

**GROUPE INTERDISCIPLINAIRE DE RÉFLEXION
SUR LES TRAVERSÉES SUD-ALPINES ET L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE MARALPIN**

Association Loi de 1901 enregistrée au J.O. du 13 mars 1996
Agréée pour la protection de l'environnement pour la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur (Arrêté préfectoral PACA n° 2004-277 du 9 septembre 2004)
Membre de la Mission Opérationnelle Transfrontalière (DATAR)

SECRÉTARIAT : Jacques Molinari 49 avenue Cernuschi - F - 06500 MENTON
Tél/Fax : 33 (0)4 93 35 35 17 - Courriel : gir.maralpin@wanadoo.fr ; Internet : www.gir-maralpin.org

Débat public LGV-Paca

Réponses du GIR Maralpin au questionnaire de la Commission particulière du débat public (CPDP)

Dans le cadre des réunions de synthèse qu'elle organise en fin de débat sur la LGV Paca les 5, 6 et 7 juillet 2005, la Commission particulière du débat public (CPDP) a adressé le 28 mai aux acteurs de ce débat un questionnaire auquel il a été demandé de répondre avant le 17 juin.

Le questionnaire de la CPDP était formulé de la manière suivante :

- 1. Que retenir-vous du débat qui se termine ?*
- 2. Qu'attendez-vous de la publication par le maître d'ouvrage du principe et des conditions de poursuite du projet ?*
- 3. Quelles sont vos attentes et vos propositions sur les modalités d'information et de participation des acteurs et du public, tout au long de l'élaboration du projet, s'il se poursuit ?*

Face à ces questions assez restrictives, le GIR Maralpin a jugé nécessaire de formuler les réponses et les commentaires qui suivent...et de poser d'autres questions !.

1. Que retenir du débat qui se termine ?

1.1. L'organisation du débat

L'organisation d'un débat d'une telle ampleur relevait de la gageure mais a été en tous points remarquable, tant pour ce qui concerne la préparation, l'organisation, la gestion des débats, la mise en forme des comptes rendus, l'édition des cahiers d'acteurs et des bulletins, ainsi que la disponibilité des secrétariats.

1.2. La forme du débat

La stratégie employée par le maître d'ouvrage, à savoir la présentation d'un nombre effarant de *variantes-leurres* (sur 18 tracés, seuls un ou deux étaient d'emblée plausibles) n'eut pas dû être avalisée par la CPDP.

Une telle présentation "à la carte" dont étaient exclues, a priori et sur des arguties contestables, outre de meilleures variantes, des options légitimes (continuité avec l'Italie, mixité, phasage, etc.), a fait perdre beaucoup de temps à chacune des réunions et eut pu, sans l'intervention de certains acteurs, détourner le débat de la réflexion sur l'*aménagement du territoire* qui eut dû en constituer *d'emblée le fondement*.

1.3. Les avancées du débat

(a) Aménagement du territoire

Il ne revient donc, ni au maître d'ouvrage, ni à la CPDP, ni aux autorités de la Région PACA [qui, de juin 2002 à septembre 2003, ont pourtant conduit un grand débat public sur le *Schéma régional d'aménagement du territoire* (SRADT)]¹, mais à l'ensemble des acteurs du débat public d'avoir soulevé avec force la problématique de l'aménagement d'un territoire gravement affecté par le laxisme y ayant sévi un demi-siècle.

(b) Tracés

Il revient au débat public d'avoir remis en question, à partir de ces considérations, les tracés proposés par RFF *dont aucun ne pouvait être retenu*, et d'avoir formulé des contre-propositions pertinentes reposant sur de très larges assentiments, tant des collectivités territoriales que des associations.

(c) Remise en question d'assertions techniques et financières du maître d'ouvrage

Il revient également au débat public d'avoir appelé l'attention, sinon remis en question, un certain nombre de présupposés et d'assertions relativement à :

- temps de parcours imposés
- vitesses de ligne
- capacités des sections de ligne existantes et aménagées (3 voies) à écouler les trafics escomptés
- caractéristiques et coût des ouvrages souterrains
- surcoût des lignes mixtes

1.4. Les insuffisances du débat

(a) Environnement

La problématique environnementale n'a été qu'abordée ; confinée à celle du tracé et des ouvrages (impacts paysagers et écologiques) elle n' a pas atteint le niveau où aurait dû se placer le débat, celui de l'impact sur l'environnement des modes de transport et du choix de ces derniers dans le respect des accords internationaux, de l'évolution climatique et de la crise de l'énergie.

