

**COMPTE RENDU DU DÉBAT PUBLIC SUR LA LGV PACA**  
**(21 FÉVRIER – 8 JUILLET 2005)**

Etabli par le président de la Commission Particulière du Débat Public LGV PACA, Philippe Marzolf, avec l'aide des membres de la commission – Annie Canis-Miletto, Alain Ohrel, Didier Corot et Olivier Klein. Il leur adresse ses vifs remerciements, ainsi qu'à Jean-Michel Fourniau et Dominique de Lauzières, pour leur aide précieuse dans l'établissement de ce compte rendu.

# SOMMAIRE

<b>SYNTHÈSE</b> .....	3
I. Préparation et déroulement du débat public .....	3
II. Le projet à l’ouverture du débat et les éclairages apportés pour l’avancement du débat .....	6
III. Les positions à la fin du débat .....	10
<b>COMPTE RENDU</b> .....	14
Introduction : un mot sur l’origine du projet .....	14
Première partie - <b>La préparation du débat</b> .....	15
I. Organisation de la Commission Particulière du Débat Public (CPDP).....	15
II. Déontologie et fonctionnement de la Commission.....	17
III. Rencontres avec les acteurs .....	19
IV. Élaboration du dossier du maître d’ouvrage soumis au débat .....	21
Deuxième partie - <b>Le déroulement du débat</b> .....	24
I. Moyens d’information et de participation .....	24
II. Les réunions publiques .....	28
III. Les autres formes de participation du public .....	50
IV. L’expertise complémentaire .....	51
Conclusion .....	52
Troisième partie : <b>Les positions à la fin du débat</b> .....	54
<b>Liste des sigles employés</b> .....	<b>58</b>
<b>Sommaire des annexes</b> .....	<b>59</b>

# SYNTHÈSE DU COMPTE RENDU DE LA CPDP

## I. PRÉPARATION ET DÉROULEMENT DU DÉBAT PUBLIC

### 1. L'origine du débat

En 1991, le CIADT<sup>1</sup> décide que le premier maillon de la Ligne à Grande Vitesse (LGV) Méditerranée prolongera la ligne à grande vitesse Paris-Lyon-Valence jusqu'à Marseille, et abandonne la branche envisagée jusqu'à Fréjus-Saint-Raphaël, face aux oppositions que cette partie du projet suscite dans le Var. En juin 2001, la LGV Méditerranée est mise en service.

Lors du CIADT de décembre 1998, le gouvernement relance le projet de LGV PACA en décidant « d'approfondir les études relatives à la desserte de Toulon et de la Côte d'Azur ». Le 24 mars 2003, un comité d'orientation présidé par le préfet de région est créé et une convention de financement associant les collectivités (la Région, les trois départements des Alpes-Maritimes, du Var et des Bouches-du-Rhône et les trois agglomérations de Marseille, Toulon et Nice) Réseau ferré de France (RFF) et SNCF est mise au point pour financer les études et le débat public. Les cahiers des charges des 22 études réalisées ont été validés par le comité d'orientation. Le CIADT du 18 décembre 2003 inscrit la LGV PACA sur la carte des infrastructures à réaliser à long terme.

Dans le cadre de la loi du 27 février 2002, RFF saisit la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) pour un projet de Ligne à Grande Vitesse reliant Paris à Nice. Le 5 mai 2004, la CNDP prend la décision d'organiser elle-même un débat public sur la LGV PACA et de nommer une commission particulière pour le conduire. Elle indique que « le débat public ne pourra être ouvert que sur la base d'un dossier du débat comportant des indications suffisamment précises, sur les diverses hypothèses d'itinéraires envisagées et sur les impacts qu'elles auraient sur les territoires et sur l'environnement. »

Le projet arrêté par le comité d'orientation du 28 juin 2004 vise à répondre à 4 objectifs :

- ouvrir toute la région vers le Nord et les autres régions françaises (désenclavement)
- mieux se déplacer en Provence et sur la Côte d'Azur en développant les TER
- rapprocher les agglomérations de la région PACA de Barcelone et Gênes, en réalisant un chaînon essentiel de l'arc méditerranéen ferroviaire
- trouver une solution réalisable financièrement et dont les conséquences sur l'environnement soient acceptables.

---

<sup>1</sup> Se référer au glossaire pour tous les sigles et acronymes

A partir de juin 2004, un grand nombre de réunions et de rencontres se sont déroulées entre la CPDP et les acteurs concernés par le projet, afin d'identifier les enjeux, les positions et les grandes problématiques liées au projet.

Pour les acteurs (163 à ce jour, acteurs institutionnels, socio-économiques, associatifs...), il s'agit de déterminer :

- l'intérêt de la ligne nouvelle par rapport à l'aménagement de la ligne existante ;
- son opportunité d'un point de vue économique et social ;
- le positionnement de ce projet dans un débat plus général sur la problématique des transports en région PACA ;
- son utilité au regard d'autres projets (par exemple la 3<sup>e</sup> voie d'Antibes en cohabitation avec le nouveau projet de LGV).

Grâce à ces rencontres et ces réunions, la CPDP a pu évaluer la multiplicité des enjeux liés au projet et concevoir l'organisation du débat en conséquence. En particulier, ces réunions ont permis de déterminer les thèmes sur lesquels il était nécessaire d'apporter des éclairages complémentaires, ce qui a conduit à l'organisation de 8 réunions thématiques et 3 ateliers pédagogiques.

Le 14 octobre 2004, la CPDP a réuni ces acteurs pour leur présenter les modalités du débat.

## **2. Une participation et des moyens exceptionnels**

Le débat sur la LGV PACA a débuté le 21 février 2005. Prévu pour durer 4 mois, il a été prolongé de 15 jours (jusqu'au 8 juillet 2005) en raison d'un dire d'expert supplémentaire, commandé par la Commission nationale. Il a principalement sollicité les habitants des Bouches-du-Rhône, du Var et des Alpes-Maritimes, territoire correspondant à l'aire d'étude de RFF.

Le débat public a suscité un grand nombre de contributions de toutes formes et une participation exceptionnelle.

Face à cet intérêt, la commission s'est efforcée de mettre en place des moyens adaptés :

- exposition itinérante sur le débat public :
  - 128 lieux d'exposition, 18 semaines d'exposition, 79 lieux de tractage
  - 39000 journaux et autant de synthèses du dossier du maître d'ouvrage tractés en marge de l'exposition (sur un total de 80000).
- un site Internet (189 connexions quotidiennes en moyenne, 35000 visites en 6 mois)
- une carte T pour s'abonner à l'actualité du débat : fichier de 9620 noms collectés. Une grande partie des 7500 dossiers du maître d'ouvrage diffusés l'ont été suite à une demande par carte T.

- un système de questions/réponses : 1200 questions posées (dont 277 avis)
- un journal du débat : 5 numéros, dont le premier, diffusé à 1 500 000 exemplaires, a présenté le débat, son calendrier, ses modalités. Il offrait la possibilité de s'abonner à l'actualité du débat et de recevoir la synthèse du maître d'ouvrage. Le journal n° 5 sera diffusé dans les premiers jours de septembre et portera à la connaissance du public la synthèse du compte rendu de la CPDP.
- 39 réunions publiques réparties comme suit :
  - 3 réunions de lancement, à Nice, Toulon et Marseille ;
  - 3 auditions publiques pour que les acteurs fassent connaître leur point de vue au début du débat ;
  - 8 réunions thématiques sur les grands thèmes que la commission avait identifiés au début du débat : l'arc méditerranéen, les questions foncières et d'urbanisme, les enjeux d'environnement (2 réunions), le développement territorial, les transports régionaux (2 réunions) et le transport des marchandises ;
  - 5 ateliers pédagogiques : sur le financement, les solutions alternatives proposées par les acteurs et la présentation du dire d'expert commandé par la Commission nationale du débat public (3 réunions);
  - 17 réunions de proximité réparties sur le territoire concerné ;
  - 3 réunions de synthèse à Nice, Toulon et Marseille.

Près de 8000 personnes ont participé à ces réunions (dont près de 50% dans le Var).

D'autre part, plus de 300 contributions, délibérations et motions ont été adressées à la CPDP (et mises en ligne), ainsi que 14 pétitions ayant recueilli au total plus de 26 000 signatures, présentant des avis diversifiés sur le projet.

Certaines contributions ont fait l'objet de cahiers d'acteurs : en effet, 55 d'entre elles ont été sélectionnées pour leur pertinence et leur apport significatif au débat. Ces cahiers d'acteurs ont été édités en moyenne à 15 000 exemplaires chacun et c'est près de 750 000 exemplaires au total qui ont été distribués dans les réunions et adressés aux abonnés à l'actualité du débat.

## II. LE PROJET A L'OUVERTURE DU DÉBAT ET LES ÉCLAIRAGES APPORTÉS POUR L'AVANCEMENT DU DÉBAT

### 1. Le projet à l'ouverture du débat et son évolution au cours du débat

#### a) Les partenaires du projet

Le comité d'orientation a demandé à RFF d'approfondir 3 scénarios préférentiels, appartenant à la famille de desserte à 2 axes :

- Nord-Arbois – A8 – Nord-Toulon – Ouest-Nice
- Sud-Arbois – A8 – Nord-Toulon – Ouest-Nice
- Nord-Marseille – Nord-Toulon – Ouest-Nice



Très rapidement, Marseille-Provence-Métropole (MPM) a défendu la volonté de faire de Marseille le pivot de l'arc méditerranéen. Les études commandées par MPM, indépendamment du comité d'orientation, ont alors visé à proposer un projet passant par le centre de Marseille, sans rebroussement en gare de Saint-Charles et à recalculer coûts de réalisation et temps de parcours par rapport aux études de RFF. Ces études ont recherché une nouvelle gare à implanter dans Marseille : le site de la Blancarde ou une solution souterraine sous St-Charles ont été avancés. Ce projet a reçu l'accord politique de la Communauté d'agglomération d'Aix-en-Provence qui refuse tout passage d'une nouvelle LGV sur son territoire ou dans la vallée de la Durance.

Face aux oppositions à l'implantation d'une gare Toulon-Nord à Cuers figurant dans les 3 scénarios privilégiés par le comité d'orientation, Toulon-Provence-Méditerranée (TPM) a mis

à l'étude un projet s'appuyant sur le scénario marseillais pour trouver une implantation plus proche du « cœur actif » de l'agglomération. La solution d'une gare à La Pauline a été présentée au cours du débat.

Les études de l'Agence des Déplacements et d'Aménagement des Alpes-Maritimes (ADAAM 06) sont venues conforter ces positions.

La commission a considéré que les études coordonnées de MPM et TPM, en liaison avec l'ADAAM 06, donnaient corps à un projet plus précis et suffisamment différent du scénario Nord-Marseille / Nord-Toulon pour être présenté comme une solution alternative.

### ***b) Des positions affirmées en faveur du projet***

Dès la phase de préparation du débat, plusieurs associations ont été constituées pour faire la promotion du projet. Ayant, parmi les premières, proposé des cahiers d'acteurs, elles sont intervenues activement tout au long du débat. D'autres organisations se sont également fortement mobilisées au cours du débat. Par exemple, la CCI de Nice a été à l'initiative d'une pétition largement signée dans les Alpes-Maritimes (16000 signataires).

Ces organisations ont défendu les objectifs du projet et plus particulièrement pointé quelques aspects du dossier : sa dimension européenne, la thématique de l'accessibilité des Alpes-Maritimes, la thématique de la saturation des infrastructures de transports en PACA. Concernant plus particulièrement la saturation prévisible de l'aéroport de Nice, certaines ont souligné l'importance de la LGV pour capter le trafic domestique et permettre la poursuite du développement de la vocation internationale de cet aéroport.

### ***c) Des positions diversifiées des associations et collectivités locales***

Dès l'ouverture du débat, le dossier du maître d'ouvrage a été complété par des cahiers d'acteurs. Parmi les premiers d'entre eux, ceux proposés par les associations locales de défense ont soulevé des thèmes qui ont fortement structuré le déroulement du débat. Les positions de ces associations ont, par exemple, été relayées au cours du débat par des délibérations des collectivités locales concernées.

- Les associations de la plaine de Cuers ont contesté l'intérêt de l'implantation d'une gare nouvelle au Nord de Toulon. Elles ont fait valoir les réductions de gains de temps porte à porte qu'occasionneraient les déplacements en voiture vers une gare excentrée ; les conséquences d'une telle implantation en termes d'extension non maîtrisée de l'urbanisation ; enfin l'importance des impacts environnementaux, notamment en matière de destruction de terres agricoles, et leurs conséquences pour le maintien des activités viticoles.
- Les associations azuréennes de riverains de la ligne actuelle, déjà fortement mobilisées sur le dossier de la création d'une 3<sup>e</sup> voie entre Antibes et Nice, se sont interrogées sur les conséquences du projet de LGV sur ce premier projet déjà inscrit au contrat de plan Etat-Région. Elles ont argumenté la nécessité de dédier la ligne actuelle au trafic TER, dans le but de réaliser un véritable RER entre Cannes et Menton. Elles ont exigé une construction

de la LGV au maximum en souterrain dans les Alpes-Maritimes et ont réaffirmé leur revendication de voir la réalisation de ce projet permettre également l'enfouissement de certaines sections de la ligne actuelle.

- Par ailleurs, les départements alpins (Alpes-de-Haute-Provence et Hautes-Alpes) ont revendiqué, durant le débat, la tenue de réunions dans leurs départements et ont formulé des arguments en faveur d'un tracé par la Durance :
  - désenclavement des départements alpins : par un tracé au nord, on peut envisager une connexion possible avec la ligne Marseille-Aix-en-Provence-Gap-Briançon (qui pourrait rejoindre Turin...);
  - desserte du centre de Cadarache, qui va accueillir le projet ITER, par l'implantation d'une gare à Pertuis ;
  - solution la moins pénalisante pour l'environnement et la moins coûteuse car elle évite la grande zone urbaine de Marseille/Aix.
- Enfin, des associations favorables au développement du transport ferroviaire, souvent impliquées dans des comités de ligne, se sont mobilisées dans le débat pour promouvoir la réouverture de lignes existantes fermées au trafic voyageurs (en particulier la ligne Carnoules-Gardanne), exiger que le TGV continue de desservir prioritairement les gares-centres existantes et que les gares nouvelles ne soient envisagées qu'au croisement avec le réseau existant de manière à faciliter la connexion entre les TGV et les TER, notamment à la gare des Arcs-Dranguan.

#### *d) Une opposition de principe dans le Centre-Var*

Une opposition de principe à la LGV s'est fortement structurée dans le Centre-Var, porteuse d'une volonté partagée : préserver la qualité de vie en limitant l'urbanisation et la pression foncière. Pour ces opposants varois, la LGV n'est pas la réponse appropriée au développement souhaité par les habitants de la région car elle ne résoudra pas leurs problèmes de transport quotidien. En outre, elle détruira des terres agricoles et des paysages naturels, renforcera la spéculation foncière, et ne diminuera pas la pollution, comme le prétend le maître d'ouvrage, car elle attirera plus de monde, notamment dans le moyen et le haut pays.

Ces opposants remettent également en cause le principe du « toujours plus vite », ainsi que le cercle vicieux selon lequel un accroissement d'infrastructures génère plus de déplacements qui appellent à leur tour plus d'infrastructures.

Enfin, ils insistent sur les conséquences de cet investissement sur la fiscalité locale.

## **2. Les éclairages pour l'avancement du débat**

- La commission a estimé, très rapidement, qu'une étude complémentaire à celles de RFF sur les enjeux environnementaux était nécessaire pour apporter au public les éléments d'une réflexion et d'une information pluralistes. Elle a confié au cabinet

Hanrot & Rault le soin d'éclairer sous un autre angle l'incidence de l'implantation d'une LGV dans le territoire, en termes de valorisation de l'identité régionale et du cadre de vie, de respect des unités agricoles et naturelles et de maîtrise du développement urbain. Ces experts ont présenté, lors des réunions thématiques sur l'environnement et dans un grand nombre de réunions de proximité, leur analyse et leurs préconisations sur un plan méthodologique et, plus spécifiquement, sur une quinzaine de séquences de territoire répertoriées ;

- Plusieurs acteurs, associations et particuliers, mobilisés autour du projet de LGV PACA ont proposé, au moyen des cahiers d'acteurs, des solutions alternatives au projet. Ces solutions ont d'ailleurs fait l'objet d'un atelier spécifique au cours duquel les acteurs ont pu exposer leur projet et argumenter leur position ;
- Certaines solutions alternatives préconisent la réutilisation de lignes existantes. La commission a estimé nécessaire de vérifier la validité de l'analyse de RFF sur l'amélioration de la ligne existante Marseille-Vintimille en terme de capacité et de vitesse, ainsi que sur la réutilisation de la ligne Carnoules-Gardanne. Elle a confié au cabinet suisse SMA+ le soin d'évaluer à dire d'expert en toute indépendance, la méthodologie employée par RFF pour cette analyse. Elle lui a également demandé d'évaluer la pertinence des solutions alternatives et de recommander les études à réaliser pour vérifier leur intérêt.

### **III. LES POSITIONS À LA FIN DU DÉBAT**

A la question, posée au débat, de l'opportunité d'une ligne nouvelle à grande vitesse dans la région PACA, la réponse est complexe : une ligne nouvelle, oui mais pas nécessairement de bout en bout ni forcément à grande vitesse (bien que cette dernière soit ressentie comme une très forte nécessité dans les Alpes-Maritimes). Et, surtout, à condition que cette ligne nouvelle soit assortie d'un vrai programme de transports régionaux, qu'elle respecte l'environnement, que les gares soient au cœur des agglomérations, qu'elle s'intègre à un vrai plan d'aménagement du territoire, et qu'elle apporte un réel progrès au quotidien (report modal, gain en temps de parcours...) !

Par conséquent, avant de répondre à la question de l'opportunité d'une LGV, les participants au débat souhaitent que le maître d'ouvrage et les élus prennent en compte leurs priorités et répondent à leurs inquiétudes.

#### **1. Des réponses à la question de l'opportunité diversifiées selon la hiérarchisation des objectifs :**

Des convergences plus ou moins partagées sont apparues sur les décisions à prendre :

- Tous les acteurs se rejoignent sur la nécessité d'augmenter les capacités ferroviaires et de donner la priorité aux transports quotidiens (TER et dessertes type RER), afin d'offrir une vraie alternative au tout routier ;
- Profiter de l'implantation de cette ligne pour réfléchir à l'aménagement du territoire (la Région a annoncé son intention de mettre en place des comités de réflexion) ;
- Etablir des liaisons rapides entre les métropoles régionales et vers le réseau TGV européen ;
- Maintenir la desserte des gares-centres – pas de gares excentrées (pour les acteurs convaincus de la nécessité de la LGV) ;
- Poursuivre le projet vers l'Italie pour réaliser l'arc méditerranéen (pour les acteurs convaincus de la nécessité de la LGV) et en étudier la cohérence avec les projets italiens ;

- Etudier la nécessité d'une solution mixte voyageurs/marchandises dans les Alpes-Maritimes, en collaboration avec les acteurs socio-économiques de Barcelone et Gênes.

