

Propositions des acteurs pour la préparation du débat public LGV Paca

Organisme : Groupe des élus Verts au Conseil régional Paca

Nom du représentant : Sébastien Barles

Fonction : Secrétaire général du groupe

Coordonnées : Conseil régional
Groupe Vert
Bureau 209, bât. La Rotonde
04 91 57 52 09
06 75 00 63 31
Courriel : sbarles@hdr.cr-paca.fr

1) Quelles sont les problématiques à débattre sur l'opportunité, les objectifs et les caractéristiques du projet LGV Paca ?

Les élus Verts au Conseil régional se réjouissent bien sûr de l'organisation d'un débat public sur le projet de ligne à grande vitesse Sud – Est. Les Verts, élus ou non, se doivent de participer à des choix qui peu ou prou, concernent l'ensemble des habitants de notre région. Pour autant un vrai débat public, intervenant bien en amont d'une éventuelle décision de mise en œuvre, ne doit pas se cantonner à telle ou telle option de tracé. Il doit mettre en débat l'utilité même de l'équipement : le rapport entre le temps gagné, le coût du projet, l'intérêt pour les populations et les conséquences pour l'environnement.

Il reste, une fois cette question résolue, à clarifier voire à arbitrer entre les différentes attentes d'un tel projet : peut – on à la fois concurrencer l'avion sur Nice – Paris, améliorer la liaison entre l'est et l'ouest de la Région , lutter contre l'effet de serre et être un facteur d'aménagement du territoire au niveau régional ? Faut –il un TGV « à la française » qui va très vite et s'arrête peu ou une ligne à (moins) grande vitesse qui puisse desservir les grandes agglomérations de la région (Marseille-Toulon-Nice) ? une ligne entièrement dédiée au TGV ou une ligne mixte voyageurs – fret ? Ces options doivent être ouvertes dans le débat à venir.

Enfin, se pose bien sûr la question du tracé : tel élu, ministre et maire de grande ville, a déjà déterminé et le tracé et l'implantation de la gare ... cela augure mal d'un débat public ouvert ! A l'inverse les Verts souhaitent qu'on travaille d'abord les critères de choix : bassins de population concernés, nécessité de préservation des espaces naturels et agricoles, coûts et avantages écologiques et économiques . Aucun tracé ne fera l'unanimité mais nous ne voulons pas recommencer l'expérience du TGV Méditerranée où les pressions politiques et le lobbying l'ont emporté sur le débat démocratique et la concertation même si la réalisation de ce chantier est plutôt une réussite au final.

Enfin, pour la région, ce projet doit s'insérer dans le développement du ferroviaire dans son ensemble : liaisons inter-cités, TER, fret, nécessaires pour ralentir la congestion automobile et répondre à une urbanisation croissante. Il faut penser la meilleure articulation entre les différents niveaux de transports : agglomération, région, national et européen et pas seulement le meilleur choix pour le seul TGV.

L'arrivée de la ligne doit être précédée d'un réel effort sur l'infrastructure ferroviaire de desserte régionale, sinon le théorème $1 \text{ LGV} = n^+ \text{ pénétrantes routières}$ se trouverait vérifié.

Une ligne à Grande Vitesse, selon nous, doit permettre de procéder à un double transfert modal :

- de l'avion vers le rail (à grande vitesse)
- de la route vers le rail (réseau régional).

D'autre part, dans la mesure où il est envisagé de créer une infrastructure nouvelle, celle-ci doit être pensée de façon à permettre également un troisième transfert modal : de la route vers le rail en ce qui concerne le transport de marchandises. La Ligne à Grande Vitesse devra donc être mixte fret-voyageurs.

Compte tenu de ces préalables, nous tenons à délimiter le cadre à l'intérieur duquel doit s'inscrire ce projet de ligne à Grande Vitesse ; cela se résume à l'impératif de ne pas céder aux mythologies diverses en matière d'aménagement du territoire car en réalité :

- la région n'est pas enclavée, elle souffre d'un risque d'encombrement routier.
- La réponse n'est pas dans une infrastructure majeure de transit quelle qu'elle soit (même ferroviaire) puisque le problème est interne mais dans l'organisation d'un transfert modal de la route vers le réseau ferré régional et le TCSP,
- Nice n'est pas forcément la localisation obligée de la gare départementale de la Ligne à Grande Vitesse, de même que le département n'a pas forcément vocation à se soumettre à une desserte directe de Nice,
 - la réduction des temps de parcours ne justifie pas le sacrifice du territoire et de ses sites.