Ce sentiment largement ressenti par la société civile n'a pas été suffisamment explicité par les organisateurs du débat qui se devaient d'appeler l'attention des acteurs institutionnels qui n'y sont manifestement pas montrés sensibles.

(b) Populations, habitats et urbanisme

Indissociable de l'environnement, ce volet du débat eut été laissé en friche sans l'émergence des propositions alternatives de l'AGAM, de l'AUDAT... et du GIR notamment.

On ne peut que déplorer l'absence :

- l'absence d'exposés de cadrage en référence aux lois de la République (SRU) ;
- les carences des "retours d'expérience" sur les gares en rase campagne restreints au succès commercial par le maître d'ouvrage et à son volet spéculatif par un promoteur immobilier.

(c) Lacunes pédagogiques

Les aspects techniques susceptibles d'égarer certains participants et les conduire à formuler des propositions infondées (trains pendulaires [cf. 1.5.(b)], tracés impraticables) mériteraient un accompagnement, sinon une préparation pédagogique, qui auraient pu prendre la forme de tableaux ou posters auxquels adresser, sinon renvoyer, les intéressés.

(d) Un manque de fermeté vis-à-vis du maître d'ouvrage

La CPDP, qui se doit de faire respecter les principes de débat, n'a pas donné les suites qu'il convenait :

¹ Dont on ne dispose à ce jour d'aucun bilan

- à la formulation exprimée par écrit par RFF, dans sa lettre du 11 avril 2005 au GIR Maralpin, d'avoir "écarté la mixité pour la LGV-Paca" (sic)²
- au refus de la SNCF (sous prétexte de confidentialité) de communiquer les données actuelles de trafics voyageurs dans les grandes gares de la Région PACA.

1.5. Étude complémentaire

(a) Pourquoi une seule étude complémentaire ?

Avec l'unique étude complémentaire décidée par la CPDP, la montagne du débat public accouchera-t-elle d'une souris ?

Pour sa part, le GIR Maralpin avait formulé auprès du Président de la CPDP une demande d'étude de sa proposition relative à la section terminale de la LN non étudiée par RFF³.

Du débat ont surgi un certain nombre d'autres questions auxquelles le maître d'ouvrage n'a pas apporté de réponses, ou en a formulé de contestables, ainsi un réexamen des coûts des seules propositions sélectionnées par ses soins auraient pu révéler aisément des failles, notamment quant :

- au retour d'expérience (impacts environnemental et urbanistique) de la gare d'Aix-Arbois [cf. 1.4.(b)] ;
- au choix des vitesses de ligne qui mérite examen ;
- au choix (bitubes ou monotubes) et aux coûts des ouvrages souterrains ;
- à l'exploitation à long terme en rebroussement de la gare de Marseille St. Charles (tracé à 2 branches) ;
- à l'acheminement du fret.

(b) Un cahier des charges ambigu et incomplet

Apprenant la décision prise par la CPDP, le GIR Maralpin a formulé⁴ la demande d'être consulté sur la définition du cahier des charges de l'étude complémentaire dans lequel nous relevons avec surprise les points suivants :

- ce cahier des charges laisse planer un doute sur la nécessité, reconnue cependant par tous les acteurs, de *renforcer par une infrastructure nouvelle* (LGV entre autres) la ligne historique qui ne peut suppléer *seule* aux besoins d'une conurbation de 4 millions d'habitants et d'une liaison circumméditerranéenne ;
- l'évocation *anachronique* des techniques pendulaires dont les administrations ferroviaires françaises ont établi, de longue date et *avec une pertinence non contestée*, leur complète inanité sur la ligne PLM [cf. sur notre site www.gir-maralpin.org (in "cahiers techniques ferroviaires") notre propre étude "*Éléments de mécanique ferroviaire - Relations entre paramètres de voie, sécurité et vitesses de circulation*"] ;
- l'exclusion de la section de ligne Nice-Vintimille qui, pourtant, représentera le goulet d'étranglement majeur si la liaison avec l'Italie n'était pas prise en compte ou simplement différée ;
- la non évocation de la problématique fret.