Ces convergences ne suffisent pas à donner une réponse univoque à la question de l'opportunité, parce qu'il reste des inquiétudes et des interrogations à lever :

- Inquiétudes sur les impacts environnementaux du projet ;
- Interrogations sur le financement du projet et son incidence sur les finances et la fiscalité locales ;
- Scepticisme sur la capacité, en particulier financière, de développer les TER en parallèle à la mise en œuvre du projet de LGV (Il n'y a pas d'engagement sur le développement des transports régionaux au-delà du contrat de plan Etat-Région) ;
- Interrogations sur l'emplacement des gares et les projets urbains qui doivent l'accompagner.

Le débat a fait ressortir, selon les objectifs poursuivis, trois familles de projets en plus de ceux nécessaires à l'amélioration des déplacements quotidiens :

- Un projet de LGV Côte d'Azur, destiné à rapprocher le plus possible Nice de Paris et de l'Europe pour désenclaver les Alpes-Maritimes (projet notamment porté par la CCI de Nice). Ce projet permet également de libérer l'aéroport de Nice des vols nationaux au profit de l'international, d'une part et, d'autre part, le scénario le plus direct offre l'opportunité de desservir le centre de Cadarache et, par des connexions, les départements alpins.
- Un projet de LGV desservant en chapelet les métropoles littorales (projet notamment porté par les agglomérations de Marseille, Toulon et Aix-en-Provence), qui assure la position de Marseille sur l'arc méditerranéen, améliore les relations entre les métropoles de la région et permet l'implantation de gares proches des centres -villes.
- Un projet de liaisons régionales rapides appuyées sur le réseau existant, émanant d'associations locales Ce projet vise en priorité à répondre aux besoins en déplacements quotidiens, et à limiter les coûts financiers et environnementaux, au prix d'un objectif final moins ambitieux sur le temps de parcours Paris-Nice.

Chacun de ces projets module les quatre objectifs initiaux selon une vision de l'aménagement du territoire qui lui est propre. Ainsi le débat a fait émerger trois conceptions de l'aménagement du territoire que l'on pourrait résumer par :

- le TGV d'abord : la desserte à grande vitesse est une condition nécessaire au développement et les territoires les plus enclavés doivent en bénéficier ;
- les métropoles d'abord : tout projet doit être articulé autour des grandes agglomérations qui structurent le territoire régional ;

- les territoires d'abord : l'irrigation des territoires partage la priorité avec leur préservation.

Le débat a souligné l'insuffisance de la réflexion préalable sur les conceptions de l'aménagement du territoire qui doivent justifier le projet et la crainte de voir, dans le cadre des études ultérieures, la problématique de l'aménagement du territoire réduite à la justification de la construction d'une ligne à grande vitesse. Une décision de poursuite du projet ne pourra donc être prise sans que soient précisées les conceptions de l'aménagement du territoire régional qui la fondent.

## **2. Des questions à approfondir pour concilier entre eux les différents objectifs du projet**

Les trois familles de projets que le débat a différenciées appellent des études complémentaires notamment pour hiérarchiser les objectifs auxquels elles répondent, afin d'approfondir les conceptions de l'aménagement du territoire dans lesquelles elles s'intègrent et de préciser les liens entre objectifs, fonctionnalités, localisation des gares et coût du projet.

- Le projet de LGV Côte d'Azur implique d'approfondir les scénarios passant par le Moyen et le Haut-Var et de préciser les objectifs en matière de desserte – soit la plus directe pour Nice, soit la desserte des gares-centres de Cannes, Antibes et Nice, ces fonctionnalités différenciant les couloirs de passage à envisager ;
- Pour le projet de desserte en chapelet des métropoles littorales, il s'agit d'approfondir les études de la famille de desserte entreprises par les agences d'urbanisme de Marseille et de l'aire toulonnaise en liaison avec l'agence des Alpes-Maritimes et de déterminer des passages par Marseille (Saint-Charles ou une nouvelle gare ?) et Toulon ;
- Le projet de liaisons rapides implique des études de faisabilité de solutions alternatives présentées dans le débat.

Pour chacune de ces trois familles, la différence des problèmes ferroviaires à résoudre à l'est et l'ouest des Arcs / Fréjus-Saint-Raphaël, permet d'envisager un phasage de réalisation.

- A l'est des Arcs / Fréjus-Saint-Raphaël, un consensus existe sur :
  - a) la nécessité de relier les Alpes-Maritimes au réseau TGV par une LGV et de dédier la ligne littorale au TER ;
  - b) une gare TGV aux Arcs ;
  - c) une gare TGV à Nice-Saint-Augustin.
- A l'ouest des Arcs / Fréjus-Saint-Raphaël, ont émergé :
  - a) la nécessité d'améliorer les relations existantes entre Marseille, Aubagne et Toulon, ce qui pourrait justifier la création d'une LGV entre Marseille et Toulon ;
  - b) la demande d'un passage facilité dans Marseille ;

- c) la nécessité d'offrir une alternative ferroviaire à la voiture dans le Moyen-Var en réutilisant les voies existantes, notamment Carnoules-Gardanne.

L'intérêt pour un prolongement vers l'Italie est ressorti du débat, et devra être étudié pour une phase ultérieure de réalisation et pour l'inscription dans les projets européens.

### **3. Les propositions de la CPDP pour la suite**

La loi confie à la CNDP un rôle de garant de la participation du public tout au long du processus d'élaboration du projet. Ce rôle pourrait se concrétiser par la nomination par la CNDP d'un garant de la poursuite de la concertation dans des conditions de transparence, d'équivalence et d'argumentation analogues à celles qui régissent la phase de débat public désormais achevée.

En cas de poursuite du projet, la CPDP propose pour garantir la participation du public :

- La création d'un comité de concertation rassemblant les acteurs du débat ;
- La rédaction par les membres de ce comité d'une charte régissant le fonctionnement de la concertation sur le projet dans les années à venir ;
- La vérification par le garant nommé par la CNDP du bon fonctionnement de ce comité et de la mise en œuvre de sa charte ;

En matière d'information du public, la CPDP préconise que :

- Le garant veille aux bonnes conditions d'information du public tout au long du processus d'élaboration du projet ;
- un site Internet du projet soit maintenu et mis à jour tout au long de ce processus.

# **COMPTE RENDU DU DÉBAT PUBLIC SUR LA LGV PACA (21 FÉVRIER – 8 JUILLET 2005)**

## **INTRODUCTION : UN MOT SUR L'ORIGINE DU PROJET**

En 1991, le CIADT décide que le premier maillon de la LGV Méditerranée prolongera la ligne à grande vitesse Paris – Lyon – Valence jusqu'à Marseille, et abandonne la branche envisagée jusqu'à Fréjus-Saint-Raphaël, face aux oppositions que cette partie du projet suscite dans le Var. En juin 2001, la LGV Méditerranée est mise en service.

C'est lors du CIADT de décembre 1998, que le gouvernement a lancé le projet en décidant « d'approfondir les études relatives à la desserte de Toulon et de la Côte d'Azur ».

En janvier 2003, Réseau ferré de France (RFF) remet au Ministre des Transports une étude d'opportunité du développement de la grande vitesse à travers la région PACA, cofinancée par le ministère des transports, RFF et la SNCF.

Le 24 mars 2003, un comité d'orientation, présidé par le préfet de région, est créé et une convention de financement associant les collectivités (la Région, les trois départements des Alpes-Maritimes, du Var et des Bouches-du-Rhône et les trois agglomérations de Marseille, Toulon et Nice) avec RFF et la SNCF est mise au point pour financer les études complémentaires et le débat public. Il est complété par un comité technique qui rassemble les experts des mêmes organismes

Le comité d'orientation s'est réuni une première fois en novembre 2003 puis en juin 2004.

Il a défini les quatre objectifs auxquels le projet doit répondre à 4 objectifs :

- Ouvrir toute la région vers le Nord et les autres régions françaises (désenclavement)
- Mieux se déplacer en Provence et sur la Côte d'Azur en y développant les TER
- Rapprocher les agglomérations de la région PACA de Barcelone et Gênes, en réalisant un chaînon essentiel de l'arc méditerranéen ferroviaire.
- Trouver une solution réalisable financièrement et dont les conséquences sur l'environnement soient acceptables.

Dans le cadre de la loi du 27 février 2002, RFF saisit la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) pour un projet de LGV reliant Paris à Nice (*cf. annexe I.1*). Le 5 mai 2004, la CNDP prend la décision d'organiser un débat public et de nommer une commission particulière pour conduire le débat sur la LGV PACA.

## PREMIÈRE PARTIE - LA PRÉPARATION DU DÉBAT

### I. ORGANISATION DE LA COMMISSION PARTICULIÈRE DU DÉBAT PUBLIC (CPDP)

*Composition de la commission (cf. annexe 1)*

Le Président de la Commission particulière : Philippe Marzolf (Vice-président de la CNDP) – éco-conseiller

Membres nommés par la CNDP le 5 mai, le 2 juin et le 7 juillet 2004 (cf. annexe 1.3) :

- Annie Canis-Miletto (Nice) : commissaire-enquêteur - expert foncier
- Alain Ohrel (Paris) : ancien Préfet de Région et ancien Conseiller d'État (s.e)
- Olivier Klein (Lyon) : évaluation socio-économique des politiques de transport - Enseignant-chercheur au Laboratoire d'économie des transports (LET) et à l'École Nationale des Travaux Publics de l'État (ENTPE) à Lyon
- Dominique de Lauzières (Marseille) : conseil en communication
- Didier Corot (Var) : paysagiste-géographe – Commission des sites du Var.

Dominique de Lauzières a pris la fonction de secrétaire générale suite à la démission de Monique Cadet, le 24 février 2005. Elle démissionne par conséquent de sa fonction de membre de la commission. Marie Christine Belmonte, assistante au bureau de Marseille, Bénédicte Julia, assistante au bureau de Nice et, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2005, Julie André, assistante au bureau de Toulon complètent l'équipe de la CPDP et pilotent la mise en œuvre du débat.

La très forte mobilisation des participants au débat a entraîné un afflux inattendu de demandes à traiter, ce qui a conduit à la nécessité de renforcer l'équipe de deux personnes supplémentaires à compter du 15 mars : Romain Lacuisse et Sarah Vandrotte. Ils ont géré la création des fichiers d'abonnés à l'actualité du débat, l'envoi de documentation, le système de questions-réponses et ont organisé l'archivage et la mise en œuvre de la mémoire du débat.

Enfin, deux stagiaires de master de l'Institut d'études politiques d'Aix-en-Provence, Talla Mbaye et Fei Shen, ont contribué à l'analyse des documents (cahiers d'acteurs, contributions, questionnaires) et à la synthèse de l'ensemble des expressions recensées au cours du débat.

La commission s'est également entourée, pour l'aider dans sa tâche, de conseils :

- Jean-Michel Fourniau, directeur de recherche à l'INRETS (Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité), sociologue spécialisé dans l'analyse des débats publics et des conflits d'aménagement, a eu une mission d'assistance stratégique à la CPDP de septembre 2004 à juillet 2005. Au titre de cette mission, il a participé à l'ensemble des activités de la commission.

- Jean-Pierre Tiffon, psychosociologue, a eu une mission de « coaching » dès l'ouverture du débat, pour l'accompagnement de la dynamique de groupe de la commission.

#### Installation de la commission

Des bureaux sont installés :

- à Marseille le 6 septembre 2004 : 1 boulevard Dugommier, 13001 Marseille
- à Nice le 15 novembre : Nice-Europe, Bât. B, 29 rue Pastorelli, 06000 Nice
- puis à partir du 8 février à Toulon : 7 rue Picot, 83000 Toulon.

Marseille a été le bureau central de la commission ; son emplacement a été choisi pour sa proximité de la gare Saint-Charles, permettant ainsi aux membres parisiens, niçois et lyonnais de participer plus facilement aux réunions. Les bureaux de Nice et Toulon ont été mis en place un peu plus tard, pour répondre à l'exigence de proximité du public que s'était fixé la commission. Les trois bureaux ont fait l'objet de baux précaires pour la durée de vie de la CPDP et ont été aménagés par RFF.

L'accueil et l'information du public ont été assurés dans ces trois lieux pendant toute la durée du débat (jusqu'au 31 juillet pour le bureau de Marseille).

#### La commission et son assistance

La commission a choisi sur appel d'offres plusieurs prestataires pour l'assister dans son activité :

- CBW/Scalp pour le pilotage et la mise en œuvre des outils d'information (déclinaison de l'identité visuelle, journaux du débat, cahiers d'acteurs, affiches)
- MCM pour les relations avec la presse (6 communiqués de presse, 4 conférences de presse, plus de 300 articles)
- Package Organisation pour la logistique des réunions : eux-mêmes ont fait appel à Ubiquis pour les verbatim et les synthèses des réunions qui ont été mises sur le site Internet après chaque réunion, Charlestown pour les hôtesse au cours des réunions, Mediacom pour la technique (son, régie) et Securitas pour la sécurité.
- Aleaur pour la création du site Internet « debatpublic-lgvpaca.org »

#### Budget du débat

La commission a défini également un budget prévisionnel, sans avoir une grande visibilité de l'ampleur du débat.

En effet, pour déterminer le champ d'application du débat, la commission s'est basée sur l'aire d'étude de Réseau ferré de France, c'est-à-dire les habitants des Bouches-du-Rhône, du Var et des Alpes-Maritimes. Or, ce champ s'est élargi au cours du débat aux Alpes-de-Haute-Provence et aux Hautes-Alpes.

En outre, l'intérêt suscité par le débat a largement dépassé les prévisions et les moyens d'information ont dû être multipliés pour répondre à la demande.

Enfin, pour répondre à une demande très largement exprimée, la commission a commandé une étude complémentaire au cabinet SMA +, ce qui, ajouté aux éléments précédents et au délai supplémentaire accordé à RFF pour la préparation du dossier du maître d'ouvrage, a eu une incidence évidente sur le budget.

À la fin du débat, le coût du débat est estimé à 1,800 M€ et se décompose comme suit :

	Budget au 8 juillet 2005 (en euros)
Installation et fonctionnement de la CPDP pendant 10 mois (3 bureaux)	500 000
Outils d'information et de participation	912 000
Réunions publiques (39)	310 000
Assistance à la CPDP (conseil et relations presse)	78 000
<b>Total</b>	<b>1 800 000 €</b>

La totalité de ces frais d'organisation du débat public sont pris en charge par RFF<sup>2</sup>.

À ce montant, il convient d'ajouter la somme de **90 209 €** correspondant aux postes suivants financés directement par la Commission nationale du débat public, afin de garantir la totale indépendance de l'activité de la CPDP :

- les indemnités versées aux membres 16 006 €
- les frais de déplacement remboursés aux membres de la commission : 26 803 €
- l'étude complémentaire confiée au cabinet SMA+ : 47 400 €

## II. DÉONTOLOGIE ET FONCTIONNEMENT DE LA COMMISSION

Les membres se réunissent une journée par quinzaine dans les bureaux de Marseille de septembre 2004 à février 2005. Les réunions se décomposent le plus souvent en deux parties : l'une entre les membres de la commission destinée à analyser les contributions recueillies

2 Par ailleurs, du fait de ressources insuffisantes en interne, RFF a été conduit à passer plusieurs marchés pour préparer le débat public et l'assister au cours de son déroulement. Ces marchés se sont montés à **920 000€** qui se décomposent de la façon suivante :

- Conception des documents du maître d'ouvrage (dossier du MO et synthèse) : 150 000 €
- Gestion et traitement des questions / réponses : 350 000 €
- Frais de maîtrise d'ouvrage et d'assistance à maîtrise d'ouvrage : 420 000 €

dans cette phase de préparation et à élaborer en conséquence les modalités du débat, l'autre, avec le maître d'ouvrage, destinée à l'analyse des demandes des acteurs, à l'étude des questions d'organisation du débat et à l'élaboration du dossier du maître d'ouvrage pour qu'il réponde au mieux aux critères que la commission s'est fixés (voir §2).

Les décisions sont prises collégalement, après discussion entre les membres. Chacun d'eux s'est engagé à respecter le code de déontologie (*cf. annexe 2*).

À deux reprises, la commission a été amenée à préciser la façon dont elle concevait son rôle dans le débat, son positionnement par rapport aux élus ayant été mis en cause :

- a. À la réunion de lancement de Toulon, une opposition de principe s'est manifestée bruyamment face aux élus intervenant à la tribune. Cette opposition n'était pas prévisible car elle n'était pas apparue dans la phase de préparation du débat et elle a créé la surprise (rappelons que la CAPRE, une des associations opposantes, s'est constituée seulement en février 2005). Hubert Falco, sénateur-maire de Toulon, président de la Communauté d'agglomération Toulon-Provence-Méditerranée (TPM) et Horace Lanfranchi, président du Conseil général du Var, ont été quelque peu malmenés verbalement et ont reproché à la commission de n'avoir pas su faire taire les opposants.  
La CPDP a objecté qu'il s'agissait d'un débat public organisé pour que les gens s'expriment et que, tant qu'il y avait échange d'arguments (même vif) et écoute mutuelle, il n'y avait pas lieu d'arrêter une réunion. Choqués par cette expérience, certains élus du Var se sont complètement retirés du débat, ce qui a été dommageable au débat et grandement reproché par le public. Dès ce moment, un certain doute sur l'utilité du débat (« à quoi ça sert si les élus n'en tiennent pas compte ? ») s'est répandu dans le public.
- b. Fin juin, Christian Estrosi, président du Conseil général des Alpes-Maritimes, récemment nommé Ministre délégué à l'Aménagement du territoire, a réuni les trois sénateurs-maires de Nice, Toulon et Marseille pour rechercher une position commune sur le projet. Un communiqué de presse, sans en-tête, transmis par le Conseil général des Alpes-Maritimes, daté du 29 juin, soit 6 jours avant la réunion de clôture de Nice, rend public le consensus auquel sont parvenus les élus des 3 départements concernés en faveur d'un tracé qui passerait par Marseille, Toulon et rejoindrait Nice par l'Est-Var, soit une solution dite « littorale ». La dépêche d'agence publiée le 30 juin laissait penser, sans l'écrire explicitement, qu'il s'agissait d'une « décision » politique émanant du ministre, alors que le débat n'était pas fini. Les articles de presse ont donc été interprétés par le public comme l'annonce d'une décision ministérielle, faisant fi de l'expression du public et de l'utilité même du débat. La commission, encore une fois, n'a pas répondu par voie de presse, mais a précisé sa position au début de chacune des trois réunions de synthèse : la CPDP a rappelé que Christian Estrosi ne s'était pas exprimé en tant que ministre, qu'il ne s'agissait pas d'une décision du gouvernement, la décision ne pouvant être prise qu'après la remise du bilan de la Commission nationale du débat public dont le maître d'ouvrage doit tenir compte pour présenter ses conclusions au ministre de l'Équipement et des Transports, au plus tard 5 mois après la fin du débat. La position rendue publique par Christian Estrosi est donc une contribution au débat et l'expression d'une position sur le projet. Cette explication a été corroborée lors des réunions de clôture du débat par Louis Nègre, vice-président du Conseil général des Alpes-Maritimes qui y représentait M. Estrosi.. Cette déclaration a été très vivement critiquée par plusieurs associations. Celles-ci ont également reproché à la commission de n'avoir pas répondu par voie de presse.

