

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** : Association Le Train Avenir du Centre Var

♦ **Nom et prénom du représentant** : Jean-Claude PERNOUD

Fonction : Président de l'Association

♦ **Coordonnées** :
Jean-Claude PERNOUD
24 Avenue Frédéric Mistral
83136 FORCALQUEIRET
Téléphone 04 94 69 69 94
Télécopie 04 94 69 69 90

E-mail : train-centre-var@tele2.fr

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

Réponse : Il est important de débattre de l'utilité réelle de cette prolongation de la grande vitesse, ses objectifs et caractéristiques, pour chaque scénario de tracé. Nous rencontrerons, de nombreuses oppositions, s'il ne s'agit que de rapprocher Nice de Paris, sans aucune autre considération.

Un tracé qui traverserait le Var sans s'arrêter serait immédiatement combattu.

Un tracé qui ne tiendrait pas compte de l'environnement, densité de population, zones viticoles, serait également combattu.

Des données doivent être débattues. Un passage avec une gare à Toulon relèverait de la démesure, compte tenu, de l'impossibilité d'accéder déjà maintenant en gare de Toulon.

- la densité de population du littoral, est intéressante pour la rentabilité de la LGV, mais Toulon est déjà à 3h 30 de Paris sans repoussoir à Marseille, et Toulon pourrait également être connecté sur un autre tracé.
- La LGV est intéressante pour un Paris-Nice mais doit être également étudiée dans un tracé Barcelone-Marseille-Gênes, on ne peut à l'heure européenne l'envisager autrement.
- Il est indispensable de prendre en compte les évolutions de population : le Centre Var, a eu au dernier recensement la plus forte augmentation de population de toute la France, + 24% et va doubler dans les 10 ans qui viennent.
- La gare de Brignoles, simple bureau de vente SNCF, vendait il y a 10 ans 6041 billets, en 2000, 15766 billets ont été vendus, en 2001, 17886 billets et en 2002, 21245 billets ont été vendus. Ces billets sont exclusivement des billets TGV, puisque nous n'avons toujours pas de TER (dossier en cours à la Région, contenu de 87500 déplacements quotidiens du centre var en direction de Marseille, Toulon et autres.)

- Le nombre des billets vendus ci-dessus ne tient pas compte de nouvelles données informatiques depuis deux ans, c'est à dire du nombre de billets commandés par les entreprises directement par internet.
- La réflexion doit prendre en compte également la saturation des aéroports de Nice et de Marseille-Marignane, et de la seule possibilité à priori d'implantation d'un nouvel aéroport sur la zone de l'EALAT au Cannel des Maures.
- Une nouvelle gare TGV ne pourrait plus se concevoir dès maintenant mais encore plus à 15 ou 20 ans, sans une interconnections avec une gare Classique TER, desservant la région, l'autoroute Aix-Nice et Toulon-Nice et l'aéroport, interconnections au même lieu, sans navettes .
- Compte tenu du développement économique et touristique du Centre Var, une gare LGV au Cannel des Maures, permettrait de renvoyer un crochet sur Toulon.
- Les zones industrielles de la région de Nice et d'Aix en Provence sont pratiquement à saturation, il y a des possibilités dans la région de Brignoles-Cannel des Maures.
- A prévoir dans la réflexion, l'indispensable électrification de « Carnoules-Gardanne en même temps que sa mise aux normes pour réouverture, ce qui permettrait dans un premier temps d'acheminer depuis Le Luc par CARNOULES-GARDANNE, les TGV de Nice qui ne s'arrêtent pas à Toulon et à Marseille, qui auraient un gain de temps intéressant et permettraient de prendre au passage à Brignoles les 25 000 billets vendus sur Brignoles actuellement. (nous n'aurons les chiffres précis qu'en fin d'année).
- Cette électrification Carnoules-Gardanne, serait un avantage pour la SNCF, en cas de problème sur le littoral, c'est la seule région de France qui n'a pas de voie de dégagement, mais SURTOUT, cela permettrait de préparer l'opinion publique à l'intérêt touristique, économique et de qualité de vie du TGV, pour éviter que la population ne se dresse contre le projet d'extension de la LGV, ce qui avait déjà été le cas lors du projet «Quérien ».
- Enfin cette mesure provisoire, permettrait de répondre à de nombreux besoins, compte tenu que dans le meilleur des cas (délais d'expulsions, procédures...) on ne pourrait voir la prolongation de la LGV avant 15 ans.
- Un sillon qui quitterait la ligne Paris-Arbois, en dessous de Cavaillon et qui passerait par le Haut-Var avec comme gare suivante « Le Luc-Le Cannel des Maures, rencontrerait à mon avis le moins de problèmes d'environnement et de coût.

