



Bilan du débat public

Ligne à Grande Vitesse PACA

21 février - 8 juillet 2005

établi par le Président
de la commission nationale
du débat public

20 juillet 2005

Le Président

**DÉBAT PUBLIC SUR LE PROJET DE LIGNE A GRANDE VITESSE
PROVENCE-ALPES-COTE-D'AZUR.**

**BILAN ÉTABLI PAR LE PRÉSIDENT
DE LA COMMISSION NATIONALE DU DEBAT PUBLIC.**

Le débat public sur le projet de ligne ferroviaire à grande vitesse Provence-Alpes-Côte-d'Azur dit « LGV PACA » est le quatrième qui s'est déroulé sur le territoire de cette région, venant après les débats publics sur le projet de ligne à très haute tension Boute-Carros (mars à septembre 1998), sur le projet d'extension du port de Nice (novembre 2001 à février 2002) et sur le projet d'extension de la zone porte-conteneurs du port de Fos dit « Fos 2XL » (avril à juin 2004)¹. La région PACA est ainsi celle qui a connu le plus grand nombre de débats publics et elle va conserver quelque temps cette avance puisque s'y déroule actuellement pour partie le débat public sur le projet de liaison entre Grenoble et Sisteron (qui concerne aussi la région Rhône-Alpes) et que sont en cours de préparation les débats sur le projet international de réacteur expérimental sur la fusion nucléaire ITER et sur le projet de contournement routier de Nice ; enfin elle sera pour une part concernée par le débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et sur l'axe languedocien que la Commission nationale du débat public vient de décider lors de sa séance du 6 juillet 2005.

*

Les orientations fixées par la CNDP quant au dossier du débat.

Le Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire du 18 décembre 2003 avait inscrit le projet de LGV PACA sur la carte des infrastructures de transport à long terme (horizon 2025) ; la Commission nationale du débat public en a été saisie par le Président de Réseau Ferré de France le 5 avril 2004 et elle décidait le 5 mai suivant que ce projet devait faire l'objet d'un débat public et qu'elle l'organiserait elle-même.

Le projet tel que le présentait le dossier de saisine n'était pas encore très précisément défini : la zone d'étude s'étendait sur plus de 200 km d'Ouest en Est de Cavillon presque jusqu'à la frontière italienne et elle avait en Nord-Sud une largeur de 10 à 15 km dans sa partie la plus étroite, de Nice à Menton, mais de 70 à 80 km dans toute sa partie centrale.

¹ La région n'a été que marginalement concernée par le débat public sur le projet de renouvellement de l'usine d'enrichissement d'uranium d'Areva à Pierrelatte, Drôme (septembre-octobre 2004).

A l'intérieur de cette vaste zone, le dossier présentait trois « scénarios de desserte » figurés chacun par un trait épais sur fond blanc (et non sur un fond de carte) : n° 1 : desserte de Marseille, Toulon et Nice successivement par une seule ligne nouvelle, n° 2 : de l'axe actuel Paris-Lyon-Marseille se détache au Nord de Marseille la ligne nouvelle qui dessert successivement Toulon puis Nice ; enfin n° 3 : les trois villes sont desservies par trois axes distincts.

Certes il est souhaitable que le maître d'ouvrage saisisse la CNDP « en amont », à un moment où aucun choix décisif n'a été arrêté, où au contraire les grandes options restent ouvertes ; cela seul permet que le débat public porte bien d'abord, comme le prévoit la loi, sur l'opportunité du projet, sur sa nécessité ; c'est pourquoi la CNDP a considéré que la saisine était valable et qu'elle lui permettait de prendre sa décision quant à l'organisation du débat public.

Mais le dossier de saisine, qui n'est destiné qu'à la CNDP et qui a pour seul but de lui permettre d'apprécier s'il y a lieu d'organiser ou non un débat public, n'est pas le dossier du débat public qui lui, est destiné à informer le public de façon aussi complète et aussi claire que possible, et à lui permettre de s'exprimer sur le projet, sur son opportunité, sur ses enjeux, sur ses caractéristiques et sur ses impacts ; cela suppose évidemment que, sur chacun de ces aspects, le dossier comporte un degré suffisant de précision.

C'est pourquoi la CNDP, dans sa décision de principe du 5 mai, donnait des indications sur les conditions à remplir par le dossier du débat pour qu'elle puisse le considérer comme « suffisamment complet » (au sens de l'article 7-III du décret du 22 octobre 2002) : il devrait « comporter 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 ». Traduisons les choses concrètement : il ne s'agit pas de présenter un tracé précis comme pour un dossier d'enquête d'utilité publique mais des couloirs de passage qui peuvent avoir 5 à 10 km de large ; il ne s'agit pas de présenter des études d'impacts mais une analyse des enjeux environnementaux dans les zones traversées.