Ces deux événements montrent que le débat est d'abord le lieu d'expression de points de vue et que, si la forme de cette expression doit être régulée par la Commission particulière du débat public, elle ne lui appartient pas. D'un côté, les représentants politiques sont parfois mal à l'aise avec la procédure de débat public dont ils n'acceptent pas toujours la règle d'équivalence des participants. D'un autre côté, le public est très sensible au respect (ou au non-respect !) des règles établies et juge largement le débat public en fonction de la capacité de la commission à faire respecter ce principe d'équivalence. Pour la CPDP, l'expression argumentée d'une opposition de principe, nécessairement vive pour être entendue, tout autant que l'expression, même tardive, du consensus des grands élus sur un projet, sont à mettre au crédit du débat. Sa préparation, son déroulement, la multiplicité des possibilités d'expression offertes ont permis à l'ensemble des acteurs concernés par le projet d'évoluer dans leur point de vue, et de s'exprimer dans une forme dont ils ont pu conserver la maîtrise tout en respectant les règles du débat.

### III. RENCONTRES AVEC LES ACTEURS

Une des missions de la commission consiste à rencontrer les différents acteurs (*cf. annexe 3*), institutionnels, socio-économiques, associatifs ou autres, directement concernés par le projet ou ayant manifesté, dès l'annonce du débat public, leur volonté de participer à la réflexion autour du projet et de se mobiliser pour le faire évoluer, dans un sens ou dans un autre. C'est particulièrement dans les secteurs où des gares nouvelles ou un débouché de la ligne sont envisagés par Réseau ferré de France qu'un nombre significatif d'associations s'est très vite manifesté. De nombreux acteurs considèrent également le débat sur la LGV comme une forte opportunité pour engager une véritable réflexion sur les enjeux de développement régional à 20 ans.

Dès le 9 juillet 2004 la CPDP a sollicité les acteurs qu'elle avait identifiés et leur a demandé d'apporter par écrit leur contribution sur les problématiques principales liées au projet, les outils à mettre en place et leurs attentes.

Grâce à ces rencontres et réunions avec les différents acteurs, la commission a pu identifier la multiplicité des enjeux liés au projet, les positions de ces acteurs et les grandes problématiques émergentes. Elle a pu concevoir l'organisation du débat en conséquence. En particulier, ces réunions ont permis de déterminer les thèmes sur lesquels il était nécessaire d'apporter des éclairages spécifiques, ce qui a conduit à l'organisation de 8 réunions thématiques et 3 ateliers pédagogiques.

Les différentes problématiques en terme d'opportunité soulevées par les acteurs pendant la préparation du débat ont été les suivantes :

- Utilité d'une ligne nouvelle et positionnement de ce projet dans un débat plus général sur la problématique des transports en région PACA,
- intérêt de la ligne nouvelle par rapport à l'aménagement de la ligne existante,
- opportunité du point de vue de l'aménagement du territoire (interrogations sur le projet de territoire qui sous-tend le projet de LGV),
- conséquences de la ligne nouvelle sur les autres projets d'infrastructures dans la région, en particulier sur l'opportunité de la création de la 3<sup>e</sup> voie d'Antibes à Nice.

Et les enjeux en termes de fonctionnalités du projet sont multiples :

- desserte rapide à grande vitesse du Var et des Alpes-Maritimes ;
- insertion dans le projet à grande vitesse européen et réalisation d'un maillon central entre l'Italie et l'Espagne ;
- liaison rapide entre les grandes agglomérations ;
- développement parallèle des TER et de l'intermodalité avec la nouvelle ligne (interconnexions de la ligne nouvelle avec le réseau ferroviaire existant) ;
- développement d'un moyen de transport alternatif à la route ;
- report modal du trafic de marchandises de la route vers le rail (mixité de la ligne voyageurs/fret).

À la multiplicité des enjeux s'ajoute la multiplicité des solutions d'itinéraires possibles et de localisation des gares, qui entraîne des enjeux locaux particuliers. Ceux-ci concernent par exemple l'activité économique (vignobles et activités agricoles du Var) ou les impacts sur la qualité de vie et l'environnement local, ou encore les principes de desserte des principales agglomérations et le positionnement d'éventuelles gares nouvelles (La Blancarde à Marseille, Nord-Toulon, Ouest Alpes-Maritimes).

Face à cette multitude d'enjeux et au nombre d'itinéraires possibles, les acteurs sont demandeurs d'éléments leur permettant d'évaluer toutes les solutions proposées, tant sur le plan des services rendus et le type d'usagers qui en bénéficieraient, que sur le plan des impacts attendus en termes socio-économiques, environnementaux et de développement local.

La question du financement est également soulevée, ainsi que celle d'un choix équilibré entre les gains de vitesse, les coûts et les impacts sur le territoire.

Les élus des trois agglomérations et les conseils généraux s'accordent avec le Préfet de Région et le Conseil régional sur la nécessité qu'un consensus émerge au cours du débat, condition indispensable pour ne pas répéter l'échec de 1992. Quant aux associations qui se mobilisent sur le projet, elles manifestent clairement leurs exigences en matière de qualité de l'information, de transparence de la discussion publique et d'indépendance dans l'organisation du débat. Pour chacun, l'expérience de la conduite du projet de LGV Méditerranée reste un mauvais souvenir !

Le 14 octobre 2004, la commission a réuni les acteurs qu'elle avait précédemment identifiés, et le plus souvent rencontrés, afin de leur présenter les modalités du débat. Pour répondre aux demandes exprimées lors de cette réunion, une réunion thématique (sur le foncier et les enjeux d'urbanisme), des réunions de proximité ont été ajoutées et des lieux de réunion modifiés.

Le 10 novembre 2004, Réseau ferré de France présente aux acteurs, à la demande de la CPDP, l'état d'avancement du projet et leur fournit le CD-Rom de l'ensemble des 22 études réalisées sur le projet.

La commission a de nouveau sollicité les acteurs du débat à deux reprises au cours du déroulement du débat :

- Le 3 mai 2005, la CPDP leur soumet, à Marseille, le bilan du débat à mi-parcours (qui sera ensuite exposé en ouverture de chaque réunion de proximité) et les interroge sur les modalités de clôture du débat (une seule réunion de synthèse ou une réunion par département ?). Cette réunion a également permis à la CPDP de préciser avec les acteurs les demandes d'expertise complémentaire formulées afin de définir le cahier des charges à transmettre à la Commission nationale du débat public.
- Le 26 mai enfin, la CPDP sollicite par courrier leur avis écrit sur le bilan du débat : Que reprenez-vous du débat qui se termine ? Qu'attendez-vous de la publication par le d'ouvrage du principe et des conditions de poursuite du projet ? Quelles sont vos attentes et vos propositions sur les modalités d'information et de participation des acteurs et du public, tout au long du projet s'il se poursuit ? Une synthèse des réponses à ces trois questions a été présentée au cours des réunions de clôture du débat.

#### **IV. ÉLABORATION DU DOSSIER DU MAÎTRE D'OUVRAGE SOUMIS AU DÉBAT**

De septembre 2004 à décembre 2004, la commission s'est réunie tous les 15 jours avec Réseau ferré de France pour analyser les demandes des acteurs, les questions d'organisation du débat et l'avancement des études. Une difficulté a porté sur le délai de mise à disposition des études réalisées par RFF. La CPDP, en effet, considérait qu'il était indispensable que ces études soient portées à la connaissance du public, et particulièrement des acteurs qui avaient analysé le projet de façon approfondie, suffisamment en amont du débat pour qu'ils puissent les intégrer dans leur réflexion. L'ensemble des études a été présenté au comité d'orientation puis aux acteurs du débat les 9 et 10 novembre 2004, mais leur version définitive n'a été disponible qu'en janvier 2005 en version papier.

Ce retard s'explique pour une part par les modifications intervenues au cours de la préparation du débat au sein de l'équipe de Réseau ferré de France qui conduit le projet. Une réorganisation interne d'ensemble a créé des directions régionales courant 2004 :

- le directeur régional Paca, Michel Croc, a été nommé en juillet 2004 ;
- le chef du projet pour le débat public sur la LGV PACA, Bernard Gyssels, ancien délégué régional de RFF en PACA (et à ce titre responsable de la concertation pour la rénovation des lignes Marseille Aubagne Toulon et Gardanne Aix) a été nommé par la suite ;
- le responsable des études du projet LGV PACA (et précédemment des études de réouverture de la ligne Cannes Grasse et des études sur la 3<sup>e</sup> voie Antibes Nice), Ronan Leclerc, responsable des études de développement du réseau TGV à RFF, a quitté la société fin octobre 2004.

Ces modifications soulèvent plus globalement la question de la structure des équipes de RFF en charge du débat public : entre un directeur régional assurant la représentation politique de l'entreprise dans une région et à ce titre comptable de la bonne exécution par le maître d'ouvrage des décisions prises en comité d'orientation, et un chef de projet gérant la concertation avec les acteurs locaux, la fonction de directeur de projet peut être nécessaire ; en effet, la vision globale que permet l'élaboration des études en concertation avec le comité technique et une connaissance - de ce fait plus fine - des enjeux de territoire permettent d'explorer l'ensemble des possibilités de réalisation en réponse aux questionnements du

public. C'est ce qui explique peut-être pourquoi, au moins pendant la première phase du débat, le public a eu le sentiment que RFF ne répondait pas à ses questions.

Pour prendre plus directement connaissance des territoires que les différents couloirs de passage envisagés par le maître d'ouvrage seraient susceptibles de traverser, la commission a demandé à RFF l'organisation d'une visite de terrain (25-26 novembre et 9 décembre 2004) et s'est fait accompagner par plusieurs experts de son choix :

- Christian Tamisier, paysagiste, enseignant à l'antenne Méditerranée de l'École Nationale du Paysage (ENSP) de Versailles et Michel Marié, sociologue, directeur de recherche honoraire au CNRS, tout deux co-auteurs d'un ouvrage (*Un territoire sans nom*, 1989) sur les transformations du Var au cours de la seconde moitié du XX<sup>e</sup> siècle
- Frédéric Ethève, géomaticien.
- Jean-Paul Ferrier, géographe, professeur à l'Université d'Aix-Marseille III, auteur en 1992 d'un projet de tracé éponyme resté dans les mémoires ;
- Michaël Latz, maire de Correns.

La CPDP a estimé que la prise en compte des enjeux territoriaux et environnementaux était insuffisante et a demandé à RFF de faire réaliser une étude complémentaire. Cette étude, confiée au cabinet Hanrot & Rault choisi par la commission, a eu pour objet, à partir des études du maître d'ouvrage, d'apporter un éclairage méthodologique différent, sur la base d'un découpage du territoire en une quinzaine de séquences géographiques et paysagères décrivant la morphologie et les usages des sites traversés. Pour chacune, une analyse des structures paysagères a été opérée et confrontée avec les objectifs d'aménagement du territoire local après enquête auprès des communautés de communes concernées. Cette étude a attiré l'attention sur les équilibres à respecter entre territoires urbanisés, territoires agricoles et espaces naturels, sur les dangers de fractionnement liés à l'implantation de la ligne et d'étalement urbain liés à l'implantation des gares, ainsi que sur les précautions à prendre en conséquence ; l'insertion de la LGV doit être une opportunité de maîtriser l'expansion urbaine et de valoriser l'identité régionale et le cadre de vie. Une présentation des résultats de cette étude (*cf. l'étude du cabinet Hanrot & Rault sur le site Internet*) a été faite pour la première fois lors de la réunion thématique sur l'environnement à Mouans-Sartoux, puis dans une grande partie des réunions de proximité, en soulignant à chaque fois les enjeux du territoire correspondant au lieu de la réunion.

Les réunions de la CPDP avec le maître d'ouvrage ont eu également pour but de s'assurer que le dossier support répondait aux exigences de clarté, de transparence, d'exhaustivité de l'information que la commission lui avait demandées. Ce dossier, destiné au public concerné par le débat, doit présenter le projet dans son ensemble, au moyen d'éléments d'information objectifs et complets, facilement compréhensibles. Il a été diffusés à 7500 exemplaires.

Les séances de travail ont porté :

- sur le contenu, et en particulier la nécessité d'intégrer au dossier toutes les données propres à faire comprendre la complexité du projet (approfondissement des enjeux environnementaux par exemple) ;
- et sur la forme, afin de tenir compte de la cible à laquelle le dossier s'adressait, en privilégiant des éclairages concrets pour l'habitant de la région (fréquences de desserte

et gains en temps porte à porte...) plutôt qu'économiques (gains de parts de marché pour le rail par exemple) ou techniques (meilleurs temps de parcours...).

Le 3 novembre 2004, la Communauté urbaine Marseille-Provence-Métropole ayant présenté sa proposition de LGV passant par Marseille, Réseau ferré de France a demandé un délai supplémentaire pour inclure cette proposition dans le dossier du maître d'ouvrage. Après réunion du comité technique le 10 décembre 2004, une version amendée du dossier du maître d'ouvrage a été présentée à la commission le 16 décembre. La CPDP a validé la version définitive du dossier support le 27 janvier 2005. Ce document a été soumis le 2 février 2005 à la Commission nationale du débat public qui en a accusé réception. Le début du débat a été fixé au 21 février 2005.

## DEUXIÈME PARTIE : LE DÉROULEMENT DU DÉBAT

### I. MOYENS D'INFORMATION ET DE PARTICIPATION

Le premier objectif d'un débat public est d'abord d'assurer l'information aussi complète que possible de toute la population concernée par le projet. L'étendue de la zone concernée par la LGV PACA et l'importance de la population intéressée (4,5 millions d'habitants, soit 1,5 million de foyers) ont nécessité la mise en œuvre de moyens importants. La commission souhaite que la diversité des moyens mis en œuvre ait effectivement permis d'atteindre tous les habitants de la région.

#### 1. Le dossier du débat

La commission considère que le contenu du dossier soumis au débat ne peut se limiter aux documents préparés par le maître d'ouvrage mais inclut également l'information sur le débat et les prises de position des acteurs du débat. Le dossier du débat est donc évolutif et comprend :

- La présentation du débat public (Journal n° 1)

Tiré à 1 500 000 exemplaires, le premier journal du débat public a présenté les modalités du débat public et la commission. Les lecteurs ont pu y découvrir tous les moyens d'information et de participation au débat public, ainsi qu'une rapide présentation du projet, rédigée par Réseau ferré de France.

Ce journal comportait une carte T prédécoupée permettant de commander gratuitement à la CPDP tout ou partie des documents mis à la disposition du public. 6786 demandes de documents ont été adressées par ce moyen (sur 9620 au total), dont 47 % émanant d'habitants du Var, 29 % des Alpes-Maritimes et 19 % des Bouches-du-Rhône.

805 000 exemplaires du journal ont été envoyés (début mars 2005) via la Poste aux habitants des communes concernées par le projet. Il a également été joint au magazine « TV Hebdo », supplément télévision des quotidiens régionaux (499 550 exemplaires).

- Le dossier du maître d'ouvrage, la synthèse et le CD-Rom des 22 études (diffusés respectivement à 7500, 80 000 et 380 exemplaires)

Le dossier présente deux parties distinctes : l'une sur le « pourquoi » d'une LGV PACA (décongestionner les infrastructures autoroutières et aériennes, désenclaver les Alpes-Maritimes, améliorer les transports quotidiens...) et l'autre sur le « comment », précisant les différentes familles de scénarios, les coûts et les contraintes. Une synthèse, sous la forme d'un dépliant de format A3, résumait les deux grands objectifs du projet : grande capacité et grande vitesse, et présentait, en un schéma, les scénarios privilégiés que le comité d'orientation avait demandé à RFF d'approfondir en vue de les présenter au débat.

Le CD-Rom des 22 études, après avoir été distribué aux acteurs en novembre 2004, était disponible sur demande lors des réunions publiques ou dans les trois permanences de la commission.

- Les cahiers d'acteurs (édités à 15000 exemplaires chacun, en moyenne, près de 750 000 exemplaires diffusés)

La commission a demandé aux la rédaction de leurs réflexions sous une forme standardisée. Cette sollicitation a rencontré un vif succès. Les cinq premiers cahiers d'acteurs ont été publiés dès le début du débat, le nombre total de cahiers édités à la fin du débat étant de 55. Ainsi, leur publication est venue enrichir progressivement le dossier du débat et toutes les personnes s'étant abonnées aux cahiers d'acteurs les ont reçus au fur et à mesure de leur parution et de l'avancement du débat.

La publication d'un cahier d'acteur était subordonnée à un certain nombre de conditions de fond (argumentation, pertinence, intérêt) et de forme (limite de 12000 signes et de 4 illustrations). La commission n'a pas jugé devoir être restrictive dans la validation des cahiers d'acteurs, dès lors qu'ils respectaient les conditions fixées, dont tous les acteurs du débat avaient eu connaissance dans un courrier de la CPDP adressé avec le compte rendu de la réunion du 14 octobre 2004.

L'apport de ces cahiers d'acteurs au contenu du débat et la diversité de leurs auteurs sont présentés au point III.1 de ce compte rendu.

- L'information sur les documents du débat

En parallèle, pour assurer l'information sur les documents du débat, la commission a :

- demandé aux collectivités, qui ont toutes accepté, de faire paraître un encart sur le débat dans leurs bulletins d'information ;
- édité 1 200 affiches qui ont été apposées dans certaines communes concernées par un scénario (300 autres ont été exposées dans les gares SNCF) ;
- organisé une exposition itinérante. Composée de 5 panneaux (4 présentant le projet de Réseau ferré de France, 1 présentant le débat public), 102 expositions d'une durée d'une semaine ont été tenues en divers lieux de la région (gares, mairies, préfectures,...). La même exposition était présentée lors des réunions de lancement et des réunions de proximité (*cf. annexe 5*).

## **2. Les outils du débat**

- Le site Internet

Construit par l'entreprise qui gère également le site de la Commission nationale, le site « [debatpublic-lgvpaca.org](http://debatpublic-lgvpaca.org) » a gardé un aspect similaire à celui de la plupart des autres débats publics. Tous les documents disponibles au format papier ont pu y être téléchargés, de même que l'intégralité des contributions, comptes-rendus de réunions, documents présentés en réunion...

Annonçant en outre les dates de réunions, cet outil a permis au public de suivre l'intégralité du débat. Il a d'ailleurs connu un succès certain, avec une moyenne de 192 connexions quotidiennes (39737 connexions entre janvier et juillet 2005). Seul le forum de discussion qui a été ajouté en cours de débat a très peu été fréquenté.

Le site permettait aussi aux visiteurs de contacter la commission par e-mail. En revanche, aucun formulaire de demande de documents n'était disponible. De nombreux visiteurs ont donc utilisé pour ce faire l'espace réservé aux journalistes, qui a été ainsi quelque peu détourné de sa vocation initiale.