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

Les premières réunions qui ont été organisées soit par notre association soit par l'association « TGV et développement Var-Nice Côte d'Azur », font ressortir une demande pressante des personnes, de débattre des différents problèmes, par rapport à un sillon. Ils sont opposés à toute discussion dans le vague. Il serait donc indispensable de proposer une réflexion faisant ressortir les avantages et les problèmes par rapport à un sillon, le plus précis possible. Une synthèse permettrait de centraliser les avantages et inconvénients de façon précise. Si l'on part sans définition de sillons, tout sera à recommencer à la fin, et nous aurons dans ce cas fait plus d'ennemis que d'amis d'un tel projet. Si l'on ne prend pas les personnes pour des fantoches en leur donnant l'impression qu'on ne les consulte que pour leur faire croire que leur opinion est intéressante, on peut arriver à une véritable concertation positive, qui les rendra partie prenante du projet. Pour le développement de la Région et du flux clientèle futur du TGV, c'est indispensable.

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

Un document très clair qui fasse ressortir l'intérêt de la prolongation de la LGV, avec une présentation de possibilités de sillons à discuter, document à adresser aux responsables de toutes les associations qui sont des vecteurs d'opinion, un document également à destination des écoles, (comme nous le faisons dans notre association ; notre concours de dessin sur le train dans les écoles depuis 4 ans a eu un accueil important). Il est important de prendre conscience que les parents sont plus faciles à toucher par les enfants, et que les enfants ce sont eux qui sont concernés ; lorsque la LGV arrivera à Nice ils seront tous en âge d'études universitaires ou au delà.

J'ai été autrefois professeurs, j'ai ensuite eu un cabinet de communication, plus une importante participation dans le milieu associatif, je pense être compétent pour ce conseil. Faire participer les scolaires et les familles à la réflexion sur le projet, c'est positif à tous les points de vue. Ils seront également nos alliés pour convaincre les récalcitrants.

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

Si l'on obtient la participation du milieu associatif, en préparant des documents spécifiques suivant les types d'organismes (sportifs, culturels, économiques, humanitaires), c'est chez eux, comme de façon générale dans les salles communales, que doivent avoir lieu les réunions, comme dans les écoles, pour les scolaires, car en allant dans leur propre milieu de vie, ils se sentiront sécurisés, et seront donc plus disponibles au niveau état d'esprit. Ils ne faut pas qu'ils se sentent agressés, mais participants à un projet.

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

Des prospectus, différents suivant les destinataires, qui parlent d'abord de l'intérêt d'un tel projet de façon catégorielle, et les amenant à leur donner la possibilité de participer. Encore une fois, ils doivent se sentir concernés, pour obtenir leur adhésion. Ensuite au niveau des jeunes dès qu'ils auront commencé à communiquer sur internet, leurs réflexions et propositions même si ce ne sont pas celles qui auront été retenues, ils les feront « leurs » du fait de leur participation. En plus il sera important que toutes les observations et communications soient publiées pour que tous puissent se retrouver comme ayant participé au débat, et nous y trouverons certainement des richesses, pour la réflexion régionale et même nationale.