En fixant ces orientations, la CNDP savait qu'elle exigeait de Réseau Ferré de France d'approfondir plus que prévu les études complémentaires et qu'il serait ainsi difficile de les mener à bien dans le délai de six mois après la décision de la CNDP dont dispose normalement le maître d'ouvrage pour préparer le dossier du débat ; de fait, fin octobre le Président de Réseau Ferré de France demandait un délai supplémentaire et à sa séance du 5 novembre, la CNDP prolongeait de trois mois le délai nécessaire à la présentation du dossier.

*
* *

La préparation et l'organisation du débat public.

Ce temps ne fut pas perdu et fut au contraire pleinement utilisé pour préparer de façon approfondie le débat public à venir. En effet M. Philippe MARZOLF, Vice-président de la CNDP, avait été désigné comme Président de la commission particulière chargée d'animer ce débat public (CPDP) dès la séance du 5 mai, les autres membres de la commission particulière du débat public étant nommés en deux fois en juin (Mme CANIS-MILETTO, MM. KLEIN et OHREL) et en juillet (Mme de LAUZIERES, M. COROT).

Dès la fin mai, M. MARZOLF, qui avait déjà étudié le dossier avec Réseau Ferré de France, prenait les premiers contacts avec les principaux acteurs locaux (élus, représentants des activités économiques, responsables associatifs) ; selon la pratique désormais habituelle, ces contacts avaient pour but à la fois d'assurer ou de compléter l'information de ces personnalités sur le débat public, ses objectifs et ses règles, et de les interroger sur leurs préoccupations et leurs attentes.

Le bilan des entretiens avec une cinquantaine de personnes – et des échanges de courriers avec un nombre presque équivalent – permettait à la CPDP de concevoir progressivement l'organisation du débat public puis à la mi-octobre de présenter une proposition d'ensemble à tous les acteurs réunis pour l'occasion ; ceux-ci, après acceptation de leurs quelques demandes complémentaires, validèrent pleinement le dispositif envisagé :

- le champ du débat public et la liste des grandes questions à traiter ;
- les moyens mis en place pour assurer l'information du public et ceux lui permettant de s'exprimer ;
- l'organisation générale du débat.

C'est ce dispositif général que la CNDP adoptera le 2 février 2005 en arrêtant le calendrier (du 21 février au 21 juin) et les modalités du débat public. Celui-ci comportera :

- une première phase d'un mois environ centrée sur l'information du public : diffusion des documents, ouverture du site Internet, réunions publiques générales pour lancer le débat dans les trois chefs-lieux de département, « auditions publiques » dans les trois mêmes villes permettant aux grands acteurs identifiés de faire connaître leurs positions ;
- puis une seconde phase consacrée à la discussion, à la confrontation des arguments, avec deux types de réunions publiques : les unes thématiques – permettant de débattre de façon approfondie sur les thèmes déterminés dans la phase préparatoire (l'arc méditerranéen, le développement territorial de la région, les transports régionaux, les transports de marchandises, les enjeux sur l'environnement humain et naturel, les problèmes fonciers et d'urbanisme, le financement du projet) et les autres dites « de proximité » permettant de traiter toutes les questions liées à une petite région naturelle ;
- enfin les trois réunions de synthèse qui marquent la fin du débat.

Cette organisation, très structurée, n'est cependant pas rigide, et elle peut s'adapter pour répondre à la demande qui s'exprime en cours de débat ; c'est ainsi que le nombre de réunions publiques, qui était initialement d'une trentaine, a atteint en définitive presque la quarantaine.

*
* *

Les moyens d'information du public.

L'étendue de la zone concernée 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.

En effet le premier objectif de tout débat est d'abord d'assurer l'information aussi complète que possible de toute la population concernée par le projet ; dans le cas présent, cet objectif a été atteint grâce à la mise en œuvre d'une pluralité de moyens dont on peut penser que, additionnés, ils ont effectivement permis d'atteindre tous les habitants de la région :