- Le journal du débat

Les numéros 2 (tiré à 250 000 exemplaires), 3 et 4 (30 000 exemplaires chacun) ont permis de suivre l'évolution du débat. Chacun d'entre eux a présenté une synthèse des réunions écoulées et des avis exprimés. Une place a toujours été consacrée à l'expression du maître d'ouvrage. Le numéro 5 consiste quant à lui en une présentation du bilan du débat public par les acteurs du débat, le maître d'ouvrage, la SNCF, le comité d'orientation, les conseils généraux et les agglomérations des trois départements, et la synthèse du compte rendu de la CPDP, avant la publication du bilan de la CNDP en septembre 2005.

Le journal n°2 comportait une carte T destinée à exprimer un avis ou une question sur le projet ou le débat. 191 cartes ont été reçues et intégrées dans le système questions-réponses (voir ci-après).

63 666 exemplaires du numéro 2 ont été envoyés par la poste aux habitants des Alpes-de-Haute-Provence.

Toutes les personnes étant intervenues dans le débat, ne serait-ce que pour solliciter des documents, ont été abonnées au journal du débat public. A la fin du débat, le fichier des abonnés comptait 9 620 noms, ce qui est un nombre très important pour un débat public.

- Les permanences

Trois permanences tenues chacune par une assistante ont été ouvertes à Nice, Toulon et Marseille. Toute personne pouvait s'y rendre pour obtenir des documents, consulter les études et visiter le site Internet. 180 personnes environ y ont été accueillies durant le débat.

- Le numéro vert

Pour tout renseignement concernant le débat, le public pouvait gratuitement appeler le 0800 13 83 06. Les trois assistantes ont eu en charge la réception de ces appels, en fonction du département de provenance. Jusqu'à sa désactivation à la fin du débat, le numéro vert a été utilisé 732 fois.

- L'opération "push mail"

Par le biais de l'entreprise "Kompass", un envoi massif de courriels (e-mails) a été réalisé en direction de 5122 entreprises de la région afin de les informer de la tenue du débat. Seuls 3% des destinataires ont cliqué sur le lien renvoyant au site Internet du débat public.

- Le CD-Rom éducatif

Un CD-Rom a été commandé à la société Junium et a été envoyé à tous les professeurs en charge des cours d'éducation civique et de science économique et sociale des collèges et lycées de la zone d'étude. Mais son arrivée tardive, à la veille des vacances de Pâques et au moment où démarrait la campagne référendaire, a certainement dissuadé les enseignants d'entreprendre un travail pédagogique sur ce dossier controversé, à l'exception du lycée

professionnel Paul Valéry de Menton, que nous tenons à remercier. Une vingtaine d'enseignants ont néanmoins déclaré avoir utilisé le CD-Rom, d'autres comptant débiter des ateliers sur ce sujet à la rentrée 2005.

- Le système questions-réponses (SQR)

Afin de garantir à tous la réponse aux questions posées, le traitement des questions a suivi une procédure particulière. En premier lieu, toutes les questions devaient être écrites, y compris celles posées en réunion. Pour des raisons d'équité, ces dernières ont fait l'objet d'un tirage au sort, désignant l'ordre de passage des personnes invitées à poser oralement leur question. A l'issue de chaque réunion, tous les formulaires étaient récupérés et, de même que les questions posées par courriel (e-mail), courrier ou cartes T, étaient entrés au fur et à mesure dans un système informatisé.

Le maître d'ouvrage pouvait alors se saisir des questions. La commission avait demandé d'y répondre avant la clôture du débat public, ce qui n'a pas été possible compte tenu du grand nombre de questions posées (1181, dont 277 avis) par rapport au dimensionnement de l'équipe.

Une fois les réponses rédigées par Réseau ferré de France, il appartenait aux membres de la commission de les valider, c'est-à-dire de s'assurer de la bonne foi de la réponse et de son adéquation à la question posée. Une fois cette validation effectuée, les auteurs des questions se sont vu envoyer une réponse personnalisée. La commission regrette que certains auteurs aient reçu leur réponse après le 8 juillet.

- Les relations avec les medias

Par l'intermédiaire de l'agence de presse sélectionnée, les organismes de presse écrite et audiovisuelle ont régulièrement été informés de l'évolution du débat et sollicités à chaque occasion. C'est ainsi qu'ils ont reçu toute la documentation sur le projet (dossier du maître d'ouvrage, synthèse). Au cours des trois conférences de presse tenues lors du lancement du débat les 3 et 4 février 2005, ils ont été informés de toutes les réunions, lancement, auditions publiques, réunions thématiques, de proximité et synthèse. Ils ont reçu 6 communiqués, le 7<sup>e</sup> correspondant à la conférence de presse du mois de septembre, où la Commission nationale du débat public présentera son bilan du débat.

On recense plus de 300 retombées presse (251 articles et 59 passages radio et TV) pendant la période du débat.

- Comptes-rendus des réunions

Chaque réunion a été enregistrée et a fait l'objet d'un verbatim et d'une synthèse qui étaient tous deux consultables et téléchargeables sur le site du débat dans les deux semaines suivant la réunion..

## **II. LES RÉUNIONS PUBLIQUES**

### **1. Les réunions de lancement**

3 réunions de lancement ont eu lieu à Nice (le 3 mars), Toulon (le 8 mars) et Marseille (le 10 mars) et ont attiré respectivement 340, 750 et 300 personnes.

A chaque réunion, un représentant du Conseil régional, du Conseil général, de la Communauté d'agglomération, une association d'usagers du transport, une association d'environnement, un représentant du comité de tourisme et de la chambre de commerce ont exprimé leur position.

Le déroulement de ces réunions était le suivant :

Le préfet de région Christian Frémont, a ouvert chaque réunion en rappelant que le débat public représente une opportunité unique pour l'information et la participation de tous sur le projet.

Il a rappelé les difficultés inhérentes à cette ligne tant en termes de coût que d'environnement et a alerté tous les participants sur le fait que ce projet, pour voir le jour, ne pourrait souffrir de divergences de fond entre les acteurs de la région, comme ce fut le cas en 1990. Il a appelé le public à venir participer activement au débat.

Philippe Marzolf, Président de la Commission particulière du débat public LGV PACA présentait ensuite pendant 20 minutes les principes et les règles d'un débat public ainsi que les moyens de s'informer et de participer.

Après la présentation du projet par RFF puis la SNCF pendant 20 minutes, les interpellateurs – élus, associatifs, représentants socio-économiques – se sont exprimés. Entre les différentes interventions des questions du public venaient s'intercaler (questions que les participants posaient par écrit, ces questions étant enregistrées par ordre d'arrivée et leurs numéros affichés à l'écran et tirés au sort), auxquelles ils étaient invités à répondre. Un échange, parfois vif, s'est souvent installé, comme à Toulon, où des participants présents ont bruyamment manifesté contre les propos des élus, à qui ils reprochaient de vouloir la LGV à tout prix, au mépris de leur métier, de leur patrimoine et de l'avenir de leurs enfants.

Les interpellateurs, qui avaient 7 minutes pour s'exprimer, ont globalement réaffirmé leur volonté que ce projet aboutisse et en ont rappelé d'une même voix les atouts. Sa vocation de maillon d'un arc méditerranéen allant de Barcelone à Gênes implique même, pour le Conseil général des Alpes-Maritimes, un raccordement immédiat à l'Italie. Les chambres de commerce et d'industrie (CCI) ont apporté, elles aussi, leur soutien au projet, pour favoriser l'accessibilité à la Côte d'Azur et par là même son développement économique. L'échéance annoncée par RFF a paru trop tardive aux représentants des Alpes-Maritimes.

### **2. Les auditions publiques**

La qualité des contributions a justifié l'organisation d'auditions publiques autour de leurs analyses.

Trois auditions publiques ont eu lieu à Toulon (le 14 mars), Nice (le 17 mars) et Marseille (le 22 mars) et ont attiré respectivement 180, 150 et 120 personnes. Elles avaient pour objectif de

donner la possibilité aux acteurs du débat (27 acteurs sont intervenus à la tribune) d'exprimer leur position et leurs arguments sur le projet à la tribune et d'échanger ensuite avec le maître d'ouvrage, RFF et la SNCF, avec la commission et, surtout, avec le public (*cf. annexe 4*).

A ces réunions se sont exprimés :

- à Toulon, un représentant de la CCI, 6 représentants d'associations (usagers de transport et environnement) et 2 représentants de syndicats professionnels ;
- à Nice deux conseillers généraux, 1 représentant d'agglomération, 4 représentants d'associations, 1 représentant de RFI (l'homologue italien de RFF), 1 représentant de la SNCF ;
- à Marseille, 3 représentants de communautés d'agglomération, 2 conseillers régionaux, 3 représentants d'associations, 1 représentant du monde socio-économique.

Chaque acteur (en moyenne 10 par réunion) disposait de 10 minutes pour s'exprimer, puis la commission pouvait lui demander des éclaircissements avant de laisser à RFF et la SNCF le soin de poser toutes les questions qu'ils souhaitaient à l'interpellateur. La parole était ensuite donnée au public qui pouvait, à son tour, poser une question soit à l'interpellateur, soit à RFF, la SNCF ou la CPDP.

Un grand nombre de sujets ont été évoqués :

- le problème du financement de la ligne et l'incidence du projet sur la pression foncière ont été largement soulevés, ainsi que la question de son impact environnemental, sur laquelle les opinions divergent. Ainsi, à Toulon, certains participants ont fait part de leurs profondes inquiétudes sur l'impact du projet sur le monde agricole, et particulièrement sur la viticulture (dégradation des exploitations, impossibilité pour les jeunes agriculteurs de s'installer, chassés par l'augmentation des prix du foncier). Pour certaines associations, il faut optimiser le report modal de l'avion vers le TGV et de la route vers le rail, via les TER. Ces derniers devant être développés le plus rapidement possible.
- la question du fret pour diminuer le trafic des poids lourds doit également être étudiée,
- à propos des gares, les associations réclament des TGV qui passent dans les gares existantes, seuls lieux bien desservis par les transports en commun. De nombreuses interrogations se posent sur les nouvelles gares et leur implantation, notamment celle de Nord-Toulon près de Cuers.

### **3. Les réunions thématiques**

À partir des problématiques principales qui ont émergé pendant la préparation du débat et au début de celui-ci, 6 thèmes ont été choisis pour faire l'objet de réunions thématiques : l'arc méditerranéen (Marseille le 29 mars), l'aménagement du territoire (Nice le 31 mars), le développement des trains express régionaux (Aix-en-Provence et Cannes et les 5 et 13 avril), l'environnement (Mouans-Sartoux et Toulon le 7 et le 18 avril), le foncier (Draguignan le 12 avril) et le transport de marchandises (Saint-Raphaël le 14 avril). Les experts invités à ces réunions devaient apporter un éclairage et une réflexion de fond sur chacun de ces thèmes et donner ainsi au public tous les éléments de compréhension du projet et de ses enjeux. Ces réunions étaient en général divisées en deux parties, l'une consacrée aux interventions des

experts, l'autre aux réactions d'interpellateurs et aux échanges avec le public sous forme de table ronde.

1 433 personnes ont participé à ces réunions thématiques. À noter que les élus y ont été très présents.

- L'arc méditerranéen

La réunion a permis de mettre à jour trois grandes représentations de l'arc méditerranéen. Une première représentation défendue notamment par RFF est centrée sur les réseaux d'infrastructures et insiste donc sur **l'axe Barcelone/Marseille/Nice/Gênes** et ses extensions vers Milan. Une seconde représentation, exposée par Jean Bombin, vice-président du Conseil général du Var et, à ce titre, de l'Association Arc Latin qui regroupe des Conseils généraux et leurs équivalents portugais, espagnols et italiens, est centrée sur la coopération institutionnelle entre collectivités, départements ou régions, de **l'espace méditerranéen occidental**. L'arc latin est un espace de 45 millions d'habitants depuis le Portugal jusqu'en Sicile, soit 1/10<sup>e</sup> de la population de l'Europe. C'est un espace de coopération institutionnelle encouragée par l'Union européenne. Une troisième représentation, celle d'un **croissant méditerranéen**, qui ne se réduirait ni à un corridor ni à un espace institutionnel, a été proposée et défendue par les géographes et les urbanistes au cours de la réunion (Giovanni Fusco, Gabriel Jourdan et Xavier Moiroux). Elle s'appuie sur le processus de métropolisation en cours autour des grandes agglomérations que sont Barcelone, Marseille, Lyon, Nice, Milan, Turin et Gênes, pour établir que le croissant méditerranéen a le potentiel pour devenir l'un des grands ensembles qui structurent l'Europe, comparable à la « *banane bleue européenne* ».

Par rapport à ces représentations, la discussion a permis d'établir quatre conclusions :

- En premier lieu, la réunion thématique a, assez unanimement, dégagé l'idée que ce n'est pas un corridor d'infrastructures (ou un axe d'infrastructure) seul qui suffit à structurer une région, un territoire. En réalité, la LGV, en améliorant l'accessibilité des régions, peut faciliter la réalisation des projets économiques des espaces desservis, mais pas susciter à elle seule une dynamique.

- Or, seconde conclusion, jusqu'à présent, les relations sur l'arc méditerranéen ont été structurées par l'autoroute, du fait notamment des mauvaises relations ferroviaires tant pour les marchandises que pour les voyageurs, alors que les engagements internationaux de la France exigent d'aller vers une politique de report modal. Le GIR Maralpin, notamment, a rappelé que ces engagements impliquent de donner une priorité marquée au développement du chemin de fer, également au cabotage maritime.

- En troisième lieu, la nécessité d'intégrer à la réflexion la question du fret est apparue très fortement au cours de la réunion. Le représentant de Réseau ferré d'Italie a rappelé que la priorité italienne et européenne en matière de fret était la réalisation du projet Lyon-Turin et des axes nord-sud reliant l'Italie à l'Europe du nord. Le président de la Chambre de commerce de Gênes a affirmé que, la Méditerranée ayant retrouvé une centralité économique dans le commerce mondial depuis l'élargissement du canal de Suez, l'ensemble des métropoles portuaires de l'arc méditerranéen peuvent profiter de la croissance du marché asiatique si elles organisent une coopération plus soutenue, notamment pour réaliser l'arc méditerranéen ferroviaire les reliant.

- En effet, dernière conclusion, la LGV peut contribuer à la constitution d'un espace métropolitain en réseau en y structurant les relations internes à la région et les connexions avec les voisins, l'Espagne et l'Italie. Le directeur régional de Réseau ferré de France a rappelé que le projet de LGV est au service d'une politique d'aménagement du territoire qui repose sur deux axes : relier les métropoles entre elles d'une part et concentrer le développement autour des villes existantes d'autre part. Mais l'essentiel réside dans les politiques d'aménagement de chacun des cercles métropolitains des aires Aix/Marseille/Toulon et Cannes/Nice et dans la volonté politique de développer les relations entre ces métropoles pour constituer un réseau métropolitain, ont rappelé les représentants des agences d'urbanisme de Toulon et de Marseille, et Giovanni Fusco, géographe à l'Université de Nice. Ce projet d'aménagement du territoire affirme un nouveau modèle de métropoles méditerranéennes qui ne cherche pas à copier ce qui existe dans la « banane bleue » a précisé Philippe Langevin. Les trois agences d'urbanisme de Marseille, Toulon et des Alpes-Maritimes y réfléchissent maintenant ensemble.

- L'aménagement du territoire

Une réunion thématique sur la LGV-PACA et l'aménagement du territoire a été programmée très tôt (le 31 mars à Nice), pour répondre à la demande ressentie dès les réunions de lancement : au-delà des seuls objectifs affichés (grande capacité et grande vitesse) quel sera le rôle de la LGV en termes d'aménagement et de développement territorial ?

La réponse a été recherchée au gré d'un parcours du niveau supra-régional au niveau local.

Rappelant le « contexte européen » du projet, M. Vermeulen de la DATAR rappelle que celui-ci ne fait (pas encore ?) partie des 30 projets prioritaires de 2004. Mais la liste peut toujours être révisée, comme l'a été celle de 1994 qui ne comportait que 14 projets ! Bien sûr, les conséquences financières d'une telle révision seraient très appréciables.

Au plan national, le fait que ce projet figure dans le programme arrêté le 18 décembre 2003 par le CIADT pour les 20 prochaines années consacre avec éclat la place qu'il est appelé à tenir dans l'aménagement du territoire national, et le désigne pour bénéficier des financements nationaux (cf. perspectives de l'agence pour le financement des grands projets).

Sur l'« Arc méditerranéen », reprenant les conclusions de la réunion thématique qu'il avait spécialement consacrée au sujet, Jean-Michel Fourniau a souligné les points essentiels : l'arc « Barcelone-Gênes » traduit une intention qui trouvera surtout à s'exprimer dans la coopération culturelle de l'« arc latin » (méditerranée occidentale), et mieux encore dans un « croissant méditerranéen » porteur de la métropolisation que doivent aider les politiques publiques en s'attachant à développer les complémentarités plutôt que les concurrences.

Au niveau régional, le schéma régional de développement doit être hâté pour définir la place et la fonction de la LGV dans le devenir de la Région. Le PASER quant à lui, relève de l'initiative de l'État et la réflexion qu'il doit apporter sur tous les aspects des problèmes de transports sera soumise à l'ensemble des collectivités. Ainsi doit s'ajouter à la mise en œuvre des CPER pour le court terme, la définition par l'ensemble des collectivités, pour le long terme, d'objectifs communs.

D'ores et déjà, à partir des effets de la LGV constatés ailleurs, il est possible d'imaginer ceux dont pourrait bénéficier la Région PACA, à condition de les préparer et de les organiser activement.

Tous les constats convergent : le T.G.V. est un révélateur des capacités préexistantes en matière de développement économique et il peut aussi être facteur structurant. C'est ainsi que la grande vitesse n'a d'intérêt stratégique qu'au prix d'un projet « politique ». Celui-ci doit s'attacher autant à l'effet « réseau » sur le tourisme d'affaires, les grandes entreprises, les PME locales etc. qu'à l'effet « polarisation » sur les gares. Des observations (M. Gilles Rabin de l'association des villes à grande vitesse) qu'a illustrées la présentation détaillée de l'expérience d'EuraLille par l'un de ses responsables, M. Parcollet.

Au demeurant, il faut envisager des effets très différenciés selon les territoires comme l'a montré M. Lambert (SETEC) dans une typologie très fine de l'espace régional.

L'indispensable organisation de l'espace suppose la mise en œuvre des instruments juridiques adéquats (DTA ; SCOT ; PLU etc.). Il revenait à M. Budillon (DRE) de faire une présentation claire et complète de la situation dans l'ensemble de la Région à cet égard. Ce n'est qu'au fur et à mesure de l'avancement du projet que les informations utiles seront intégrées dans PLU et SCOT. D'ores et déjà les élus locaux doivent adopter une véritable politique foncière mobilisant tous les moyens disponibles (fiscalité, droit de préemption, emplacements réservés, ZAC, EPFR etc.).