Tout cela se traduit par les orientations suivantes :

- Le développement du réseau ferré régional est pour nous le préalable obligé de l'arrivée d'une Ligne à Grande Vitesse.
- En ce qui concerne les grands transits, l'arrivée d'une ligne à Grande Vitesse permettra à de nombreux voyageurs de préférer le train à l'avion.
- Une réelle volonté de report du trafic marchandise de la route vers le rail devra se manifester à l'échelle de la région, en tirant parti des plates-formes existantes.

Dans cette optique c'est le transport qui est au service du territoire et pas le territoire au service du transport, ce qui veut dire que la programmation d'une ligne à Grande Vitesse doit accompagner les projets régionaux d'aménagement du territoire.

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

- Une présentation générale et détaillée du projet : Arc Méditerranéen, projet trans-européen, motivations, objectifs économiques...
- Des synthèses des études préalables réalisées par RFF : fréquentation intra et extra-régionale , impacts sur le trafic aérien et automobile...
- Des bilans comparatifs économique et écologique du TGV Méditerranée
- Des études détaillées et argumentées contradictoirement des diverses hypothèses de tracés.
- Les mesures de protection de l'environnement envisagées
- Des cartes détaillées du réseau des transports publics et collectifs existant notamment le réseau ferroviaire.
- L'acceptation par l'opinion du projet
- Les caractéristiques techniques du projet sans jargon pour la compréhension de tous.
- Les mesures d'accompagnement complémentaires du maître d'ouvrage RFF : remise en route de lignes désaffectées, liaison LGV-lignes classiques, possibilité en terme de fret, combinaison LGV-TER pour les « autochtones qui pourraient ainsi bénéficier des tarifs TER sur la LGV...

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

Nous souhaiterions que le public soit informé du lancement du débat public par les médias locaux (presse écrite et radios) –encarts, communiqués...-, par de l'affichage sur les trois départements concernés par le projet, par un site internet spécial, par les autres modes habituels de communication.

Pendant la durée du débat (4 mois), nous souhaiterions que la CPDP diffuse lors de chaque réunion publique un bulletin de liaison recensant les cahiers d'acteurs et faisant un point sur l'avancement du débat, fasse des communiqués de presse et organise des conférences de presse en amont et en aval de chaque réunion et mette en ligne sur son site les compte-rendu exhaustifs des cahiers d'acteurs, réunions...

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

Les thématiques des réunions à développer lors de ce débat public sont : l'opportunité du projet et son utilité (bilan coût-avantage), le tracé, ses impacts (environnementaux, socio-économiques...), la liaison du projet à l'aménagement du territoire (maillage régional en terme de transports).

Les publics-cibles à toucher selon les thématiques : les agriculteurs, les acteurs économiques, les usagers des transports en commun et des déplacements intra et inter-régional.

Les séances publiques du débat public ne doivent pas avoir lieu dans les trois métropoles régionales seulement mais également sur des sites (ruraux ou urbains) compris dans la bande du tracé et proche d'une gare de desserte supposée pour se confronter aux opposants les plus virulents du projets (ceux touchés par le phénomène « Nimby »). Les réunions doivent également avoir lieu à parité sur les trois départements littoraux de la région concernés par le tracé de la LGV.

Il serait par ailleurs intéressant que des réunions soient couplées à des visites de terrain sur le tracé du TGV Méditerranée par exemple et dans une de ses gares dites « betteraves ».

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

-Nous souhaiterions pouvoir disposer des études et bilans concernant le TGV Méditerranée : impact économique et environnemental. Y a-t-il eu par ailleurs des études évaluant le transfert d'utilisation de modes de transport : de la voiture ou de l'avion vers le train ?

- nous aimerions aussi avoir toutes les études réalisées par RFF sur les tracés (tous les tracés –la transparence l'exige-),

- ainsi que les études prospectives en matière de développement économique des territoires concernés et relatives à l'évolution démographiques des zones situées sur le tracé.

- nous comptons aussi pouvoir consulter les compte-rendu exhaustifs des autres débats publics ayant eu lieu sur le même type de projet.

- Enfin, nous comptons pouvoir réclamer au maître d'ouvrage des expertises menées par des bureaux d'études indépendants sur des sujets et éléments techniques qui ressortent du débat de façon récurrente.