- la diffusion du Journal du débat n°1 à 1,5 million d'exemplaires (800 000 distribués dans les boîtes aux lettres des communes situées dans les « couloirs » des divers scénarios de desserte, 500 000 encartés dans les grands quotidiens régionaux et 200 000 mis à disposition dans les lieux publics dont naturellement les gares). Ce n°1 diffusé à 250 000 exemplaires, permettait de s'abonner aux numéros suivants (9620 personnes se sont inscrites) et de demander l'envoi du dossier de synthèse du maître d'ouvrage ; les numéros 2 et suivants rendront régulièrement compte du déroulement du débat ;
- ce dossier de synthèse a été ainsi diffusé à 80 000 exemplaires, le dossier complet du maître d'ouvrage l'étant à 7500 exemplaires ;
- une exposition itinérante sur le débat public a tourné pendant 18 semaines en 128 lieux différents (gares, mairies, préfectures ...) ;
- un site Internet a été ouvert dès le mois de janvier ; il comporte les principaux documents du débat, annonce les réunions à venir, est régulièrement mis à jour avec les comptes-rendus des réunions, les contributions reçues,... Il a enregistré plus de 39 000 visites en six mois ;
- enfin a été mis en place comme d'habitude un système de questions-réponses – environ 1000 questions ont été reçues, et l'afflux a connu parfois de telles pointes qu'il était difficile de répondre aussi vite qu'on l'aurait voulu ;
- une initiative intéressante a été prise : partant de l'idée que, compte tenu des délais possibles de réalisation, le projet concernait la génération de demain, il fut tenté d'intéresser les scolaires et les étudiants en diffusant dans les établissements un CD Rom présentant le projet sous forme d'un diaporama animé. Malheureusement cela ne suscita apparemment que peu de réactions ; une seule contribution a été reçue d'un établissement qui mérite d'être cité : le lycée professionnel hôtelier Paul Valéry de Menton.

*

**

Les moyens d'expression du public.

De la même façon, plusieurs voies ont été offertes au public pour s'exprimer. Les plus visibles sont les réunions publiques, qui ont rassemblé près de 8000 personnes, ce qui est le plus fort nombre de participants rassemblés jusqu'alors par un débat public. Mais certains moyens déjà cités au titre de l'information servent aussi à l'expression du public : c'est le cas du site Internet. D'autre part, plus de 300 contributions ont été reçues, courriers de particuliers, délibérations ou motions adoptées par des collectivités locales ou des compagnies consulaires, documents élaborés par des associations.

Enfin, 14 pétitions rassemblant plus de 26 000 signatures ont été reçues, la plus notable étant celle lancée par la Chambre de Commerce et d'Industrie de Nice et l'Union pour les entreprises qui a recueilli environ 16 000 signatures.

Comme cela est maintenant devenu habituel, la CPDP avait offert la possibilité que, parmi les contributions reçues, les plus intéressantes soient transformées en « cahier d'acteurs », c'est-à-dire en un document d'un format pré-défini qui est distribué au public comme le dossier du maître d'ouvrage l'a été initialement ; cette formule a été très largement utilisée puisqu'au total 55 cahiers d'acteurs ont été publiés, avec un tirage moyen d'environ 15 000 exemplaires (adressés aux abonnés ou distribués lors des réunions publiques). Ils émanent pour 26 d'entre eux d'associations de divers types (de défense de l'environnement, d'usagers, ou d'étude et de promotion), pour 14 de collectivités ou groupements de collectivités, pour 4 de compagnies consulaires, ... On voit que cette formule permet à la fois l'expression des uns et l'information de tous, qu'elle nourrit le débat et c'est pourquoi elle est reconnue de façon unanime comme un élément très positif. Dans le cas présent, elle a été fortement utilisée, ce qui s'explique à la fois par l'étendue de la région concernée, la diversité des acteurs et l'intérêt que suscitait le débat ; il me semble cependant qu'avec un tel nombre on atteint aux limites utiles de l'exercice ; d'ailleurs dans les réunions de synthèse, on a relevé l'intérêt inégal de ces documents.

*
* *

Le coût du débat public.

Naturellement la mise en place de tous ces moyens (auxquels il faut ajouter les dépenses liées au support administratif de la CPDP, les frais de location et d'équipement des salles de réunions ...) a un coût qui, conformément à la loi, est à la charge du maître d'ouvrage ; en l'occurrence RFF reçoit une participation des sept collectivités locales qui ont accepté de cofinancer à la fois les études du projet de LGV et les dépenses liées au débat public ; ces sept collectivités sont la région, les trois départements des Bouches du Rhône, du Var et des Alpes Maritimes et les trois agglomérations de Marseille, Toulon et Nice, qui, associées à l'Etat, RFF et la SNCF, participent au comité de pilotage des études.

Ce coût a été, pour les dépenses imputables à la CPDP, de 1,8 million d'euros (le maître d'ouvrage engageant de son côté d'autres dépenses pour sa participation au débat public). Cette somme est évidemment importante et c'est aujourd'hui la plus importante engagée pour un débat public. MAIS :

- c'est aussi la première fois que la zone et la population concernées par un projet sont aussi importantes. Or une bonne partie des dépenses (le volume de la documentation diffusée, le nombre de réunions, ...) est proportionnelle à ces deux données ;
- même si c'est dans de moindres proportions, la durée influe sur le coût ; or, on l'a vu, le délai de préparation a été prolongé de trois mois et le débat lui-même a été prolongé de quinze jours ;
- si on le rapporte au coût du projet, qui est de 5 à 7 milliards d'euros, il ne représente que 0,3‰, c'est-à-dire infiniment moins que les études techniques et économiques ; or chacun est maintenant d'accord pour considérer que, dans la décision finale, les facteurs humains et sociaux doivent être pris en compte au

même titre que les facteurs économiques et techniques – et c’est précisément le but du débat public que de permettre de les appréhender.