Tables rondes et discussions ont spécialement fait ressortir la nécessité d'étendre les expériences notamment présentées par M. Negre (Président de l'agence d'urbanisme des A.M.). Pour toujours mieux articuler les différents projets de territoire l'émulation « inter-scot » doit s'affirmer partout dans la Région.

Au total, il s'agit de bien appréhender ce projet de LGV comme une formidable occasion de repenser l'organisation de l'espace en PACA.

- Le foncier

Les problématiques foncières constituent également un enjeu majeur pour la région. Là aussi, il convient aux élus locaux d'anticiper et d'adopter une politique foncière propre à favoriser l'implantation harmonieuse de la LGV. Par exemple, les ZAD (zones d'aménagement différé) ont été l'un des principaux outils d'aménagement cités.

De nombreux questionnements sont apparus sur l'emplacement des gares. Presque unanimement, particuliers et associatifs ont rejeté les « gares-betteraves » excentrées (rebaptisées localement « gares AOC ») et demandé des gares à l'italienne ou à l'espagnole, en centre-ville. Les interrogations concernaient les projets urbains à mettre en œuvre autour de celles-ci, les accès, les gains de temps réel et les dessertes ainsi que les craintes d'une surenchère foncière et d'une urbanisation induite menaçant notamment les terres agricoles d'un accroissement exponentiel de la circulation automobile, que ces nouvelles gares pourraient générer. Nombre d'entre eux ont insisté pour que l'intermodalité soit intégrée au plus tôt dans les plans des collectivités territoriales.

- L'environnement

La question des impacts environnementaux de la LGV PACA a cristallisé bon nombre des inquiétudes et des critiques émises sur le projet. Les nombreux experts sollicités par la commission à Mouans-Sartoux ont évoqué les risques (contexte géologique et géotechnique instable et nécessité de maintenir l'équilibre des aquifères karstiques) et les nuisances (sonores notamment) inhérents à la création de la LGV. Malgré la présentation de plusieurs

retours d'expériences sur la LGV Est ou la LGV Méditerranée par des experts de RFF et de la SNCF, le public est resté profondément sceptique sur la réelle capacité du maître d'ouvrage à prendre en compte les impacts environnementaux du projet. D'une manière générale, le public comprend difficilement que RFF envisage des scénarios traversant des zones protégées et regrette que les réglementations concernant l'environnement soient si permissives : ainsi, 27% de l'aire d'étude correspond à des zones Natura 2000 et la quasi-totalité des couloirs traverse la Plaine des Maures.

La région PACA est boisée à plus 50 %. La forêt constitue aujourd'hui un endroit à forte pression anthropique, en voie d'urbanisation généralisée, qui doit faire l'objet d'une gestion. Toutefois, bien que le thème des forêts soit considéré comme secondaire par rapport à l'aménagement du territoire, il est difficile d'y accepter des « *infrastructures déstructurantes* ».

Les enjeux de la qualité de l'air sur la région PACA sont primordiaux, notamment pour la pollution à l'ozone dans cette région qui est une des plus polluées en Europe pour ce type de pollution. La LGV n'entraînera pas d'émission de gaz à effet de serre ni de formation d'ozone supplémentaire en phase d'exploitation. La question se pose toutefois pour les travaux, les créations de nouvelles gares, de nouvelles voies de desserte et d'augmentation du trafic, ce qui est à quantifier. Dans la perspective d'une augmentation de la population d'ici 2020 et donc d'une augmentation du trafic routier et de la congestion des voies, et par conséquent de la pollution, il est nécessaire de réaliser des études et de privilégier l'axe permettant le report modal le plus important.

C'est lors de la réunion thématique de Mouans-Sartoux qu'a lieu la première présentation de l'étude complémentaire réalisée à la demande de la CPDP, par un cabinet indépendant, sur le contexte environnemental du territoire traversé. Pour réaliser cette étude, le cabinet Hanrot et Rault s'est appuyé sur les documents fournis par RFF, mais également sur une enquête de proximité qu'il a réalisé dans les communes. Le cabinet a limité son champ d'investigation aux 3 scénarios approfondis. L'étude a été effectuée auprès des communautés urbaines de la région PACA, selon la détermination de trois unités territoriales (urbaine, agricole et naturelle, au développement urbain plus ou moins contrôlé). L'étude est basée sur l'identification de quinze séquences paysagères, et non de secteurs techniques, séquences analysées avec restitution des structures paysagères et des composantes environnementales, avec les grands objectifs d'aménagement du territoire local.

En conclusion, le cabinet Hanrot et Rault considère que les réflexions doivent être convergentes pour préserver la qualité du projet et l'identité de la région, y compris à l'échelon européen ; il regrette toutefois le peu d'intérêt de RFF pour une coordination avec les communes.

Parce que la LGV peut avoir un effet destructeur qui, conjuguée à la puissance du développement urbain, risque de dégrader durablement le territoire régional et transformer son identité à l'échelle européenne, il conviendra de prendre toutes les précautions nécessaires au niveau de l'implantation des gares, du franchissement des reliefs, de la protection des habitations contre les nuisances (sonore, visuelle, etc.).

La LGV et les espaces agricoles :

A une demande forte du public et des associations de précisions sur l'emprise de la LGV, afin d'apprécier son impact sur les terres agricoles, le maître d'ouvrage répond que la majorité des scénarios prévoit 180 km de ligne nouvelle à construire, dont 40 km en tunnels et 140 km à l'air libre. L'emprise totale sera donc de 1 400 ha tout cumulé. L'emprise moyenne varie de 30 mètres de large en zone de plaine à 100 mètres dans de grands déblais ou remblais.

La position de la Chambre Départementale d'Agriculture du Var qui est la plus concernée est de demander que les 1400 ha d'emprise de la ligne prévus n'empiètent pas sur les terres agricoles puisque tous les partenaires s'accordent à dire qu'il devient urgent de les protéger durablement dans le Var où les terres agricoles n'occupent plus que 12 à 14 % du territoire départemental : « *Elles sont devenues un bien rare et donc précieux* ». Le président de la Chambre d'agriculture confirme que le département du Var perd 1 % par an de terres agricoles : « *Il faut cesser de croire que les terres agricoles sont un réservoir inépuisable pour faire des aménagements : nous sommes arrivés à un seuil en-dessous duquel nous ne pourrions plus organiser l'agriculture* ». Sur la LGV, la position de la Chambre d'agriculture est claire : si une LGV doit être construite, elle ne doit pas consommer un ha de terres agricoles. Quant à la nouvelle gare, elle doit être implantée en zone urbaine ou périurbaine.

Par ailleurs, il est rappelé que l'urbanisation s'est toujours développée autour des axes de communication : « *Quand on crée une gare à côté d'une ville, la ville se précipite autour de la gare à brève échéance* ». Il est regretté que le dossier du maître d'ouvrage soit muet au sujet de l'effet sur l'urbanisation induit par la LGV. La pression foncière dans le Var est déjà difficilement supportable et la présence de la LGV ne fera que la renforcer. Le maître d'ouvrage indique que « *la pression foncière pourra être contenue si les collectivités locales mettent en œuvre une politique volontariste d'aménagement* ». Force est de constater que « *les collectivités locales ne peuvent pas suivre et que cela ne va pas s'arranger* ».

A ce propos on note que les Alpes-Maritimes ont perdu leur place de 1<sup>er</sup> département touristique de France au profit du Var.

A l'échelle régionale PACA, le Président du Syndicat des vins des Côtes de Provence dénonce les conséquences dramatiques pour l'agriculture varoise de la construction d'une LGV : destruction de terres viticoles AOC, qui ne sont ni transposables ni reproductibles, disparition de caves coopératives, dénaturation des paysages, urbanisation galopante, spéculation foncière, impossibilité pour les jeunes agriculteurs d'acheter des terres agricoles... Il est cependant souligné que la vente de leur terres permet aussi aux agriculteurs, qui touchent des pensions de retraite dérisoires, de vivre dignement leur retraite.

Les enseignements tirés du projet TGV Méditerranée et, plus récemment, du projet de contournement Nîmes-Montpellier montrent une procédure très complexe. Mais, il faut intervenir dès les avant-projets sommaires, parce qu'il est très délicat de faire prendre en compte des impératifs d'environnement quand les projets sont très avancés. La procédure est très longue : il faut en tirer parti. Il s'écoule 12 ans entre le moment où la décision est prise et le moment où les travaux démarrent. Il faut se donner les moyens d'anticiper au maximum. Dans les protocoles, RFF doit être l'unique interlocuteur. Tout doit être envisagé avant l'acquisition des terrains et pendant la réalisation des travaux, car ensuite il n'y a plus d'interlocuteur.

## La LGV dans le paysage

Toute infrastructure, surtout une infrastructure linéaire de l'envergure d'une LGV, crée un nouveau paysage et introduit forcément une rupture : il y a un avant et un après. Face à cette rupture, deux regards s'opposent. Les uns sont fascinés par la modernité et admirent la beauté de l'ouvrage. Les autres regrettent que « leur » paysage, le paysage qu'ils ont toujours connu, ait disparu à jamais. Ces deux regards sont frontalement opposés, ce qui rend le débat sur le paysage impossible. Il faut donc trouver d'autres mots pour en parler et Georges Demouchy, paysagiste, propose d'utiliser le vocabulaire des arts graphiques. Pour qu'une infrastructure s'insère harmonieusement dans le paysage, il préconise de soigner les transitions entre l'ouvrage et les espaces qui l'entourent : « *Les acteurs locaux doivent développer un projet sur ces espaces de transition : ce projet est la condition nécessaire d'une relation apaisée entre l'infrastructure et le territoire* ». A titre d'exemple de ce qu'il ne faut pas faire, l'espace aux pieds du viaduc de Ventabren qui a été laissé complètement à l'abandon. D'une manière générale, RFF est invité à soigner le traitement au sol de ses ouvrages comme il soigne ses ouvrages eux-mêmes, et à s'intéresser de très près à la périphérie des ouvrages qu'il construit. C'est toute une culture d'entreprise qui doit évoluer : « *Le jour où les paysagistes à RFF seront traités comme les X Ponts qui font les viaducs, on aura gagné* ». Pour le TGV Méditerranéen, un schéma directeur paysager a été élaboré dès les phases amont, pour la conception du tracé. Le maître d'ouvrage doit écouter tous les acteurs concernés : élus, associations, riverains, agriculteurs... ; lancer des analyses spécifiques auprès d'experts reconnus et indépendants ; définir des protocoles et des actions en collaboration avec les personnes intéressées sur des critères acceptés par tous.

Le « paysage ferroviaire » : Anne Guerrero (chargée de l'environnement à RFF, direction de la stratégie et développement) indique que trois principes guident RFF : l'insertion paysagère intégrée, la concertation permanente, la sensibilisation des équipes projets. Elle assure que « *l'insertion paysagère est une dimension majeure du projet* ». Elle détaille comment le paysage est pris en compte aux différentes étapes du projet : débat public, études préliminaire, études APS, enquête publique, études APD, réalisation des travaux, bilan a posteriori. Elle affirme que « *RFF souhaite faire de ce projet un témoin du patrimoine pour les générations futures, en harmonie avec les sites qu'il traverse* ».

Un point de vue minoritaire qui trouve que les paysages méditerranéens sont parmi les plus beaux du monde, pense aussi que « *modernité n'est pas incompatible avec qualité du paysage* ».

La LGV et le patrimoine régional, culturel et naturel :

Pour Nerte Dautier (ancien inspecteur régional des sites à la Diren Paca), « les infrastructures du type de la LGV PACA sont souvent moins dommageables pour le patrimoine que les routes et autoroutes qui sont élargies sans ménagement ». Nerte Dautier fait également remarquer que les grands travaux permettent souvent de mettre à jour des vestiges archéologiques et sont l'occasion de découvrir des pans de l'histoire.

En ce qui concerne l'équilibre naturel des espaces régionaux traversés par la LGV, RFF est questionné sur les actions à mettre en œuvre pour réduire les impacts du projet (directs, indirects, permanents, temporaires, induits, cumulés). RFF est invité à s'engager à développer un réseau réellement en faveur de l'environnement et à intégrer les impacts écologiques au même titre que les impacts socioéconomiques. Il estime que, « dans son état actuel, le projet

ne donne pas toutes les garanties de protection pour les espèces et les espaces naturels ». Interrogation aussi sur la non sollicitation d'experts faunistiques et floristiques sur le volet écologique du projet de LGV PACA. RFF assure qu'il réalisera des études d'impact dans une deuxième phase. Par ailleurs, RFF veut proposer, avec la LGV PACA, une alternative à la voiture et aux camions.

Question est aussi posée à RFF sur le ballast, indispensable à la création de la LGV : linéaire de remblai ou de viaduc nécessaire pour chaque scénario, nombre de carrières à créer, origine des matériaux... RFF répond que la gestion des matériaux est prise en compte. Tout l'art du chef de projet est d'équilibrer au mieux ses volumes de terrassement. Par ailleurs, il recherche les zones de dépôt les moins perturbantes pour le milieu. Enfin, RFF négocie avec les carrières et les aide à remblayer leurs carrières. Un observatoire a été monté pour capitaliser le retour d'expérience du TGV Méditerranée. Cet observatoire est animé par des scientifiques et des spécialistes en écologie. Les zones Natura 2000 n'existaient pas à l'époque du TGV Méditerranée. Aujourd'hui, ces zones sont bien identifiées.

- Le développement des trains express régionaux (TER)

Une demande claire et forte émane du public pour donner la priorité aux transports quotidiens qui incluraient une extension du service TER (notamment par des réouvertures de ligne, par exemple Carnoules-Gardanne) et une intensification des dessertes ( la mise en place de services type RER). Cette priorité est largement reprise par les élus présents : Mme Joissains-Massini, Députée et Maire d'Aix-en-Provence insiste ainsi sur la nécessité de mener à bien le renforcement des dessertes Aix-Gardanne-Marseille, sur la réouverture de la section Aix-Rognac et sur l'opportunité d'organiser des services de rabattement entre Aix et le val de Durance pour reporter vers le nord le développement de l'agglomération ; à Cannes, chacun se félicite de la réouverture toute récente de la ligne Cannes-Grasse et c'est une desserte cadencée à haute fréquence qui est réclamée vers Nice et Menton, avec des idées parfois déjà très élaborées (Jean Icart, conseiller général, Fabrice Decoupigny, universitaire).

Pour RFF, la LGV permettrait de libérer la ligne historique pour les TER. En déconnectant la LGV de la voie littorale, celle-ci pourrait être réservée aux transports de proximité le jour et au fret la nuit. Ainsi, la LGV est présentée comme nécessaire pour continuer le développement des TER. Mais plusieurs interrogations ont été exprimées par le public : la Région pourra-t-elle financer en même temps le TER et la LGV ? quelles garanties peuvent être apportées quant à l'articulation fine des dessertes TGV et TER (gares communes TGV/TER, saturation des troncs communs de la gare St-Charles et de la section Antibes-Nice...) ? Pour les habitants de la région PACA, l'objectif de grande capacité passe avant celui de grande vitesse.

La question des gares à desservir par le TGV fait ressortir de fortes réticences concernant les gares nouvelles construites en dehors des zones densément urbanisées. RFF garantit que le projet ne prévoit que des gares TGV également desservies par les TER, mais le sentiment général est que l'accès à ces gares excentrées consomme un temps qui annule les gains du TGV.

La nécessité de mettre en place une offre de transport en commun alternative à la voiture particulière est unanimement reconnue. En revanche, les mises en garde des experts indiquent qu'une politique de développement de l'offre de transport en commun doit s'accompagner

d'une politique de contrainte de l'usage de la voiture particulière suscitent peu d'échos, voire des réticences. Plus largement, on ne constate pas, au contraire de ce qui est évoqué à propos de l'aménagement du territoire, de demande pour resituer le projet de LGV-PACA dans une vision plus générale des politiques de déplacement aux échelles nationale, régionale et locale.

La question du développement d'une offre de trains intercity à grande vitesse entre les principales agglomérations de la région a été traitée, à Aix et à Cannes, lors d'une partie spécifique de ces réunions. Elle a permis de confirmer l'intérêt pour la mise en place de tels services. L'argument selon lequel ces dessertes ne peuvent pas être développées sur le réseau classique (temps de parcours, consommation de capacité) a été repris par RFF et la SNCF, mais aussi par des associations (Claude Jullien, FNAUT PACA par exemple). La SNCF a indiqué que l'offre grande ligne qu'elle prévoyait pourrait constituer la trame de base d'une telle offre qu'il conviendrait alors de compléter par des trains spécifiques en fonction des besoins. En revanche, ni les éléments que la commission a pu recueillir auprès de du Conseil Régional Nord-Pas-de-Calais, ni le mutisme prudent de la Région PACA sur ce point particulier, ni le manque d'expérience relatif de RFF et la SNCF en la matière n'ont permis de soulever les enjeux importants en termes de financement et de tarification du développement d'une offre TER-GV.

- Les transports de marchandises

Pour RFF, la concentration du trafic ferroviaire de transit sur l'itinéraire du tunnel du Mont-Cenis (Modane) et le développement de l'offre de « merroutage » sont les solutions rationnelles qui peuvent être apportées au problème du fret en transit sur les autoroutes de la Région PACA. L'urgence qu'il y a à trouver des solutions au trafic de transit sur l'autoroute A8 est largement soulignée par l'ensemble des intervenants.

Alain Bonnafous souligne aussi que toute solution ferroviaire passe également par une amélioration très importante de la productivité du système ferroviaire qui seule peut garantir l'efficacité de nouveaux investissements. La possibilité d'instaurer un sur-péage pour le trafic routier en transit est également évoquée

Jacques Molinari, pour le GIR-Maralpin préconise une solution de mixité de la ligne nouvelle (voyageurs/fret). Cette solution est reprise par la CCI de Gênes qui souhaite développer une forte complémentarité avec le port de Marseille. RFF souligne les surcoûts induits par une telle solution et l'impossibilité de continuité vers l'Italie. Les trains de marchandises locaux resteraient donc sur la ligne classique.

Plusieurs exposés et interventions font ressortir la distance minimale d'environ 500km en deçà de laquelle une solution ferroviaire n'a pas de pertinence. Daniel Boudouin (CRET-Log, U. Aix-Marseille) précise le fonctionnement des systèmes logistiques de la grande distribution et indique qu'ils sont largement nationaux.

Enfin, la création d'une nouvelle liaison entre la France et l'Italie, par le Montgenèvre, est plusieurs fois évoquée au cours des échanges.

