

I. QUE RETENEZ-VOUS DU DEBAT QUI SE TERMINE :

Après l'expérience scandaleuse du débat du Port de Nice, le débat LGV PACA dont la qualité a été incontestable, a rempli la plupart de nos attentes, hormis certains points notamment ceux développés ci-après, dus principalement à la particularité de ce débat portant sur un territoire étendu qui nécessitait une vision globale du projet et l'information simultanée des populations de TROIS départements.

Les différents débats publics, avec leurs échecs et leurs succès, doivent permettre l'élaboration d'une procédure générale perfectible à mesure des retours d'expériences, et qui faciliterait l'organisation des débats futurs.

INFORMATION DU PUBLIC :

Pour remplir l'objectif du Débat Public, et comme nous le proposons dans notre contribution du 15 sept.2004, une attention particulière devait être apportée pour mobiliser la population dont la connaissance des contraintes du terrain, des risques et des attentes, est précieuse.

1. Les médias :

La nécessaire adhésion de tous les médias locaux (presse écrite, radios, France 3) devait être un outil majeur du débat, avec une diffusion simultanée sur les 3 départements de l'annonce de toutes les réunions et des comptes rendus de chacune des séances, pour garder sa dimension régionale au projet. Ce qui n'a pas été le cas, particulièrement dans les A-Mmes.

Lors de la conférence de presse, et pour assurer une information précise et continue du public indispensable à l'objectif d'un Débat Public, il aurait peut-être été nécessaire de responsabiliser précisément les médias locaux dans leur mission d'information de la population sur un projet d'intérêt majeur pour la Région PACA. La réponse d'un membre de la CPDP selon lequel « on ne peut pas obliger les journalistes ... » laisse à penser que cela n'a pas été le cas.

2. Réunions de présentation :

Comme nous en avons fait la remarque à plusieurs reprises, une seule réunion de présentation par département était totalement insuffisante, et lors des réunions thématiques qui ont suivi immédiatement, la majorité du public venu simplement s'informer sur le projet était rapidement découragé par la technicité des débats et quittait la salle, ces réunions se terminant la plupart du temps en très petit comité.

Un minimum de 3 réunions de présentation par département aurait permis une meilleure couverture d'un territoire aussi étendu pour amener l'information globale préalable au plus près du public.

L'effort de ces quelques réunions préalables aurait permis d'éviter à RFF de ressasser X fois la même présentation du projet global, de susciter l'intervention de "sachants" locaux aux réunions thématiques, et de développer lors des réunions de proximité une analyse plus pointue des particularités du projet, spécifiques aux sections concernées.

3. Réunions thématiques : "La LGV PACA et les milieux naturels, les risques, les nuisances"

La DDE 06 le confirme (www.alpes-maritimes.equipement.gouv.fr) : *"le département des Alpes-Maritimes est l'un des départements français les plus menacés par nombre de risques naturels ... en raison de son climat, de son relief montagneux et maritime, de ses enjeux touristiques, urbanistiques et économiques. Nombre d'événements anciens et plus récents le rappellent chaque jour."*

Et plus généralement, comme le déclare M.Paul Vergès, président de l'ONERC (Observatoire national des effets du réchauffement climatique), *"Il importe que la donnée climatique soit systématiquement intégrée à tous les niveaux, qu'il s'agisse des documents de planification, notamment en matière d'aménagement du territoire, que dans la réalisation des infrastructures et des bâtiments."*

Sachant que le risque est la confrontation d'un aléa avec des enjeux, que plus les enjeux sont forts et les conséquences pour la collectivité sont catastrophiques, plus le risque devient majeur, l'analyse des Risques est donc une composante indispensable d'un Débat Public consacré à une décision d'aménagement du territoire telle que la LGV PACA.

La réunion thématique du Jeudi 7 avril à Mouans-Sartoux : *"La LGV PACA et les milieux naturels, les risques, les nuisances"*, a été consacrée aux seuls milieux naturels varois et un peu aux nuisances. Quant aux Risques, notamment les risques naturels et technologiques auxquels sont soumises toutes les communes des A-Mmes situées sur le tracé de la ligne ferroviaire, ils n'ont jamais été abordés. Or malgré la promesse du Président de la CPDP de reprogrammer ce sujet dans une autre réunion, ce thème n'a jamais été repris à ce jour.

II. PUBLICATION DU MAITRE D'OUVRAGE ET POURSUITE DU PROJET

Exit la sacro-sainte prééminence ferroviaire qui imposait ses projets, objectifs et impacts par la force. PRIMO, le maître d'ouvrage doit tirer les enseignements des attentes des acteurs de la région, population, acteurs économiques et politiques, et revoir sa copie à partir des études réalisées par chaque département pour caler le projet global au mieux des besoins et contraintes de chacun.