*
* *

La participation au débat public.

L’intérêt pour ce débat public a été manifeste et explique la forte participation, en nombre et en qualité, qu’il a suscitée.

Cela s’explique par plusieurs facteurs :

- la phase de préparation qui a permis de sensibiliser des personnalités qui sont, de par leurs fonctions, des relais d’opinion ;
- l’action soutenue d’information faite au moment du lancement du débat public puis tout au long de ses différentes étapes ; on peut affirmer, et les chiffres cités plus haut le prouvent, que toute la population de la région a été, d’une façon ou d’une autre, informée et a été mise dans la possibilité de participer activement au débat si elle le souhaitait ;
- la valeur du travail fait par M. Philippe MARZOLF et les membres de la CPDP qui, par leur diversité d’origine, ont constitué une équipe efficace et de grande qualité ; après l’excellente préparation du débat public, sa conduite a été menée dans des conditions de neutralité et de transparence qui ont été saluées par le plus grand nombre des participants ;
- l’intérêt manifeste de la presse régionale et locale qui a rendu compte très régulièrement et souvent de façon approfondie des différentes étapes du débat ; on peut compter plus de 300 articles depuis le 1^{er} Janvier ;
- la forte mobilisation d’un nombre significatif d’élus, de responsables professionnels ou d’associations qui attendaient avec impatience l’occasion de dire combien le projet leur paraissait nécessaire ou au contraire de présenter leurs objections ; cette mobilisation s’est traduite par l’organisation, bien avant que le débat public ne démarre officiellement, puis en parallèle au débat, de très nombreuses réunions consacrées au sujet au sein des assemblées locales, des compagnies consulaires ou organismes économiques, des associations ; parmi ces dernières on note soit des associations dont l’objet même est le projet de LGV (les associations TGV Développement ou TGV PACA) soit d’autres à vocation plus large (le GIR Maralpin ou la FNAUT).

Cette mobilisation et parfois cette passion se sont traduites également par quelques rassemblements ou manifestations sur la voie publique, ce qui est un droit pour les citoyens, mais aussi par la perturbation de quelques réunions, fort heureusement peu nombreuses ; c’est cependant regrettable et contraire à l’esprit du débat public qui suppose que l’on échange des arguments et non des invectives et que l’on respecte, donc que l’on écoute, l’autre. J’ajoute que c’est inutile puisque seuls comptent dans le débat public les arguments des intervenants.

Malgré ces quelques observations, il faut souligner que pour l’essentiel la participation a été remarquable :

- par son importance numérique, et je ne reprends pas les chiffres cités plus haut ; en revanche, il est important de souligner que le département du Var a fourni à lui seul 50 % des participants (sous les diverses formes) au débat, les deux autres départements se répartissent le reste à peu près à égalité.

- par sa diversité : certes le débat public est destiné au public dans son ensemble, à tous les citoyens ayant un droit égal à l'expression ; on ne devrait donc pas distinguer de « catégories » dans le public. Mais dans les faits on voit des différences d'un débat public à l'autre : dans certains, les corps intermédiaires participent activement mais l'on a le sentiment que M. et Mme « Tout le monde » sont bien peu présents ; dans d'autres, les élus sont le plus souvent absents et le public s'interroge, voire critique cette absence, demande à connaître la position des élus sur le projet, etc.... Dans le cas présent, toutes les « catégories » de public ont été présentes, et toutes ont été actives ; relevons seulement que l'on n'avait pas vu jusqu'alors une chambre de commerce aussi active que l'a été celle de Nice.

- par sa qualité : car il en résulte un débat très riche par le nombre et l'intérêt des arguments développés, riche aussi parce qu'il y a eu évolution au fil des étapes, certains arguments étant repris par d'autres et le débat nourrissant le débat ; cela rend d'ailleurs son analyse d'autant plus complexe comme on le verra plus loin.

*

* *

Les études complémentaires.

Il peut apparaître en cours de débat que certaines questions n'ont pas reçu de réponse suffisante, soit dans le dossier initial du débat, soit dans les interventions du maître d'ouvrage en cours de débat, et qu'il est donc nécessaire de procéder à une étude complémentaire. Plusieurs formules sont possibles et deux d'entre elles ont été utilisées.