-----

À la fin des réunions thématiques, la commission a dressé un bilan intermédiaire et tenté de résumer les positions des acteurs de la façon suivante :

#### a. sur l'opportunité de la LGV PACA

- Il est largement demandé de donner la priorité aux déplacements quotidiens avec des TER et des dessertes de type RER : la grande capacité avant la grande vitesse ;
- Dans quelle vision d'aménagement du territoire se place le projet de LGV PACA ? une certaine absence de réflexion en amont sur le lien entre mobilité et métropolisation et, plus généralement, sur un projet régional de développement territorial est constatée. La volonté politique d'inscrire la région dans l'arc méditerranéen n'est pas ressentie ;
- Il est difficile d'apprécier l'importance réelle des gains de temps qu'apporterait une LGV : quel gain de temps si on y ajoute le temps pour se rendre dans les gares nouvelles ? Ces gains de temps sont même mis en balance avec le bilan environnemental du projet : sommes-nous prêts à sacrifier nos paysages pour 10 minutes ou même une demi-heure de trajet en moins ?
- L'absence de mixité voyageurs/marchandises du projet et le rôle dévolu par RFF à l'axe Lyon-Turin pour l'écoulement du fret depuis ou vers l'Italie sont souvent incompris et parfois regrettés.
- De fortes inquiétudes émergent sur les impacts environnementaux du projet et le maintien des équilibres entre urbanisation, activités agricoles et milieux naturels ;
- De nombreux questionnements apparaissent sur l'opportunité des gares nouvelles : demande unanime de desserte en centre-ville, inquiétudes sur les conséquences de l'implantation de gares nouvelles (quel projet urbain ? quels outils de maîtrise du foncier ?) et leurs fonctionnalités (quel accès ? quelles dessertes ? quel gain de temps réel ?) ;
- De fortes inquiétudes sur le financement du projet sont exprimées : quel coût pour les contribuables locaux ? Quel risque de concurrence entre les TER et le projet de LGV PACA ?

#### b. sur les fonctionnalités de la LGV PACA

- Dans les Bouches-du-Rhône

L'expression d'un projet d'aménagement urbain commun dans l'aire métropolitaine marseillaise, avec une demande de passage de la LGV par Marseille (un projet urbain à La Blancarde), se heurte à de vives inquiétudes dans la vallée de l'Huveaune et le bassin de Cuges-les-Pins ;

- Dans le Var

- Une opposition de principe à la LGV se structure dans le Centre-Var pour préserver la qualité de vie en limitant l'urbanisation et la pression foncière ; en effet, les agriculteurs, particulièrement les viticulteurs, s'inquiètent de la pérennité de leurs exploitations.

- L'implantation de la gare nouvelle, prévue à Cuers dans le projet du maître d'ouvrage, est fortement contestée ; la Communauté d'agglomération Toulon-Provence-Méditerranée (TPM) lance une étude d'une gare plus proche du centre-ville en maintenant la desserte de Toulon-centre ;

- Une demande de réouverture de lignes existantes (comme Carnoules-Gardanne) est souvent exprimée.

- Dans les Alpes-Maritimes

L'opportunité est confirmée unanimement, car le projet de LGV répond à un réel besoin de désenclavement du département. Mais la ligne devrait se poursuivre vers l'Italie.

En outre, la nécessité d'un raccord direct à Nice pour dédier la 3<sup>e</sup> voie Antibes-Nice aux TER est fortement exprimée.

#### **4. Les réunions de proximité**

La CPDP a organisé 17 réunions au plus près du public sur tout le territoire concerné (à la demande des élus de ces villes, 3 villes supplémentaires ont été ajoutées au programme des réunions : Antibes, La Roquebrussanne et Digne-les-Bains) (cf. *annexe 6.2*).

Ces réunions de proximité ont été l'occasion, pour certains de découvrir le projet, et pour tous – les élus locaux, les associations et les habitants des villes ou villages où se déroulait la réunion – de donner leur avis et d'exprimer leurs inquiétudes ou leur opinion. 3550 personnes y ont participé.

Les réunions se sont déroulées de la façon suivante : la commission commençait par présenter aux participants un premier bilan du débat, à la lumière des auditions publiques et des réunions thématiques (20 minutes).

RFF présentait ensuite pendant 20 minutes le projet de LGV PACA dans son ensemble puis dans le cadre plus particulier du village ou de la ville qui accueillait la réunion. Cette présentation était enrichie par l'étude du cabinet Hanrot et Rault (cf. & 3) qui éclairait le contexte environnemental et les enjeux rencontrés dans la localité concernée.

Des interpellateurs, sollicités auparavant, avaient ensuite 7 minutes pour exposer leur point de vue et leurs arguments sur le projet. Ces interventions étaient entrecoupées d'échanges avec le public. Celui-ci était invité à poser des questions par écrit. Les questions qui n'étaient pas traitées au cours des réunions devaient faire l'objet d'une réponse écrite.

Chacune de ces réunions a permis aux participants de mieux comprendre les spécificités de leur territoire.

De nombreux éléments nouveaux sont apparus :

- Antibes le 19 avril (152 participants) :

Si la LGV est une occasion unique de sortir de l'ère du « tout automobile » (Jean Houlgatte, président du Conseil de développement de la Communauté d'agglomération Sophia-Antipolis), l'étude de son enfouissement est vivement réclamée (par Jean Leonetti, député-maire d'Antibes, et beaucoup d'autres participants, comme Monsieur Sozzede de Juan-les-Pins) pour préserver la qualité de vie des riverains. Son coût est à mettre en balance avec la valorisation des terrains ainsi libérés. Certains posent la question de la cohabitation du projet de LGV avec la 3<sup>e</sup> voie. S'est-on penché sur sa protection contre l'érosion maritime (Mme Verbekke) ? Pourquoi cette 3<sup>e</sup> voie n'est-elle pas prévue entre Cannes et Antibes ? Le problème des nuisances sonores est également soulevé, ainsi que l'emplacement d'une gare nouvelle.

La mixité de la ligne nouvelle est pour plusieurs participants à cette réunion la solution obligatoire pour libérer les voies historiques et y mettre en place un RER, seul moyen de lutter contre la saturation routière.

- Menton le 21 avril (92 participants)

Cette question de la mixité est largement reprise par le GIR Maralpin qui argue de son absolue nécessité au moins dans le département des Alpes-Maritimes, en raison de l'importante demande locale en desserte voyageurs et de l'accroissement du trafic routier de marchandises franchissant la frontière à Vintimille. En outre, la liaison avec Gênes générerait nécessairement des demandes en fret local supplémentaires. On ne peut donc pas faire l'économie de l'étude d'une variante mixte.

La mise en place d'un RER en surface est, elle aussi, réclamée par Jean Icart (conseiller général des Alpes-Maritimes), solution qu'il a présentée dans un cahier d'acteur.

L'utilité de la 3<sup>e</sup> voie est également remise en cause, s'il y a enfouissement (Antoine Casoli). Frédéric Kappler s'interroge sur le poids de la rentabilité socio-économique du projet dans le choix final.

- Aubagne le 26 avril (290 participants)

Les discussions portent surtout sur le scénario passant par Marseille défendu par la Communauté urbaine Marseille-Provence-Métropole.

Le maire d'Aubagne, Daniel Fontaine, se fait le porte-parole des habitants de ce territoire pour réclamer en toute priorité la 3<sup>e</sup> voie de Marseille à Aubagne, des TER et des trains inter-cités, ainsi que la multimodalité bus/TER/voitures. Les associations « Aubagne sur le cours » et « Association sauvegarde environnement Cuges » militent pour un passage par Aix en évitant la vallée de l'Huveaune, Bernard Destrost proposant même un scénario décrochant au nord d'Aix avec une intersection avec le Val de Durance (ce scénario présentant des avantages financiers et environnementaux, outre un début de desserte des départements alpins, est présenté dans le cahier d'acteur de l'ASEC). Cette position est également défendue par Bernard Deflesselles (député des Bouches du Rhône et conseiller régional) ; à l'inverse, Claude Vallette (Communauté urbaine Marseille-Provence-Métropole) défend le projet qui passe par Marseille, assure qu'il ne coûte pas plus cher et qu'il protège l'environnement. L'association « Vivre à Gémenos » qui n'est pas favorable à ce projet, demande qu'au moins, le passage en souterrain préserve La Penne-sur-Huveaune, Aubagne, Gémenos et Cuges des nuisances sonores liées à la LGV. Gilles Aicardi, maire de Cuges-les-Pins s'étonne que l'on s'obstine à chercher une gare TGV dans Marseille, alors que l'Arbois a été dimensionnée pour être, en 2020, l'épicentre de l'aire métropolitaine.

- Cannes le 28 avril (72 participants)

La question de la sécurisation de l'alimentation électrique est évoquée pour la première fois.

La crainte de « gares-betteraves », génératrices de trafic routier et rallongeant les temps de parcours, est soulevée par plusieurs participants (Messieurs Goutard et Tonner, adjoints au maire de Cannes, Giudicelli, Gadseca / URVN 06, Ménard, Amis du Rail Azuréen).

- Cuers le 3 mai (420 participants)

La question du financement de la LGV est soulevée (Robert Giraudo – association de protection de l’environnement sur la commune de Vidauban et dans la Var – Guy Foulon).

Les participants craignent que les scénarios passant par Cuers ne fassent de la ville qu’une banlieue toulonnaise, en détruisant le cadre de vie de ses habitants et ses ressources hydrauliques. Hubert Falco est directement accusé de vouloir implanter une gare pour Toulon en n’en subissant pas les nuisances. André Gillet (représentant la Communauté d’agglomération Toulon-Provence-Méditerranée) présente le résultat d’une étude réalisée par TPM, qui préconise une gare non pas à Cuers mais à La Pauline, plus près du centre de Toulon. Certains participants (dont Michel Bouisson, ADIPA) se réjouissent de l’abandon du projet de gare à Cuers.

L’association « Stop Nuisances Cuers » préconise un aménagement de la ligne classique Marseille-Vintimille et de la ligne Carnoules-Gardanne, la liaison Paris-Nice à grande vitesse se faisant par le nord, afin de permettre la libération de sillons pour les TER et la desserte, à terme, des départements alpins.

Joëlle Roure (habitante de Cuers) s’étonne que Réseau ferré de France puisse envisager la traversée de zones faisant partie du réseau Natura 2000. Michel Bouisson appelle à la rédaction d’une charte de protection des zones agricoles, Jean-Marc Mauric (Confédération paysanne du Var) appelle à la constitution de zones agricoles protégées (ZAP), l’effritement du pourcentage des terres agricoles dans la région n’étant plus acceptable. Le « tourisme vert » ne souffrirait-il pas également fortement de l’implantation d’une LGV au milieu des vignobles et des paysages varois ? L’apport de 3 millions de personnes supplémentaires dans le Var générant une pollution considérable ; sans compter le risque de flambée foncière qui empêcherait les jeunes de s’installer sur les terres de leurs parents. Mélanie Macario (doctorante en droit de l’urbanisme à l’Université d’Aix-en-Provence) suggère aux collectivités de prendre d’ores et déjà des précautions au moyen des zones d’aménagement différé (ZAD). Et a-t-on vraiment besoin d’une LGV ? Ne préférerions-nous pas plus de confort à plus de vitesse lorsque nous prenons le train (Christian Moulin, habitant de La Roquebrussanne) ?

- Le Beausset le 10 mai (348 participants)

La considération du coût trop élevé du projet qui risque de le faire échouer (Bernard Destrost) s’oppose à celle du « il est trop tôt pour parler de coût » (Robert Beneventi, président du SCOT de l’aire toulonnaise et maire d’Ollioules).

Ne pas confondre hausse du foncier due à la pénurie de logements et à l’arrivée du TGV (Gabriel Jourdan, Agence d’urbanisme de l’aire toulonnaise)

Jacques Matteodo propose un scénario alternatif, passant par Marseille et envisageant une gare souterraine et multimodale à La Seyne-sur-Mer, dans une zone très peu urbanisée (proposition détaillée dans un cahier d’acteur).

La question de la jonction entre les réseaux ferrés espagnol, français et italien est soulevée (Elizabeth Novo). La crainte est exprimée que la LGV profite surtout aux touristes alors que le besoin en transports locaux est très fort. Nadyne Chevret (collectif TGV Sud Var) confirme le scepticisme général sur l’avenir du TER, au regard du désengagement financier de l’Etat.

- Nice le 12 mai (121 participants)

La LGV est indispensable pour dynamiser et désenclaver les Alpes-maritimes. Louis Nègre, premier vice-président de la Communauté d'agglomération de Nice-Côte d'Azur (CANCA), Bernard Nicoletti, CCI Nice Côte d'Azur et, globalement, tous les élus du département, en sont convaincus.

Pour Giovanni Fusco, maître de conférence en géographie et aménagement à l'Université de Sophia-Antipolis, la démonstration est faite que, sans la LGV, l'amélioration des transports quotidiens est illusoire et que seule une solution mixte, à un axe, desservant le cœur des villes, passant par Marseille et arrivant à Vintimille, répond aux besoins de la Côte d'Azur.

- La Roquebrussanne le 17 mai (216 participants)

Comment accueillir la LGV, reconnue comme un élément important de développement économique, sans menacer le patrimoine naturel et culturel de la région (Jean-Paul Caporali, maire de La Roquebrussanne) ? Quelle compatibilité entre développement durable et avenir du Var, entre protection de l'agriculture et essor du tourisme ? Selon Marylène Fora (Protection du site brignolais), la modification du territoire provoquée par l'insertion d'une LGV risque de nuire au tourisme plutôt que de le favoriser. Louis-Marie Giacobbi (professeur agrégé de géographie) pose le problème du logement pour les nouveaux arrivants dans le Var.

Est-il nécessaire de dépenser des milliards pour faire gagner une heure de trajet aux touristes ? Aux yeux de certains Varois (Christian Moulin, association de sauvegarde du pays de la Sainte-Baume – Mont Aurélien – Plateau de l'Issole), le gain de temps en minutes ne justifie pas une telle dépense.

- Grasse le 18 mai (91 participants)

Les représentants de la CCI Nice Côte d'Azur apportent à la commission une pétition ayant recueilli 1400 signatures en faveur de la LGV qui devra rallier Nice à Paris en moins de 3h30. Le report modal de l'avion vers le rail doit en effet permettre un développement de l'aéroport à l'international. Le taux de report modal étant inversement proportionnel au temps de parcours, cela pose la question du temps de parcours maximum acceptable pour optimiser ce report modal. Ce point a une incidence directe sur la rentabilité socio-économique du projet.

En ce qui concerne la volonté du Conseil régional de développer les TER, il est clair que la limite de capacité étant pratiquement atteinte, il est nécessaire de libérer la ligne (Pierre Sarracino, directeur délégué TER SNCF). Pour Jean-Pierre Leleux (maire de Grasse), il est regrettable que la maîtrise de l'urbanisation ne soit pas à l'ordre du jour du débat.

Comme Robert Beneventi à la réunion du Beausset, Gérard Piel, vice-président de la Région PACA délégué aux transports, rappelle qu'il s'agit de déterminer l'opportunité d'une LGV, avant d'étudier son financement. Une source de financement consisterait en une taxe sur les poids lourds circulant sur l'autoroute A8. D'autre part, un financement au niveau européen est-il envisageable, sachant que la LGV PACA n'est pas inscrite au projet européen ?

Les nuisances phoniques sont évoquées, ainsi que les déficiences de la réglementation en la matière, car elle est calculée sur la base d'une moyenne de bruit, sans prendre en compte les pics.

- Marseille le 19 mai (109 participants)

Claude Vallette expose les arguments en faveur du scénario Aix / Marseille-Centre / Toulon-Nord / Nice : ce scénario présente pour lui la meilleure rentabilité économique, sociale et urbaine, la meilleure maîtrise des impacts négatifs et le meilleur service rendu. Bernard Destrost conteste ces arguments, particulièrement en ce qui concerne les coûts et les temps de parcours. Il ne voit pas pourquoi l'arc méditerranéen devrait forcément passer par Marseille. René Chaix (association Vivre à Gémenos) se réjouit au contraire de la prise en compte par la CUMPM des objections formulées à l'encontre du projet du projet passant par Marseille centre (objections concernant la protection d'Aubagne, Gémenos et Cuges)

Alain Patouillard (association TGV développement) s'oppose à RFF sur la faisabilité de la construction de 4 voies dans la vallée de l'Huveaune (2 voies TGV et 2 voies TER).

Pierre Seux (association Un train entre Gardanne et le Var) regrette l'absence d'une réflexion globale sur l'aménagement du territoire, ainsi que l'impression d'un débat faussé par les prises de position des élus.

- Aix-en-Provence le 24 mai (243 participants)

La Communauté du Pays d'Aix affirme sa volonté de participer activement au débat qui la concerne directement pour tous les scénarios, soutient le scénario défendu par la Communauté urbaine de Marseille et refuse d'être traversée une nouvelle fois par une infrastructure. Elle précise son attachement à un développement en parallèle du TER, qui est la vraie nécessité de la région. Cette position est corroborée par André Guinde, président du Syndicat mixte Concors-Sainte-Victoire, qui défend le grand site Sainte-Victoire.

Jean-Paul Déo, président de la Chambre de commerce et d'industrie des Alpes-de-Haute-Provence, défend à l'inverse un scénario passant par la Durance et le grand nord d'Aix. Jean-Claude Pernoud (président de l'association Le train avenir du Centre Var) propose un scénario qui décrocherait au sud d'Avignon et emprunterait la ligne Nice-Meyrargues. Louis Germain (président de l'Association de sauvegarde du patrimoine roussetain) propose quant à lui une solution qui s'appuie sur une LGV par l'axe Lyon-Turin et une ligne TER PACA par l'intérieur ; ces trois propositions sont développées dans des cahiers d'acteurs.

Christian Bayle, hydrogéologue aixois, s'interroge sur la prise en compte des tassements de terrain dans les houillères de Gardanne. Suzanne Lamouroux (Associations unies du Nord d'Aix) et Frédéric Guinieri (maire de Puyloubier) regrettent que RFF n'ait pas fourni plus d'éléments de comparaison entre les différentes solutions.

- Cagnes-sur-Mer le 26 mai (183 participants)

En début de séance, 4000 signatures supplémentaires de la pétition de la CCI Nice Côte d'Azur en faveur du projet de LGV PACA sont remises à la commission.

RFF est conduit à apporter des explications sur l'utilité de la 3<sup>e</sup> voie (permettre aux trains rapides de dépasser les trains lents et un cadencement plus rapide des TER) et le choix de la section Antibes-Nice (20 km suffisent et c'est la portion techniquement la plus faisable).

L'Association défense environnement Villeneuve souhaite que la ligne existante soit dédiée aux TER et la nouvelle ligne, passant par l'intérieur afin de préserver le littoral, aux TGV et au fret. Construite au maximum en souterrain, elle devra se poursuivre vers l'Italie.

Christiane Cousinie (Association des citoyens laurentins) soulève le risque de l'implantation d'une gare à Nice-Saint-Augustin, qui est une zone inondable.

L'association Marina Unit regrette, avec les habitants de Cagnes-sur-Mer, qu'aucune protection ne soit prévue pour limiter les nuisances sonores à Marina Baie des Anges.

- Brignoles le 30 mai (395 participants)

Jean-Pierre Guercin, maire de Brignoles, souhaite un suivi de la concertation après le débat public.

