grâce à des liaisons inter-cités rapides (TERGV)
- libérer des capacités sur la ligne Marseille Vintimille pour y développer une offre T.E.R. notamment autour des grandes agglomérations

La position du Conseil Général du Var ne peut que confirmer son accord sur les objectifs décrits ci-dessus car ils correspondent aux attentes des varoises et des varois pour répondre aux problèmes croissants de saturation des différentes infrastructures de transport et aux besoins de plus en plus fréquents de déplacements externes et internes de la région.

Néanmoins, il apparaît que le projet devra répondre aux objectifs complémentaires suivants :

- comment ce projet peut-il contribuer à la structuration de l'espace départemental en desservant ses deux principaux pôles urbains et touristiques que sont :
  - l'aire toulonnaise avec ses 600 000 habitants représentant **45%** de la fréquentation touristique varoise
  - l'est varois (Fréjus/Saint-Raphaël - Golfe de Saint-Tropez - Dracénie) avec ses 300 000 habitants représentant **48%** de la fréquentation touristique départementale.
- comment ce projet peut-il contribuer au développement économique et de positionnement euro-méditerranéen de l'aire toulonnaise et ce, dans une logique de synergies avec les agglomérations marseillaises et azuréennes ?

- le projet devra conforter le positionnement du Var comme premier département touristique de France grâce à un rééquilibrage des modes de transport.
- quel niveau de desserte pour les deux gares projetées et quelles fréquences ?
- la nécessité de réaliser un projet prenant en compte les problèmes d'environnement et de protection compte-tenu de la grande qualité des espaces susceptibles d'être intéressés par le tracé. S'agissant d'un projet sur du long terme, une attention particulière devra être portée aux impacts du projet sur le territoire.

### **3°) Les caractéristiques du projet**

Le dossier du maître d'ouvrage présente les scénarios retenus par lui, après concertation avec les principaux partenaires institutionnels (collectivités territoriales), membres du comité d'orientation.

Trois solutions devraient figurer dans ce dossier en tant que propositions du maître d'ouvrage.

Elles sont issues des familles de desserte à 2 axes et se dénomment :

- Nord Arbois – Nord Toulon
- Sud Arbois - Nord Toulon
- Sud Arbois - Aubagne - Nord Toulon (hypothèse complémentaire demandée par le Département du Var et la communauté d'agglomération Toulon-Provence-Méditerranée et la communauté urbaine de Marseille).

Les familles de desserte à 1 axe et 3 axes n'ont pas été retenues car ne correspondant pas aux objectifs partagés des différentes collectivités intéressés par le projet.

Quelle que soit la solution qui sera retenue par le maître d'ouvrage et le Ministre des Transports, à l'issue du débat public, afin d'envisager la poursuite de l'opération, il apparaît qu'il s'agit d'un projet potentiellement difficile au plan technique avec la nécessité de réaliser un linéaire de tunnels et de viaducs relativement important compte-tenu de la topographie des secteurs traversés extrêmement sensibles au plan de l'environnement et de la protection, du fait de la richesse des territoires concernés (faune, flore, patrimoine, agriculture,...) et d'un coût élevé par rapport aux autres réalisations de ce type d'infrastructure de transports.

Ce projet a la particularité, sur une distance relativement courte, d'intéresser des territoires extrêmement urbanisés (Marseille, Toulon et Nice) mais aussi des secteurs à très forte dominante touristique et économique.

Ces territoires doivent donc pouvoir être desservis dans des conditions satisfaisantes, répondant ainsi aux objectifs arrêtés par la CIADT du 18 décembre 2003.

En ce qui concerne le département du Var, la construction de 2 gares nouvelles, en liaison avec la ligne actuelle, dans le secteur de Toulon-Nord et de l'est varois, apparaît comme une exigence permettant de répondre aux besoins des usagers et de développer des projets d'aménagement et de développement maîtrisé des territoires.

Le scénario Sud Arbois – Aubagne – Nord Toulon répond aux attentes du département du Var car il assure une desserte satisfaisante des principales agglomérations (Marseille, Toulon et Nice) de la région, permet de développer un projet de T.E.R. conforme aux objectifs du Conseil Régional et aux attentes des principales agglomérations, s'inscrit dans le projet de réalisation de l'axe méditerranéen en renforçant le rôle de métropole européenne de Marseille, et libère des capacités importantes sur le réseau existant par le développement du fret. Par ailleurs, la construction d'une gare nouvelle TGV dans le secteur d'Aubagne contribuerait à équilibrer la desserte grande vitesse de l'agglomération marseillaise et de l'ouest de l'agglomération toulonnaise.