- la présentation des enjeux environnementaux dans le dossier du débat est apparue insuffisamment précise ; cela a été relevé par un certain nombre des personnalités consultées pendant la phase de préparation du débat et, avant même que celui-ci ne commence, la CPDP a demandé que RFF confie à un cabinet extérieur une étude complémentaire sur le contexte environnemental du territoire traversé ; celle-ci, confiée au Cabinet HANROT et RAULT (que RFF, jouant pleinement le jeu, a laissé choisir par la CPDP), a porté sur une quinzaine de « séquences paysagères », c'est-à-dire de petites régions naturelles (bassin d'Aix, vallée de l'Huveaune,...) ; pour chacune était opérée une analyse des structures paysagères confrontée avec les objectifs d'aménagement du territoire local après enquête auprès des collectivités concernées. Cette étude a été présentée lors des réunions thématiques sur les aspects environnementaux et dans les réunions de proximité où elle a utilement nourri les discussions.

- d'autre part, le débat a naturellement fait apparaître des propositions différentes du projet et en particulier celles préconisant l'amélioration de la ligne actuelle ou la réutilisation de lignes existantes. Le dossier du maître d'ouvrage évoquait certes ces possibilités mais, après avoir montré leur inadéquation aux objectifs visés, les écartait rapidement.

La CPDP a estimé nécessaire d'approfondir la réponse et a sollicité le 9 mai une expertise complémentaire, que la CNDP a décidée lors de sa séance du 11 mai.

Il s'agissait, non pas de refaire toutes les études techniques, mais de réaliser un dire d'expert sur les études effectuées antérieurement par RFF afin d'apprécier la possibilité soit

d'améliorer la ligne actuelle Marseille-Vintimille soit de phaser des travaux combinant des sections de ligne nouvelle et des améliorations de la ligne existante – tout en répondant au besoin de développement des TER et en apportant un gain de temps sur les trajets Nice-Paris ou Toulon-Paris. Compte tenu des délais nécessaires à la sélection d'un cabinet d'experts après mise en concurrence puis à la réalisation de l'étude, il était en même temps décidé à titre exceptionnel d'allonger d'une quinzaine de jours la durée du débat et d'en reporter la fin au 8 juillet 2005.

Les résultats de cet audit ont été présentés dans le cadre des « ateliers » qui ont précédé chacune des trois réunions de synthèse à Nice, Toulon et Marseille ; on restait donc, in extremis, dans le cadre temporel du débat public ; c'était néanmoins trop tard pour que l'information soit largement diffusée et qu'elle vienne véritablement nourrir le débat public. Se confirme donc la conclusion qui avait déjà résulté d'une expérience précédente : pour remplir pleinement son rôle, l'expertise complémentaire doit pouvoir être terminée et ses résultats rendus publics quelques semaines avant la fin du débat ; pour cela elle doit absolument être décidée dans le premier tiers du débat.

En l'occurrence, même s'il est inégal selon les parties, le dire d'expert apportait des éléments de réflexion :

- sur les études faites par RFF pour améliorer la capacité de la ligne existante : la méthode est considérée comme adaptée, les problèmes sont correctement identifiés et quantifiés, les calculs de gains de temps de parcours sont comparables et les problèmes de capacité dû à l'hétérogénéité des vitesses sont confirmés comme réels,
- sur la réutilisation de la ligne Gardanne-Carnoules : la méthode de base est considérée comme correcte, mais le dire d'expert relève que n'ont pas été étudiées des corrections de tracé plus importantes et en conclut qu'un jugement négatif est prématuré,
- les diverses solutions alternatives apparues pendant le débat ne sont pas analysées dans le détail ; l'audit les classe par thèmes, souligne les interactions entre les thèmes et la nécessité qui en résulte de les traiter de manière coordonnée après avoir défini et hiérarchisé les objectifs visés et dresse la liste des études qu'il faudrait mener... Cette dernière partie de l'étude est donc beaucoup moins précise que les deux précédentes.

*

* *

Les apports du débat public.

Ils sont difficiles à présenter de façon synthétique à la fois parce qu'ils sont très riches et très divers comme je l'ai déjà dit, parce que les positions de certains acteurs et notamment de collectivités ont sensiblement évolué, enfin parce que le débat public a présenté des caractéristiques très différentes d'un département à l'autre.

Le projet a plusieurs objectifs, qui ne sont pas totalement ou pas facilement compatibles ; les collectivités d'une extrémité à l'autre du projet ont chacune leurs intérêts, qui ne sont pas nécessairement identiques ; le débat public, qui est un révélateur a fait apparaître progressivement ces nuances, divergences ou contradictions.