La CAPRE (Coordination associative provençale pour le respect de l'environnement), par l'intermédiaire de Jean-Claude Manrique, et l'Association de protection du site brignolais, représentée par Mireille Previu, réitèrent leur rejet en bloc de toute LGV, celle-ci ne pouvant apporter que des nuisances au Var. Jean-Claude Lhommeau (CAPRE et Comité local d'initiative public de Garéoult) évoque en sus les « dégâts collatéraux » représentés par les carrières, bases de travaux, sous-stations ...

L'association Le train avenir du Centre Var propose la réouverture de la ligne Carnoules-Gardanne pour offrir aux Varois une alternative à la route et rejoindre les bassins d'emploi de Marseille, Aix et Toulon et l'utilisation du tracé Nice-Meyrargues pour relier Nice au réseau à grande vitesse.

Jérôme Picavet (Association environnement Var) se demande comment RFF va pouvoir traverser la Plaine des Maures, emblématique de la région et classée en zone de protection spéciale (ZPS), concrétisation du réseau Natura 2000, alors que la France a déjà été condamnée par la Cour européenne de justice pour ne pas aller assez vite dans la mise en place de ce réseau qui concerne 1/3 de la zone d'étude.

- Draguignan le 31 mai (84 participants)

Pour Robert Giraud, la LGV ne résoudra pas le problème de la saturation de l'aéroport de Nice, car 1,2 million de voyageurs se reporteraient sur le rail alors que la fréquentation de l'aéroport augmentera de 7 millions de voyageurs d'ici 20 ans ; elle ne résoudra pas non plus le problème de la pollution car elle génèrera de nouveaux déplacements en voiture pour se rendre dans les nouvelles gares ; elle n'apportera pas d'amélioration au problème des camions sur les routes car elle ne sera pas mixte et car la ligne existante ne peut pas absorber de fret ; enfin, le Var est déjà le 1<sup>er</sup> département de destination des touristes en France et la LGV, en détruisant les espaces naturels remarquables qu'il comporte, tuera la « poule aux œufs d'or ».

Robert Giraud accuse également les élus de bloquer la procédure de classement de la Plaine des Maures en réserve naturelle, en attendant de savoir si elle se situera sur le passage de la LGV, propos démentis par RFF.

A l'inverse, René Defurne (Association des usagers de la gare les Arcs-Draguignan) estime que la ligne ferroviaire actuelle est saturée et n'apporte plus une véritable solution de transport quotidien pour l'utilisateur de la région. Il est donc impératif d'augmenter la capacité. Mais 2 solutions sont envisageables : moderniser la ligne actuelle ou créer une ligne nouvelle. Cette dernière hypothèse, que la ligne soit à grande vitesse ou non, lui paraît être la bonne

solution pour réserver la ligne historique aux TER et au fret. Il faut également considérer la saturation prévisible de l'aéroport de Nice, qui a déjà conduit à envisager la création d'un nouvel aéroport situé dans le Centre-Var. La seule manière de l'éviter est de construire la ligne nouvelle à grande vitesse, celle-ci seule autorisant un report du trafic de l'avion vers le train. De plus, on pourrait mettre des TER sur la LGV et réaliser un véritable service de TERGV. C'est pourquoi son association considère que la LGV PACA répond aux besoins des populations locales, notamment avec une gare TGV/TER aux Arcs, mais ne se prononce pas sur un scénario. De même, Monsieur Schtreichemberger, qui habite Draguignan et travaille à Marseille, estime que la LGV est une solution pour rapprocher les actifs de leur lieu de travail.

Le riche dialogue entre les intervenants et les participants, par-delà leurs conclusions opposées sur l'opportunité de la LGV PACA, a souligné la volonté de nombreux habitants du Var de s'assurer que la réalisation de la LGV PACA permettrait effectivement de ne pas voir se construire de surcroît une nouvelle autoroute et un nouvel aéroport. Dans le doute, Michel Gallezot, habitant de Vidauban, craint les effets induits d'une LGV sur la démographie, l'urbanisation, la spéculation foncière, la pression sur les sites naturels...

Sur la question du financement, Robert Giraudo s'oppose à RFF quand Michel Croc soutient que la région PACA n'aura à financer que 35% du projet. Il prévoit le double, étant donné le désengagement de l'Etat, la prochaine disparition des ressources des péages à cause de la privatisation des sociétés d'autoroute et le non-financement de la LGV par la Commission européenne.

Robert Giraudo estime que les Varois sont devant un vrai choix de société : si le Var devient plus facile d'accès, il connaîtra le même sort que les Alpes-Maritimes. Il préconise de faciliter le transport de proximité et de freiner le développement du tourisme par une lutte contre l'étalement urbain.

- Toulon le 1<sup>er</sup> juin 2005 (118 participants)

Robert Beneventi soutient la nécessité pour Toulon de se doter d'infrastructures de transport performantes. Il pense que le scénario proposé par le SCOT de l'aire toulonnaise est le moins destructeur pour le Var et pour l'environnement, car une majeure partie de ce tracé passe en tunnel.

Robert Giraudo conteste la LGV comme moyen de lutter contre le chômage car on constate que le taux de chômage est inversement proportionnel à la rapidité de liaison de ces villes à la grande vitesse. Christian Moulin trouve que le TGV n'est pas un moyen de transport écologique car il consomme de l'électricité produite en grande partie à partir de l'énergie nucléaire.

À propos de la vitesse, Suzanne Laugier pense que les gens pressés continueront de prendre l'avion et les autres, qui prendront le train, ne sont pas à 10 minutes près ! Robert Giraudo estime que cette LGV n'est faite que « pour les hommes d'affaires pressés qui viennent passer le week-end sur la Côte » et n'empêchera pas la saturation de l'aéroport de Nice. Jacques Monier, de la DGAC, précise que les prévisions de report faites par RFF correspondent à 3 ans de croissance de l'aéroport de Nice. Lise Mermillod (RFF) confirme que le propos de RFF n'est pas de dire qu'avec la LGV il n'y aura pas d'aéroport nouveau ou d'autoroute en plus, mais d'offrir aux citoyens une réelle possibilité de choix de leur mode de transport.

Noël Porreaux suggère un référendum sur le sujet de la LGV. Myriam Pipino (Association de sauvegarde du pays de la Sainte-Baume - Mont-Aurélien - Plateau de l'Issole) est convaincue que le tracé le long de l'autoroute est déjà choisi. Michèle Chaix (association Stop Nuisances Cuers) juge que les Marseillais et les Toulonnais ont déjà leur LGV et que les Niçois la

veulent sans en subir les inconvénients. Mélanie Macario craint que la LGV ne fasse du Var un « département dortoir » et dénonce le manque de vision d'aménagement du territoire. Robert Beneventi la rejoint sur ce dernier point et reconnaît que les collectivités auraient dû avoir trois années en amont de ce projet pour réaliser le schéma de cohérence territoriale. Pour pouvoir offrir des emplois aux Varois et faire revenir les entreprises dans l'aire toulonnaise, il est nécessaire de s'équiper d'infrastructures de transport de qualité.

- Saint-Raphaël le 2 juin 2005 (116 participants)

Claude Noël, 1<sup>er</sup> adjoint au maire de Saint-Raphaël, comme Alain Miton, habitant de La Motte, craint une altération de la qualité de desserte de Saint-Raphaël et préconise une ligne verte pour relier la ville à la grande vitesse.

Monsieur Vian, président de l'Association des propriétaires de gîtes de France, souhaite la réouverture des petites gares du département pour éviter l'augmentation du trafic routier avec l'arrivée de la LGV.

Jérôme Picavet craint que la LGV ne consume toutes les ressources de la région au détriment du TER.

En ce qui concerne la possibilité d'un 2<sup>ème</sup> aéroport au Luc, RFF explique que n'étant pas international, cet aéroport, s'il se construisait, n'aurait aucune synergie avec une gare TGV.

Nicolas de Chateaux (Association des usagers de la gare des Arcs-Draguignan) a le sentiment que les opposants au projet « s'opposent pour s'opposer » sans proposer d'autre solution que de fermer le département au tourisme ; il rappelle que la région vit du tourisme.

- Digne-les-bains le 9 juin 2005 (87 participants)

Pour Jean-Louis Bianco (président du Conseil général des Alpes de Haute Provence), le projet de LGV PACA représente une formidable opportunité de désenclaver les départements alpins. Madame le maire de Malijai souhaite également profiter du débat sur la LGV PACA pour obtenir la réhabilitation de la desserte ferroviaire des Alpes de Haute Provence.

Eric Brucker (Société alpine de protection de la nature) regrette que les débats publics sur la LGV PACA et la liaison Grenoble-Sisteron n'aient pas été coordonnés, car les deux sujets sont liés.

Bernard Destrost exprime son soutien à la démarche des départements alpins. Jean-Paul Déo souligne que la région est appelée à se développer vers le nord, le littoral étant saturé et demande l'étude des scénarios passant par le Val de Durance avec une gare vers le secteur de Peyrolles-Meyrargues.

Pour François Plesnar, en revanche, la solution pour désenclaver les départements alpins est de développer les TER depuis Aix TGV jusqu'à Gap.

Claude Jullien (FNAUT PACA) considère qu'il est plus judicieux pour les habitants du Val de Durance d'être reliés à la gare TGV d'Avignon par une liaison TER (réouverture de la ligne Pertuis-Cavaillon) que vers la gare TGV d'Aix.

Bruno Couturier fait remarquer que la SNCF fait beaucoup d'efforts sur les grandes lignes et bien peu sur les petites. De même, Monsieur Garcia trouve que RFF et la SNCF ont un discours « purement commercial et qui ne parle pas aux citoyens ».

## 5. Les ateliers pédagogiques

- L'atelier pédagogique sur le financement du projet de LGV PACA

Depuis l'ouverture du débat, il existait une forte interrogation concernant l'incidence sur la fiscalité locale de la participation des collectivités territoriales au financement de cette infrastructure. La Commission particulière du débat public a considéré que cette interrogation, à laquelle RFF ne pouvait répondre avec la précision que le public exigeait, devait faire l'objet d'un atelier pédagogique spécifique le 25 mai à Marseille. Les collectivités locales n'ont pas accepté de participer à cet atelier. L'absence des responsables politiques a été déplorée à plusieurs reprises au cours de la réunion.

Celle-ci a néanmoins permis d'explicitier les enjeux du partage des ressources financières entre l'utilisateur-client et le contribuable, entre le contribuable national et le contribuable local, et entre le contribuable d'aujourd'hui et celui de demain, pour comprendre qui paye une infrastructure comme la LGV PACA. Julien Lévêque (Laboratoire d'économies des transports) a expliqué que pour rompre avec la spirale de l'endettement qui avait marqué le financement des premiers TGV par la SNCF, la loi interdit à RFF de participer au financement d'un projet au-delà des recettes de péage liées au trafic que le gestionnaire du réseau peut en attendre. Ainsi, la part de l'utilisateur (qui correspond à la part des entreprises ferroviaires, SNCF et RFF) dans le financement est tombée autour de 15-20% du coût des projets envisagés aujourd'hui, le reste devant être payé par les contribuables, à travers les financements européens, ceux de l'État ou des collectivités territoriales.

Les représentants de RFF, de la SNCF et de l'État ont confirmé que la part des subventions publiques nationales et locales se situerait aux environs de 70% du coût du projet. Claude Gressier (CGPC) a précisé qu'aujourd'hui, l'État finance la moitié de cette part, les collectivités locales devant financer l'autre moitié, ce qui, après participation de RFF et subvention européenne s'il y a lieu, correspondraient à 35% du coût du projet, soit environ 2 milliards d'euros.

La réunion a également permis de clarifier les diverses modalités de financement envisageables. Outre la participation de RFF, la SNCF finance les gares et les installations d'entretien et de garage du matériel roulant. L'État compte financer sa part avec les ressources de l'Agence de Financement des Infrastructures de Transport (AFITF) abondées par un prélèvement sur les péages autoroutiers. Plusieurs participants s'interrogent toutefois sur la pérennité de cette source de financement. Christian Moulin (Association de sauvegarde de pays de la Sainte-Baume - Mont Aurélien - Plateau de l'Isole) signale que les 8 milliards d'euros de l'AFITF ne seront pas suffisants pour financer tous les projets prévus jusqu'en 2012, sachant que la LGV PACA n'y figure pas. Quels seront les critères d'arbitrage entre les projets ? Le représentant de la Caisse des dépôts et consignations a précisé les montages financiers aujourd'hui envisageables avec les collectivités locales et en cours de discussion pour la LGV Sud-Europe Atlantique. Enfin, une large discussion a eu lieu sur les possibilités de partenariat public-privé (PPP). Plusieurs participants ont considéré que ce n'est ni une solution miracle ni une solution indigne. La rareté des fonds publics et le coût des projets imposant le recours au PPP, Jean-Marc Guillelmet (association TGV développement et MNLE) a toutefois mis en garde sur la nécessaire maîtrise des termes du partenariat, et notamment du partage des risques.

Quel sera le poids du financement éventuel de la LGV par des collectivités territoriales de PACA dans les budgets de ces collectivités compte tenu des autres projets régionaux en matière d'infrastructure et de transport (TER, autoroutes) dans les 15 ans à venir ?

À combien se montera la participation des foyers de la région PACA ?

Aucun représentant des collectivités territoriales n'étant présent, aucune réponse institutionnelle n'a pu être apportée à ces questions. En ce qui concerne la seconde, la CPDP, à partir des éléments demandés à la Trésorerie Paierie Générale de PACA, a évalué la charge moyenne par habitant de la région PACA à 60€/an pendant 30 ans, pour un emprunt de 2 Md€ montant attendu de la participation des collectivités locales au projet. Sachant que 2/3 des recettes des collectivités proviennent de transferts de l'État, et un tiers de recettes fiscales, ce chiffre ne peut être considéré comme le montant de l'impôt qui sera prélevé pour financer le projet. Mais il indique clairement que les collectivités locales devront trouver des montages financiers spécifiques et dégager des recettes fiscales supplémentaires afin de contribuer au financement de la LGV PACA à hauteur de 2 milliards d'euros.

Devant l'insuffisance de ces précisions relativement aux attentes des habitants, Jean-Claude Manrique (Association de sauvegarde des pays de la Sainte-Baume - Mont Aurélien - Plateau de l'Issole) a exprimé son mécontentement et Éric Pourchier (CAPRE) regrette l'absence de représentants élus alors que de nombreux acteurs ont pris la peine de se déplacer pour participer à cet atelier.

- L'atelier pédagogique de présentation des solutions alternatives

Devant la pertinence de l'argumentation en faveur de solutions alternatives au projet présenté par le maître d'ouvrage, la CPDP a voulu donner aux auteurs de ces propositions l'opportunité de les présenter officiellement au cours d'un atelier pédagogique spécifique (le 16 juin 2005), le plus souvent en soutien de cahiers d'acteurs édités par la commission.

Chaque interpellateur disposait de 10 minutes pour présenter la solution qu'il voulait promouvoir. Les interventions étaient classées en plusieurs « familles » :

- les solutions « Haut-Var, Centre-Var », présentées par :
  - la Chambre de commerce et d'industrie des Alpes-de-Haute-Provence \*
  - l'Association sauvegarde environnement Cuges \*
  - l'Association Le train avenir du Centre Var \*
- les solutions « ligne existante », présentées par
  - le groupe Les Verts au Conseil régional PACA
  - l'Association pour la sauvegarde du patrimoine roussetain \*
  - la Confédération paysanne du Var
- les solutions « gares centre-gares nouvelles », présentées par
  - Jacques Matteodo, ingénieur retraité \*
  - l'Agence de déplacements et d'aménagement des Alpes-Maritimes \*
  - l'Association des voyageurs du Moyen-Var \*

- les solutions « littorales », présentées par
  - la communauté d'agglomération Toulon-Provence-Méditerranée \*
  - la communauté urbaine de Marseille-Provence-Métropole \*
  - le GIR Maralpin \*

*\* Les astérisques indiquent que ces solutions font l'objet d'un cahier d'acteur (cf annexe 7.1).*

La classification proposée par le cabinet SMA+ permet de mettre en évidence les enjeux, les objectifs et les éléments les plus importants des propositions alternatives. Elle les classe selon 5 thèmes principaux.

Un premier groupe de propositions définit, sous différentes formes, des objectifs à poursuivre lors de la réalisation de la nouvelle infrastructure qui peuvent être classés dans deux sous-groupes :

#### Rôle futur du mode ferroviaire

- *relier efficacement les agglomérations de la Région,*
- *renforcer la coordination entre TGV, TER et autres transports en commun,*
- *développer une offre TER plus efficace et attractive,*
- *assurer le développement du trafic fret,*
- *assurer la coordination avec la politique des transports,*
- *assurer des liaisons internationales efficaces.*

#### • Fonctionnalités de la nouvelle infrastructure

- *quels trains emprunteront la nouvelle infrastructure ?*
- *celle-ci sera-t-elle à usage exclusif ?*
- *quel type de service devra-t-elle permettre de réaliser ?*
- *comment va-t-elle interagir avec le réseau existant ?*

Un deuxième groupe de propositions concerne plutôt des éléments concrets, des mesures et des infrastructures qui devraient être mises en œuvre dans le cadre du projet :

#### • Couloirs à privilégier

- *à l'Ouest, deux options sont proposées :*
  - *passage par le Nord-Ouest pour assurer des temps de parcours attractifs entre la Côte d'Azur et Paris,*
  - *passage par le Sud-Ouest pour assurer une bonne liaison entre les agglomérations du littoral,*
- *à l'Est, les couloirs sont assez proches et varient principalement en fonction de la position des gares.*

#### • Localisation des gares et fonctions à assurer

- *rapprocher les gares du centre des agglomérations,*

– assurer une meilleure interconnexion avec les réseaux de transports collectifs pour que la gare puisse jouer le rôle de plate-forme d'interconnexion multimodale.

• Réutilisation de l'infrastructure existante et maillage par des tronçons de nouvelle infrastructure

Les cinq thèmes principaux énoncés par le cabinet SMA+, qui s'influencent mutuellement, sont indissociables et doivent donc être traités de manière simultanée et coordonnée.

## 6. Réunions de synthèse

Les réunions de clôture du débat sont naturellement un moment privilégié pour faire entendre une dernière fois ses convictions et montrer sa détermination à les faire prendre en compte dans la décision à venir. Les réunions de synthèse n'ont pas échappé à cette règle et, outre la « caravane » de ses plus fidèles participants, elles ont drainé sur leur passage plusieurs cortèges de manifestants : tracteurs pour Toulon et cow-boys du parc OK Corral à Marseille.

Afin de rendre compte le mieux possible des avis et des attentes des acteurs du débat, trois questions leur avaient été posées par écrit avant les réunions de synthèse, sur leur bilan du débat, leur attente par rapport aux suites données au projet par le maître d'ouvrage et par rapport aux modalités d'un dialogue en cas de poursuite du projet. Une synthèse de ces réponses a été présentée aux réunions de clôture. Parallèlement, la commission avait demandé au comité d'orientation de faire des propositions pour répondre à ces attentes.