Les scénarios Sud Arbois-Nord Toulon et Nord Arbois-Nord Toulon ne répondent que partiellement aux objectifs du projet, intéressent des secteurs extrêmement sensibles au niveau environnemental et de protection (Pays d'Aix), ne permettent pas une desserte correcte de l'est de l'agglomération marseillaise et de l'ouest du département du Var.

Ces solutions ne reçoivent pas l'accord du Département du Var.

Le maître d'ouvrage a présenté des estimations de coût pour les différents scénarios envisagés en les comparant à ceux des différentes réalisations de ligne à grande vitesse.

Le projet de LGV PACA, du fait des objectifs arrêtés par la CIADT et de l'ensemble des contraintes techniques, topographiques et environnementales aura un coût particulièrement élevé. S'agissant d'un projet à long terme, le meilleur consensus doit être recherché entre les avantages du projet et l'intégration de ces contraintes, ce qui ne milite pas obligatoirement pour le projet le moins coûteux.

La question du financement du projet revêt enfin une importance primordiale dans la mesure où les collectivités territoriales seront largement sollicitées pour la réalisation de ce projet. A ce jour, aucune information n'est donnée par le maître d'ouvrage et par l'Etat sur la clé du financement. Ce point, qui sera inévitablement abordé par le public lors du débat public, ne peut rester sans réponse.

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

Le débat public est une phase essentielle dans la phase de consultation du public pour un projet d'infrastructure de cette importance.

Il convient donc que celui-ci, et quel que soit son niveau d'implication dans la démarche, puisse disposer ou consulter un dossier suffisamment précis mais obligatoirement très synthétique.

A notre sens, il devra comporter au minimum :

- Un argumentaire sur les opportunités de projet, notamment par rapport aux enjeux nationaux d'aménagement du territoire et de politique publique des transports publics. Le volet européen, à partir de l'audition du CIADT, d'intégrer la démarche axe méditerranéen devra être nettement mis en valeur.
- un dossier faisant le point de l'ensemble des études réalisées par Réseau Ferré de France et la justification du choix du maître d'ouvrage de soumettre au débat public les scénarios de desserte retenus.
- la justification du choix du positionnement des gares nouvelles, ces éléments d'information paraissant très importants pour permettre au public de s'exprimer en toutes connaissances de cause, sur les enjeux du projet.
- le niveau de service envisagé ainsi que les temps de parcours escomptés.
- les conditions de réalisation d'un TERGV, ses caractéristiques, ses contraintes, ses avantages et ses inconvénients.
- quel projet T.E.R. pour la région, notamment sur l'agglomération toulonnaise ?

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

L'information sur le projet devant toucher le plus grand nombre, il conviendra de mettre à la disposition du public des documents facilement consultables.

De ce point de vue, tous les outils d'information actuellement disponibles devront être envisagés :

- expositions itinérantes
- réunions publiques ciblées sur les partenaires institutionnels et les associations représentatives
- journal du débat public
- presse locale écrite et parlée
- télévision nationale et locale
- rencontres thématiques
- internet
- presse spécialisée
- etc ...

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

Le débat public devant porter sur les opportunités du projet, ses objectifs et ses principales caractéristiques sans qu'un ou plusieurs tracés ne soient arrêtés, conviendra d'être particulièrement attentif aux observations, critiques ou remarques qui seront présentées par le public, à quelque niveau que ce soit, d'autant plus que celles-ci risqueront de porter non pas sur les scénarios de desserte mais sur les tracés.

Néanmoins, ce risque ne doit pas occulter l'objet même du débat sur l'intérêt du projet en terme de participation à la politique nationale des transports publics.

Il appartiendra à la Commission Particulière du Débat Public d'exposer les conditions dans lesquelles le public pourra formuler ses observations, critiques et suggestions, mais il paraît essentiel que celles-ci devront pouvoir s'exprimer sous la forme écrite afin d'en faciliter la lecture et l'exploitation.

Les réunions publiques constitueront un lieu privilégié d'échanges entre le maître d'ouvrage et le public. Elles seront donc essentielles pour une bonne compréhension du projet, notamment vis à vis des contraintes techniques et environnementales liées à ce type d'infrastructure.

Elles devront être organisées, hormis la ville préfecture, sur des territoires particulièrement concernés par le projet afin que les enjeux en terme d'impacts, de protection de l'environnement et d'aménagement soient présentés et discutés avec les représentants locaux concernés.

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

Le département du Var étant membre du comité d'orientation en tant que co-financier des études complémentaires et du débat public et étant représenté au comité technique, il y a lieu de considérer qu'il dispose de toutes les informations utiles et qu'il ait, à sa disposition l'ensemble d'études réalisées par le maître d'ouvrage.