Les objectifs assignés au projet se sont enrichis et donc complexifiés au fil du temps :

- Après que le Comité interministériel d'aménagement du territoire (CIADT) de 1991 arrête la LGV Méditerranée à Marseille et abandonne le tronçon prévu de Marseille jusqu'à Fréjus-St-Raphaël, le CIADT de décembre 1998 relance le projet de LGV PACA relatif à la « desserte de Toulon et de la Côte d'Azur ».
- Puis le CIADT du 18 décembre 2003 prévoit : « La LGV PACA, chaînon manquant de l'Arc méditerranéen, améliorera l'accessibilité du Var et de la Côte d'Azur depuis le Nord et facilitera les déplacements à l'intérieur de la région. Construite jusqu'aux environs de Nice, elle offrirait des temps de parcours de 3 h 30 à 4 h entre Paris et Nice ».
- Enfin, le dossier du débat lui assigne deux grandes vocations, chacune comportant plusieurs objectifs :
 - 1^{ère} vocation : la grande vitesse pour améliorer l'accessibilité de la région d'où :
 - relier le Var et les Alpes-Maritimes au réseau à grande vitesse,
 - réaliser le maillon central de l'Arc méditerranéen,
 - 2^{ème} vocation : la grande capacité pour répondre à la congestion des transports dans la région d'où :
 - augmenter la fréquence des TER,
 - disposer d'une solution alternative à la congestion routière,
 - accompagner le développement des transports en commun des villes,
 - offrir des liaisons rapides entre les agglomérations,
 - faciliter le transport de marchandises (en complémentarité avec le futur axe Lyon-Turin).

On voit que ces objectifs, qui ne sont pas que les divers aspects d'une même ambition générale, peuvent être plus ou moins facilement atteints selon que l'on choisit l'un des scénarios de desserte à un, deux ou trois axes (et rappelons que le comité de pilotage des études avait décidé d'approfondir trois hypothèses issues du scénario à deux axes). On comprend que les positions prises par les intervenants aient lié la question de l'opportunité à celle du scénario et que de ce fait, elles soient assez différentes d'un département à l'autre. Il faut ajouter cependant que, comme les y invitait la CPDP, un petit nombre d'acteurs – élus ou associatifs – ont franchi les frontières de leur département pour exposer leurs arguments et écouter ceux des autres, qu'ils ont parfois évolué dans leur position, qu'il y a eu ainsi les éléments d'un débat régional, dont on retrouvera plus loin les éléments communs.

Dans les Alpes-Maritimes, la réponse se dégage clairement : il faut, le plus vite possible, une ligne nouvelle à grande vitesse qui mette Nice à 3 h 30 ou 3 h 40 de Paris ; c'est nécessaire pour faire face aux perspectives de développement économique et touristique de l'agglomération de Nice et du département ; c'est nécessaire pour compenser les perspectives de saturation de l'aéroport de Nice, alléger celui-ci d'une part du trafic national et le consacrer plus au trafic international.

Il y a un accord sur la nécessité d'une gare dans l'Ouest du département pour assurer la desserte de Cannes et s'est dégagée en cours de débat, à partir des études réalisées par l'agglomération, l'opportunité de faire arriver la LGV jusqu'à Nice (en souterrain) et pas seulement au niveau de la 3^{ème} voie Antibes-Nice et d'implanter la gare à Nice-St Augustin – ce qui assurerait les liaisons avec l'aéroport, les transports en commun... Une demande a été exprimée de plus en plus nettement au cours du débat : qu'une grande partie de la ligne nouvelle

(et même des voies existantes) soit enfouie. A été exprimé très fortement le souhait que soit engagée dès maintenant l'étude du prolongement vers l'Italie et d'en faire un projet reconnu comme prioritaire par l'Europe.

Enfin il y a une très forte demande que la ligne nouvelle permette de consacrer les voies existantes à l'amélioration des liaisons intra régionales qui pourraient prendre la forme d'un RER cadencé ; des propositions précises ont été avancées à ce sujet.

Dans le Var, les positions sont beaucoup plus diversifiées : une partie du département et l'agglomération de Toulon veulent que la ligne nouvelle apporte une amélioration aux conditions actuelles de desserte ; la LGV est présentée comme essentielle pour le développement du tourisme ; le Var a la volonté d'être mieux relié aux deux autres grandes agglomérations de la région, mais aussi demain à l'Espagne et à l'Italie ; la nécessité d'une gare dans l'Est du Var (vers les Arcs) est reconnue de façon générale. Mais dès le début s'exprime aussi, comme elle s'était exprimée il y a 15 ans, une forte opposition à un passage dans le moyen ou le haut Var, opposition fondée sur le souci de préservation des activités agricoles et surtout viticoles, sur la volonté de préserver la qualité des milieux naturels et des paysages, sur le refus d'une urbanisation mal contrôlée ; la LGV est présentée comme ne bénéficiant qu'aux touristes, alors que la population a besoin d'une amélioration des liaisons facilitant les échanges quotidiens. Compte tenu de cette opposition, et de la position prise, comme on le verra plus loin, par l'agglomération de Marseille qui souhaite être sur le tracé, Toulon Provence Métropole fera procéder à des études qui la conduiront à se prononcer pour un tracé aboutissant à une gare (à La Pauline) plus proche du centre de l'agglomération, située au cœur de la zone d'activité la plus importante de l'agglomération et assurant la liaison avec la ligne classique et les transports en commun.