SECUNDO, l'intérêt de ce projet ne peut pas se justifier avec pour seul objectif les performances de 33 TGV, alors que les besoins de trafic de transit sont énormes dans cette région frontalière. Le dossier soumis au Débat Public, noyé sous une avalanche de propositions de tracés, d'objectifs confus, et limité par une rentabilité immédiate au moindre coût, ne dégage pas une vision globale et durable du projet.

Il est indispensable que RFF rétablisse l'échelle des enjeux du projet, axe fondamental du dossier autour duquel s'articulent tous les éléments majeurs du projet, des objectifs prioritaires jusqu'aux modes financements et la durée d'amortissement, pour définir à partir de là les solutions adéquates.

Nous retiendrons par exemple :

- 1.- ENJEU EUROPEEN : Le débat, centré sur le seul paramètre " *Paris-Nice : 3h40* ", et parasité par les besoins en TER, comme nous l'avions prévu dans notre contribution du 15 septembre 2004, a occulté l'intérêt européen du projet, premier enjeu défini par le CIADT.
 - o liaison rapide entre les 3 ports de l'arc méditerranéen Barcelone-Marseille-Gênes
 - o compléter la connexion des LGV nationales avec le réseau européen
 - o repositionner PACA dans la dynamique économique européenne
 - o projet à long terme
- 2.- RENTABILITE et MIXITE : Dans les Alpes Maritimes, seule une voie nouvelle, mixte, à grande performance et grande capacité, en continuité du réseau italien peut justifier l'intérêt du projet : L'exemple des accidents du tunnel du Fréjus après celui du Mont Blanc montre qu'il est irresponsable de prétendre reporter tout le fret sur la liaison Lyon/Turin. Quant au mer-routage, il ne fonctionne que pour certains types de marchandises et ne représente pas une alternative réelle. L'obligation de transfert du fret routier sur le rail impose à RFF d'offrir aux opérateurs des sillons performants. La ligne historique, vieille de 160 ans, pourra un temps encore assurer la desserte voyageurs locale, mais ne pourra en aucun cas cumuler les TER, TGV en desserte fine et le Fret. La ligne nouvelle, au moins dans les Alpes Maritimes, est une opportunité de répondre à ces besoins et d'assurer une rentabilité supérieure du projet en alternant les circulations voyageurs le jour et fret la nuit.
- 3.- NICE-VINTIMILLE : Il est affligeant que le dossier ait pu superbement ignorer l'intérêt représenté par la section EST du projet : aucune information sur la circulation transfrontalière actuelle et à venir, ni sur Monaco (2^{ème} gare et 2^{ème} bassin d'emploi du département, destination touristique importante). Le projet doit impérativement présenter des ETUDES D'ENSEMBLE intégrant d'ores et déjà la section Nice-Vintimille.
- 4.- REDUCTION DES COUTS ET DES IMPACTS avec la mise en adéquation de ce projet sur celui du contournement autoroutier de Nice. En effet, la similitude du tracé souterrain sur la section Nice St Isidore – Antibes Bréguières Nord, ainsi que leurs calendriers respectifs, permettent d'étudier un tracé souterrain parallèle avec un ouvrage mixte de franchissement du Var, autoroutier et ferroviaire, tel le fameux pont de Lisbonne.

Il va de soi, que le tracé devra se caler au plus près des besoins, s'appuyer sur un ouvrage similaire type A8 avec des protections permettant de résoudre la somme des nuisances, offrant ainsi une opportunité de restaurer les paysages et le cadre de vie dégradés par les aménagements lourds en place (talus végétalisés ou autres).

La qualité de l'environnement est un enjeu économique primordial qui, s'il a été bafoué jusqu'à ce jour sous le prétexte de priorités diverses, ne peut souffrir aujourd'hui et pour les années à venir, aucune nouvelle atteinte.

III. ATTENTES ET PROPOSITIONS SUR LES MODALITES D'INFORMATION ET DE PARTICIPATION DES ACTEURS ET DU PUBLIC, TOUT AU LONG DE L' ELABORATION DU PROJET S'IL SE POURSUIT :

Compte tenu du décalage entre la vision à court terme, l'archaïsme et le manque d'ambition du projet de ligne nouvelle proposé par RFF, face aux enjeux majeurs pour la Région PACA :