Au cours de ces réunions, les acteurs du débat ont exprimé leur position sur le projet : elles sont présentées dans la troisième partie de ce compte rendu.

## III. LES AUTRES FORMES DE PARTICIPATION DU PUBLIC

### 1. Les cahiers d'acteurs (cf. annexes 7.1 et 7.2 )

55 cahiers d'acteurs ont été édités par la CPDP pendant le débat. Ils ont permis à leurs auteurs d'expliquer leur position et leurs propositions le cas échéant.

La répartition des origines des cahiers d'acteurs est la suivante :

- comités de défense : 24%
- associations de défense de l'environnement : 13%
- associations ferroviaires : 13%
- particuliers : 4%
- organismes socio-économiques : 13%
- collectivités : 13%
- élus : 9%
- partenaires du projet : 9%

Les opinions exprimées vont de l'adhésion totale au projet de LGV (principalement des partenaires et des collectivités) à un refus catégorique (principalement d'associations varoises) en passant par des positions plus nuancées, soit qu'elles souhaitent accompagner le

projet de conditions (positionnement des gares, TER), soit qu'elles souhaitent le compléter, voire le remplacer, par des solutions alternatives.

## **2. Les contributions**

Plus de 300 contributions, délibérations et motions ont été adressées à la CPDP (et mises en ligne), ainsi que 14 pétitions ayant recueilli au total plus de 26 000 signatures, présentant des avis diversifiés sur le projet : 1/3 des signataires sont complètement opposés au projet tandis que les 2/3 restants sont pour le projet avec pour certains une préférence pour un scénario en particulier.

## **3. Le système questions/réponses (SQR)**

Comme dans d'autres domaines, c'est du département du Var qu'est venu le plus grand nombre de questions (49%, contre 23% des Alpes-Maritimes et 16% des Bouches-du-Rhône, soit une répartition très similaire à celle des demandes de documents). Les habitants de Cuers et de La Roquebrussanne se sont montrés très actifs en la matière, ces communes étant en la matière aussi prolifiques, voire davantage, que les chefs-lieux (*cf. annexe 8.2*).

La plupart des questions posées l'ont été à l'occasion des réunions (61%), le reste se répartissant à peu près également entre cartes T, courriers électroniques et questions posées sur le site web.

Environ 20% des questions intégrées au SQR étaient en fait des avis, et non des demandes de précisions sur le projet ou le débat. Parmi les 80% de « véritables » questions, la CPDP et le maître d'ouvrage ont défini des catégories pouvant être regroupées comme suit :

- questions ayant trait au contexte (régional, institutionnel, socio-économique, ainsi que les questions liées au financement) : 30%
- questions en rapport avec l'exploitation de la ligne (capacité d'exploitation, questions techniques, trafic, SNCF) : 23%
- questions sur l'environnement : 11%
- questions relatives aux tracés éventuels de la ligne : 6%
- autres questions : 7%

## **IV. L'EXPERTISE COMPLÉMENTAIRE**

Après 2 mois et demi de débat public et 20 réunions publiques, plusieurs acteurs contestent les conclusions des études réalisées par RFF sur :

- l'analyse des possibilités d'amélioration du réseau existant en termes de capacité de la ligne existante Marseille-Toulon-Nice et en termes de gains de temps envisageables
- l'intérêt de la réouverture de la ligne Carnoules-Gardanne

Le 11 mai 2005, la Commission nationale du débat public a décidé, sur la demande de la CPDP LGV PACA, de faire réaliser un dire d'expert par le cabinet suisse SMA+. Ce cabinet a été

sélectionné, suite à une consultation, pour l'adéquation de sa réponse avec le cahier des charges, la concordance de son offre avec la prestation offerte et pour sa parfaite indépendance vis-à-vis du maître d'ouvrage et de la CNDP.

Les objectifs du dire d'expert étaient d'une part d'évaluer les études réalisées par RFF sur les possibilités d'augmentation de la capacité et de la vitesse du réseau existant et, d'autre part, d'évaluer la pertinence des propositions alternatives présentées par les acteurs au cours du débat public.

En ce qui concerne le premier point, le cabinet SMA+ a conclu que les méthodologies adoptées ainsi que l'identification et la quantification des problèmes par RFF sont correctes. De même, les infrastructures proposées sont compatibles avec les hypothèses de trafic et adaptées aux problèmes identifiés à un niveau de préfaisabilité fonctionnelle.

Les estimations de gains de temps de parcours envisageables par correction du tracé de la ligne existante et par application de la technologie pendulaire sont jugées correctes.

Le cabinet SMA+ estime qu'il manque un volet "prospectif" à l'étude de réouverture de la ligne Carnoules-Gardanne et que, de ce fait, l'étude sous-estime probablement son potentiel et donne un jugement négatif prématuré.

Le deuxième point, relatif à la réouverture de la ligne Carnoules-Gardanne, a été exposé dans le paragraphe concernant l'atelier de présentation des solutions alternatives.

Le cabinet SMA+ aborde également la problématique du phasage. De son point de vue, le phasage permettrait d'assurer une meilleure rentabilité de l'investissement, en résolvant les problèmes les plus urgents.

Dans sa conclusion, le cabinet recommande que la LGV s'intègre au mieux dans le territoire, dégage des synergies avec les autres réseaux de transport, pour offrir une mobilité accrue à toute la population et devenir une véritable alternative à l'avion et à la voiture.

Les premières conclusions de ce dire d'expert ont été présentées aux acteurs lors d'un atelier qui précédait les réunions de synthèse. Le résultat définitif est maintenant consultable sur le site Internet du débat public. Vous pouvez également le demander auprès de la CNDP.

## **CONCLUSION**

Au total, plus de 8 300 personnes ont participé aux 39 réunions organisées par la CPDP. Pendant la préparation du débat comme pendant son déroulement, de multiples acteurs (associations, collectivités, CCI, etc.) ont parallèlement organisé leurs propres réunions et l'assistance y a également été nombreuse. Le temps du débat public a ainsi été le moment d'une mobilisation sur le projet de LGV PACA particulièrement intense, comme l'atteste le très grand nombre de contributions, de motions, de délibérations ou encore de pétitions adressées à la CPDP, tout comme les 55 cahiers d'acteurs diffusés. La participation au débat a été exceptionnelle en nombre, en qualité d'argumentation et de dialogue, malgré des échanges parfois vifs.

Le débat n'en est pas resté à la vision départementale qui avait dominé dans sa première phase du fait de la territorialisation des enjeux. Au contraire, les arguments et les participants ont circulé d'une réunion à l'autre, d'un département à l'autre. Cela s'est notamment concrétisé par une importante « caravane » du débat : militants associatifs, élus ou simples citoyens qui ont pris sur leur temps pour venir à un grand nombre de réunions et écouter les arguments développés dans les départements voisins, y faire entendre leur point de vue, qu'ils soient interpellateur à la tribune ou participant dans la salle.

Outre ces personnes les plus impliquées, nombreux sont ceux qui ont fait l'effort de prendre connaissance des documents diffusés ou publiés sur le site Internet du débat, ont réfléchi aux informations ou aux arguments entendus, ont posé des questions en réunion ou par le biais du système questions-réponses pour se forger leur propre point de vue sur ce projet complexe. La réflexion personnelle, l'écoute des autres, la circulation des acteurs et des idées ont permis à beaucoup de participants, notamment des élus et des associations, d'évoluer dans leurs positions. Ainsi le débat a vu se développer une réelle dynamique des échanges.

Beaucoup l'ont indiqué au moment de sa clôture, le débat a été pour ses participants riche et révélateur des enjeux de la LGV PACA grâce à la qualité de l'information sur les différentes dimensions du projet et à la diversité des éclairages apportés. Il a donné à chacun la possibilité de s'informer et de s'exprimer en étant ouvert à l'expression de tous et à la confrontation des avis contradictoires. Il a été constructif et complet. La CPDP tient à remercier chacun des participants pour sa contribution à la qualité de ce débat.

## TROISIÈME PARTIE : LES POSITIONS A LA FIN DU DÉBAT

À la question, posée au débat, de l'opportunité d'une ligne nouvelle à grande vitesse dans la région PACA, la réponse est complexe : une ligne nouvelle, oui mais pas nécessairement de bout en bout ni forcément à grande vitesse (cette dernière étant néanmoins ressentie comme une très forte nécessité pour le désenclavement des Alpes-Maritimes). Et, surtout, à condition que cette ligne nouvelle soit assortie d'un vrai programme de transports régionaux, qu'elle respecte l'environnement, que les gares soient au cœur des agglomérations, qu'elle s'intègre à un vrai plan d'aménagement du territoire, et qu'elle apporte un réel progrès au quotidien (report modal, gain en temps de parcours...) ! Par conséquent, avant de répondre à la question de l'opportunité d'une LGV, les participants au débat souhaitent que le maître d'ouvrage et les élus prennent en compte leurs priorités et répondent à leurs inquiétudes.

### 1. Des réponses à la question de l'opportunité diversifiées selon la hiérarchisation des objectifs :

Des convergences plus ou moins partagées sont apparues sur les décisions à prendre :

- Tous les acteurs se rejoignent sur la nécessité d'augmenter les capacités ferroviaires et de donner la priorité aux transports quotidiens (TER et dessertes type RER), afin d'offrir une vraie alternative au « tout routier » ;
- Profiter de l'implantation de cette ligne pour réfléchir à l'aménagement du territoire (la Région a annoncé son intention de mettre en place des comités de réflexion) ;
- Etablir des liaisons rapides entre les métropoles régionales et vers le réseau TGV européen ;
- Maintenir la desserte des gares-centres – et ne pas envisager de gares excentrées (pour les acteurs convaincus de la nécessité de la LGV) ;
- Poursuivre le projet vers l'Italie pour réaliser l'arc méditerranéen (pour les acteurs convaincus de la nécessité de la LGV) et en étudier la cohérence avec les projets italiens ;
- Etudier la nécessité d'une solution mixte voyageurs/marchandises dans les Alpes-Maritimes, en collaboration avec les acteurs socio-économiques de Barcelone et Gênes,.

Ces convergences ne suffisent pas à donner une réponse univoque à la question de l'opportunité. Des inquiétudes et des interrogations demeurent à lever :

- Inquiétudes sur les impacts environnementaux du projet ;
- Interrogations sur le financement du projet et son incidence sur les finances et la fiscalité locales ;
- Scepticisme sur la capacité, en particulier financière, de développer les TER en parallèle avec la mise en œuvre du projet de LGV (Il n'y a pas d'engagement sur le développement des transports régionaux au-delà du CPER) ;
- Interrogations sur l'emplacement des gares et les projets urbains qui doivent l'accompagner ;

Le débat a fait ressortir, selon les objectifs poursuivis, trois familles de projets en plus de ceux nécessaires à l'amélioration des déplacements quotidiens :

- Un projet de LGV Côte d'Azur, destiné à rapprocher le plus possible Nice de Paris et de l'Europe pour désenclaver les Alpes-Maritimes (projet notamment porté par la CCI de Nice). Ce projet permet d'une part de libérer l'aéroport de Nice des vols nationaux au profit de l'international, et, d'autre part, le scénario le plus direct offre l'opportunité de desservir le centre de Cadarache et, par des connexions, les départements alpins.
- Un projet de LGV desservant en chapelet les métropoles littorales (projet notamment porté par les agglomérations de Marseille, Toulon et Aix-en-Provence), qui assure la position de Marseille sur l'arc méditerranéen, améliore les relations entre les métropoles de la région et permet l'implantation de gares proches des centres -villes.
- Un projet émanant d'associations locales portant sur des liaisons régionales rapides appuyées sur le réseau existant. Ce projet vise en priorité à répondre aux besoins en déplacements ferroviaires quotidiens et à limiter les coûts financiers et environnementaux, au prix d'un objectif final moins ambitieux sur le temps de parcours Paris-Nice.

Chacun de ces projets module les quatre objectifs initiaux selon une vision de l'aménagement du territoire qui lui est propre. Ainsi le débat a fait émerger trois conceptions de l'aménagement du territoire que l'on pourrait résumer par :

- le TGV d'abord : la desserte à grande vitesse est une condition nécessaire au développement et les territoires les plus enclavés doivent en bénéficier ;
- les métropoles d'abord : tout projet doit être articulé autour des grandes agglomérations qui structurent le territoire régional ;
- les territoires d'abord : l'irrigation des territoires partage la priorité avec leur préservation.

Le débat a souligné l'insuffisance de la réflexion préalable sur les conceptions de l'aménagement du territoire qui doivent justifier le projet et la crainte de voir, dans le cadre des études ultérieures, la problématique de l'aménagement du territoire réduite à la justification de la construction d'une ligne à grande vitesse. Une décision de poursuite du projet ne pourra donc être prise sans que soient précisées les visions de l'aménagement du territoire régional qui la fondent.

## **2. Des questions à approfondir pour concilier entre eux les différents objectifs du projet**

Les trois familles de projets que le débat a différenciées appellent des études complémentaires, notamment pour hiérarchiser les objectifs auxquels elles répondent pour approfondir les conceptions de l'aménagement du territoire dans lesquelles elles s'intègrent et pour préciser les liens entre objectifs, fonctionnalités, localisation des gares et coût du projet.

- Le projet de LGV Côte d'Azur implique d'approfondir les scénarios passant par le Moyen et le Haut-Var et de préciser les objectifs en matière de desserte – soit la plus

directe pour Nice, soit la desserte des gares centres de Cannes, Antibes et Nice, ces fonctionnalités différenciant les couloirs de passage à envisager ;

- Pour le projet de desserte en chapelet des métropoles littorales, il s'agit d'approfondir les études de la famille de desserte entreprises par les agences d'urbanisme de Marseille et du SCOT de Toulon en liaison avec l'agence des Alpes-Maritimes et de déterminer des passages par Marseille (Saint-Charles ou une nouvelle gare à Blancarde ?) et Toulon ;
- Le projet de liaisons rapides implique des études de faisabilité de solutions alternatives présentées dans le débat.

Pour chacune de ces trois familles, la différence entre les problèmes ferroviaires à résoudre à l'est des Arcs/Fréjus-Saint-Raphaël et ceux qui s'imposent à l'ouest de cette ligne permet d'envisager un phasage de réalisation.

À l'est des Arcs/Fréjus-Saint-Raphaël, un consensus existe sur :

- a. la nécessité de relier les Alpes-Maritimes au réseau TGV par une LGV et de dédier la ligne littorale dédiée au TER ;
- b. une gare TGV aux Arcs ;
- c. une gare TGV à Nice-Saint Augustin.

À l'ouest des Arcs/Fréjus-Saint-Raphaël, ont émergé :

- a. la nécessité d'améliorer les relations existantes entre Marseille, Aubagne et Toulon, ce qui pourrait justifier la création d'une LGV entre Marseille et Toulon.
- b. la demande d'un passage facilité dans Marseille ;
- c. la nécessité d'offrir une alternative ferroviaire à la voiture dans le Moyen Var en réutilisant les voies existantes, notamment Carnoules-Gardanne.

L'intérêt pour un prolongement vers l'Italie est ressorti du débat, et devra être étudié pour une phase ultérieure de réalisation et pour l'inscription dans les projets européens.

**Conclusion : les suites du débat proposées par la CPDP**

La loi confie à la CNDP un rôle de garant de la participation du public tout au long du processus d'élaboration du projet. Ce rôle pourrait se concrétiser par la nomination par la CNDP d'un garant de la poursuite de la concertation dans des conditions de transparence, d'équivalence et d'argumentation analogues à celles qui régissent la phase de débat public maintenant achevée.

En cas de poursuite du projet, la CPDP propose pour garantir la participation du public :

- La création d'un comité de concertation rassemblant les acteurs du débat ;

- La rédaction par les membres de ce comité d'une charte régissant le fonctionnement de la concertation sur le projet dans les années à venir ;
- La vérification par le garant nommé par la CNDP du bon fonctionnement de ce comité et de la mise en œuvre de sa charte ;

En matière d'information du public, la CPDP préconise que :

- Le garant veille aux bonnes conditions d'information du public tout au long du processus d'élaboration du projet ;
- un site Internet du projet soit maintenu et mis à jour tout au long de ce processus.

## LISTE DES SIGLES EMPLOYES

ADAAM :	Agence des déplacements et d'aménagement des Alpes-Maritimes
ADIPA :	Association de défense des intérêts des propriétaires agricoles de Puget-Ville
AFITF :	Agence de financement des infrastructures de transports
ASEC :	Association sauvegarde environnement Cuges
CANCA :	Communauté d'agglomération Nice-Côte d'Azur
CAPRE :	Coordination associative provençale pour le respect de l'environnement
CCI :	Chambre de commerce et d'industrie
CGPC :	Conseil général des ponts et chaussées
CIADT :	Comité interministériel pour l'aménagement et le développement du territoire
CNDP :	Commission nationale du débat public
CPDP :	Commission particulière du débat public
CPER :	Contrat de plan Etat-Région
DGAC :	Direction générale de l'aviation civile
FNAUT-PACA :	Fédération nationale des associations d'utilisateurs des transports, région Provence-Alpes-Côte d'Azur
INRETS :	Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité
GIR :	Groupe interdisciplinaire de recherche
LET :	Laboratoire d'économie des transports
LGV :	Ligne à grande vitesse
MNLE :	Mouvement national de lutte pour l'environnement
MPM :	Communauté urbaine Marseille-Provence-Métropole
PPP :	Partenariat public-privé
RFF :	Réseau ferré de France
RFI :	Réseau ferré d'Italie
SCOT :	Schéma de cohérence territoriale
SNCF :	Société nationale des chemins de fer
SQR :	Système questions-réponses
TER :	Train express régional
TPM :	Communauté d'agglomération Toulon-Provence-Méditerranée
URVN :	Union régionale vie-nature
ZAD :	Zone d'aménagement différé
ZAP :	Zone agricole protégée
ZPS :	Zone de protection spéciale

## SOMMAIRE DES ANNEXES

### **Annexe 1 : Documents officiels**

- Annexe 1.1 : Lettre de saisine
- Annexe 1.2 : Décision de la CNDP d'organiser un débat public
- Annexe 1.3 : Nomination du Président et des membres de la Commission particulière
- Annexe 1.4 : Délai supplémentaire accordé au maître d'ouvrage pour la remise du dossier support
- Annexe 1.5 : Décision d'une expertise complémentaire

### **Annexe 2 : Code éthique et déontologique**

### **Annexe 3 : Liste des acteurs du débat**

### **Annexe 4 : Liste des interpellateurs aux auditions publiques**

### **Annexe 5 : Planning de l'exposition itinérante**

### **Annexe 6 : Réunions publiques**

- Annexe 6.1 : Répartition géographique de la participation aux réunions
- Annexe 6.2 : Liste des réunions de proximité

### **Annexe 7 : Cahiers d'acteurs**

- Annexe 7.1 : Liste des cahiers d'acteurs
- Annexe 7.2 : Répartition géographique des auteurs des cahiers d'acteurs

### **Annexe 8 : Système Questions-Réponses**

- Annexe 8.1 : Répartition par thèmes
- Annexe 8.2 : Répartition géographique des questions