Dans les Bouches-du-Rhône, l'élément nouveau par rapport au dossier mis au débat a été la position prise par l'agglomération de Marseille qui a dès le début fait savoir qu'elle ne pourrait pas accepter une ligne nouvelle qui ne passerait pas par Marseille, qu'il n'était pas envisageable économiquement que Marseille reste à l'écart de l'Arc méditerranéen, élément structurant des échanges dans les décennies à venir. Marseille Provence Métropole a fait procéder à des études pour déterminer comment passer par Marseille en évitant la gare St Charles, ce qui a conduit au choix possible d'une gare souterraine à la Blancarde. Cette position a été confortée par celle de l'agglomération d'Aix-en-Provence qui a fait savoir qu'elle n'accepterait pas le passage d'une ligne nouvelle sur son territoire ou dans la vallée de la Durance. Naturellement, cela a suscité des réactions d'inquiétude ou d'opposition dans la zone concernée (Aubagne, vallée de l'Huveaune, Gémenos, Cuges...) et des propositions alternatives (passage au Nord d'Aix).

Il est à noter que le 30 juin 2005, c'est à dire quelques jours avant la fin du débat, un communiqué émis par M. Christian ESTROSI, Président du Conseil Général des Alpes-Maritimes et Ministre délégué à l'Aménagement du Territoire, a fait savoir que les Maires des trois grandes villes étaient d'accord pour considérer que la LGV devait desservir les trois agglomérations ; certains ont critiqué cette prise de position qu'ils considéraient comme une décision du gouvernement avant même la fin du débat public, mais les porte-parole des élus concernés ont fait savoir au cours des réunions de synthèse qu'il s'agissait là d'une position de consensus à laquelle étaient parvenus les élus locaux concernés, qui la faisaient connaître comme leur contribution au débat.

Il faut enfin relever qu'en différents lieux, et naturellement dans les départements concernés, des voix se sont élevées pour faire remarquer que la ligne nouvelle devrait aussi permettre l'amélioration de la desserte des départements alpins, qu'une option Nord permettrait de desservir d'une part Cadarache, qui accueillera prochainement le projet international ITER, d'autre part les Alpes de Haute Provence et les Hautes Alpes (Gap et Briançon) ; une réunion,

non prévue initialement, s'est donc tenue à Digne pour entendre les arguments à l'appui de cette demande.

A tous ces arguments qui sont en relation directe avec la ligne nouvelle il faut ajouter cette remarque : pratiquement tous les intervenants insistent sur la nécessité d'accroître la capacité du réseau ferroviaire afin de développer et d'améliorer les liaisons intra-régionales et les liaisons quotidiennes (pour remédier à la saturation croissante des infrastructures routières) ; pour certains ce sera le bénéfice indirect de la réalisation de la ligne nouvelle, pour d'autres c'est l'objectif premier, qui pourrait être atteint en remettant en service des lignes abandonnées ; RFF considère que, au-delà des projets acquis, seule la LGV apportera la grande capacité nécessaire mais, si l'on en juge par les propos tenus dans les réunions de clôture, sans doute des études complémentaires seront-elles nécessaires pour apporter un surplus d'arguments en ce sens.

Si l'on se risquait à synthétiser un ensemble aussi complexe en une seule phrase on dirait que l'opportunité de la ligne nouvelle, qui est affirmée avec force dans les Alpes Maritimes, est reconnue ailleurs assez largement mais avec la notable exception du Centre Var où, au contraire, c'est le principe même qui est contesté – et que, d'autre part, elle est partout liée de façon étroite au développement prioritaire en nombre et en qualité des liaisons intrarégionales.

*
* *

J'évoquerai plus rapidement les autres éléments que le compte-rendu de M. MARZOLF traite de façon détaillée.

- Beaucoup ont insisté sur la nécessité que le projet soit inspiré et justifié par des préoccupations d'aménagement du territoire qu'ils ne trouvent pas assez présentes – ou pas assez explicites. RFF a fait valoir à juste titre que ce n'était pas à lui de définir les objectifs en la matière ; les représentants des collectivités ont montré par leurs réponses qu'ils avaient dans certains cas déjà réfléchi à la question ; en tout état de cause le débat public a favorisé une prise de conscience de la nécessité d'anticiper la réalisation par une réflexion sur l'avenir que l'on souhaite. A cet égard, il faut considérer comme très positif le consensus sur la nécessité des relations intercités (en relation avec le phénomène de métropolisation qui se développe sur le littoral). De même les réflexions sur l'Axe méditerranéen, même si elles apparaissent à certains comme des rêves, ont montré qu'il y avait des choses concrètes à faire ou à préparer et la présence à plusieurs réunions de Réseau Ferré d'Italie ou d'acteurs économiques de Ligurie ou de Catalogne sont un signe encourageant. En particulier la liaison avec l'Italie a été affirmée comme un objectif essentiel par les Alpes Maritimes et les Bouches-du-Rhône, à un moindre degré par le Var ; la nécessité de vérifier la cohérence avec les projets italiens a été soulignée.