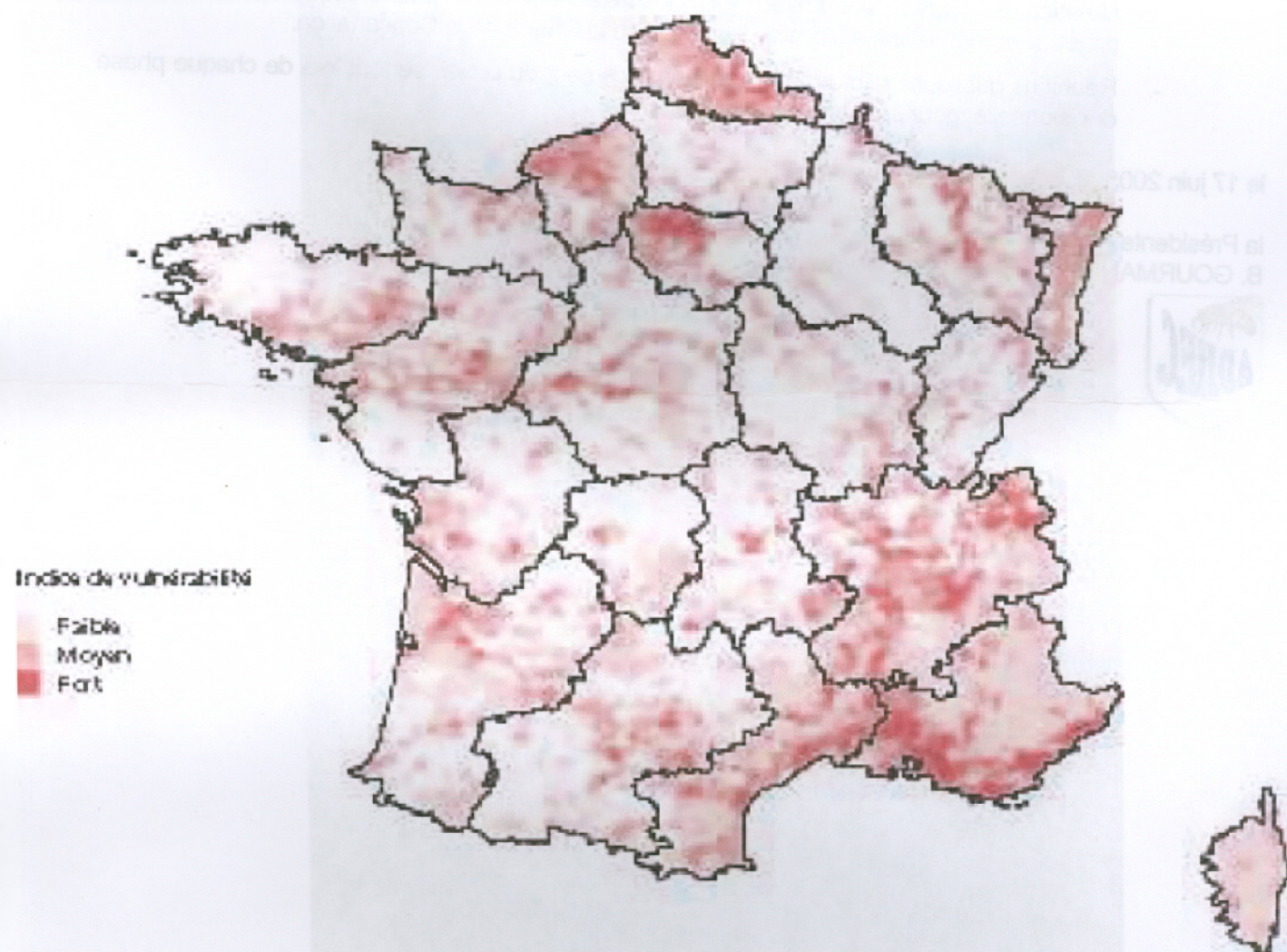
- Maintien de la concertation avec TOUS les acteurs du débat public jusqu'à l'achèvement du projet ... et même après, comme le préconise la Charte de la Concertation.
- Réunions publiques d'information sur l'avancement du projet, surtout lors de chaque phase décisionnelle, pour sa parfaite transparence

le 17 juin 2005

la Présidente
B. GOURMANEL



Figure 8. Exposition des populations aux risques naturels susceptibles d'être influencés par le changement climatique



Cette figure croise, à l'échelle de la commune, des données relatives, d'une part, à la densité de population, et, d'autre part, au nombre de risques naturels prévisibles (inondations, feux de forêts, tempêtes, avalanches et mouvements de terrain), établis à partir des dossiers départementaux des risques majeurs et des connaissances de l'État et dont le recueil national est assuré par le MEDD (source : ONERC, d'après des données Insee [RP 1999], MEDD/DPPR [BD Corinte au 01/04/2004], et traitements Ifen).