- Liées aux préoccupations d'aménagement du territoire, et procédant du même souci de préparer et de maîtriser au moins pour une part les évolutions futures, de nombreuses réflexions ont été faites sur la nécessité pour les collectivités d'avoir une politique foncière plus active.
- De très nombreuses interventions ont exprimé les inquiétudes quant aux atteintes susceptibles d'être portées à l'environnement naturel ou à l'environnement humain ; parfois ce n'est qu'un argument de défense locale, mais on a senti souvent l'attachement profond de la population à des paysages ou à des ressources dont chacun connaît la richesse ; d'autre part, la densité de l'urbanisation est telle que l'insertion d'équipements nouveaux est inévitablement très délicate et mérite une attention particulière.
- On a entendu s'exprimer de très fortes réserves et parfois une opposition de principe à l'égard des gares nouvelles, à la fois parce que la priorité est donnée à la desserte des centres villes et à la liaison avec les autres modes de transport et parce que l'on craint les conséquences qu'elles auraient en termes d'urbanisation diffuse.
- L'intérêt d'une solution assurant la mixité voyageurs-marchandises a été affirmée (notamment par le GIR Maralpin), mais la réponse de RFF sur le surcoût dissuasif (40%) a, semble-t-il, tari les discussions sur ce point, sauf pour la partie du tracé située dans les Alpes Maritimes.
- Enfin, le problème du financement a suscité de multiples questions auxquelles aujourd'hui personne ne peut apporter de réponse définitive, sinon en donnant comme référence le montage financier adopté pour le TGV Est. Or les uns s'inquiètent de la possibilité de réaliser effectivement dans des délais raisonnables le projet qu'ils attendent (d'où les espoirs d'un financement venant de l'Union Européenne), les autres contestent par avance la charge que cela représenterait pour le contribuable régional ; d'autres enfin s'inquiètent des conséquences défavorables que cela pourrait avoir sur le financement par les collectivités de la région d'autres équipements ou d'autres services ; parmi ces derniers on trouve ceux qui attendent l'amélioration des transports régionaux et craignent que la région ne puisse financer à la fois la LGV et le TER, c'est pour eux une raison de contester le principe même de la LGV.

*

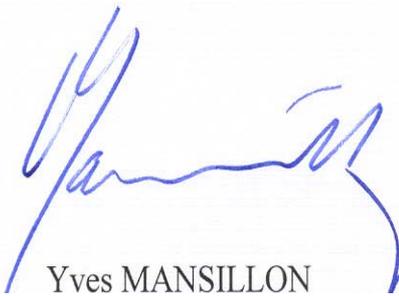
* *

Le présent bilan, qui a été rédigé fin juillet, sera rendu public avec le compte-rendu du président de la Commission particulière, M. MARZOLF, dans les prochaines semaines et au plus tard le 8 Septembre, date d'expiration du délai maximum de deux mois après la clôture du débat que la loi fixe pour leur publication. Le maître d'ouvrage disposera alors d'un délai de trois mois pour arrêter et publier sa décision quant au principe et aux conditions de la poursuite du projet.

Rarement les options soumises à un débat auront été aussi ouvertes et les positions exprimées pendant le débat aussi diverses ; plusieurs conceptions ont été exposées et défendues et chaque solution, comme l'expose le compte-rendu, a une logique propre et des conséquences différentes.

Il sera donc particulièrement important que Réseau Ferré de France, comme il a su le faire pour le projet CDG Express, motive de façon précise sa décision et en explicite les raisons en faisant référence au contenu du débat public.

D'autre part, si la décision de poursuivre est prise, le dossier du débat montrait qu'il fallait plusieurs années d'études avant de parvenir à l'enquête d'utilité publique ; il est important que, conformément à la loi qui prévoit que « la participation du public est assurée pendant toute la phase d'élaboration d'un projet... », un dispositif d'information et d'échanges périodiques soit prévu afin de prolonger dans le même esprit le dialogue établi pendant et grâce au débat public. La Commission nationale du débat public est prête à apporter son concours à la définition de ses modalités ; en tout état de cause, étant chargée de veiller au respect de la participation du public, et plus spécialement pour les projets dont elle a été saisie, elle jouera son rôle de suivi à l'écoute de tous.



Yves MANSILLON