(c) Déroulement de l'étude complémentaire

La consultation des acteurs par le Bureau d'études désigné (consultation demandée par le GIR) ne s'est manifestée que par un appel téléphonique de ce dernier. On doit aussi faire remarquer que le représentant de ce bureau d'études présent à Marseille le 16 juin lors de la présentation des solutions alternatives s'est esquivé avant la fin de la réunion.

(d) Exploitation de l'étude complémentaire

Plusieurs questions se posent au sujet

² Remise en séance du 14.04.05 au Président Marzolf et adressée en copie le 18.05.05 à M. Mancillon, Président de la CNDP

³ Lettre du 15.04.2005 au Président Marzolf

⁴ Lettre du 17.05.05 au Président Marzolf

- du suivi de l'étude ;
- de sa validation ;
- de la communication des résultats.

Cette étude fera-t-elle l'objet d'un examen et d'une discussion publique ?

2. Qu'attendez-vous de la CPDP et du maître d'ouvrage ?

2.1. La CPDP a encore un rôle à jouer

Le débat public n'est pas encore clos et la CPDP doit assumer la lourde tâche de rédiger un compte rendu de débats qui sont loin d'être polémiques et dont les caractères sociologique, scientifique et technique, pèsent lourdement sur la nature et la forme de l'analyse qui doit en être donnée.

On peut regretter que la CPDP

- n'ait pas mis en œuvre d'autres "*ateliers pédagogiques*" portant sur ces questions difficiles,
- et ne se soit pas donné les moyens (par le biais d'*études complémentaires plus diversifiées et plus pertinentes*) de dégager et mettre en lumière les enjeux mais aussi les nombreux points d'achoppement du débat.

Quoi qu'il en soit, même prolongée d'un mois, la *durée calendaire* impartie au débat s'est révélée *trop brève* pour la CPDP comme pour les acteurs (qu'ils soient associatifs ou institutionnels) et on regrettera que la disposition retenue pour un autre débat public qui vient de s'ouvrir en Paca⁵, à savoir *suspension de son déroulement durant un mois*, ne l'ait pas été pour celui de la LGV-Paca.

2.2. Que peut-on attendre du maître d'ouvrage ?

Tout au long du débat, le maître d'ouvrage s'est montré fermement campé sur des positions qu'il pensait n'être pas à portée de critiques, d'infléchissements et encore moins de remises en question.

Le débat a montré que d'autres solutions plus audacieuses, et surtout plus pertinentes pour le long terme, peuvent être avancées.

Deux questions se posent :

(a) le maître d'ouvrage consentira-t-il à revenir sur ses assertions péremptoires et de mauvaise foi dont on citera au moins :

- le recours prétendument impératif aux coûteux tunnels bitubes (pour justifier financièrement sa préférence par le passage au plus court par le MoyenVar)⁶
- l'incapacité du réseau italien ligure rénové à écouler un surcroît de trafic marchandises⁷

(b) le maître d'ouvrage consentira-t-il à renoncer à pratiquer dans les cénacles des décideurs (comités techniques) une stratégie partisane et une "langue de bois" qui n'est pas étrangère aux engagements précipités dans lesquels, avant même l'ouverture du débat public, se sont corsetés ces derniers⁸ ?

⁵ Débat public sur la liaison Grenoble-Sisteron se déroulant du 7 juin au 26 juillet et du 23 août au 20 octobre 2005

⁶ en France, le recours aux bitubes n'est recommandé que pour des ouvrages de plus de 10 km (qui ne s'imposent dans aucun des tracés proposés) ; en Italie toutes les lignes à grandes vitesses (300 km/h) sont mixtes, leurs souterrains dont le plus long est de 16,7 km (ligne Bologne-Florence en construction) sont tous monotubes [cf. Étude GIR Maralpin "Le modèle ferroviaire italien" (en préparation)]

⁷ RFF et SNCF ne peuvent prétendre ignorer qu'à l'achèvement de la modernisation de la ligne ligure, sa capacité fret sera portée de 11 à 20 sillons et la longueur des convois autorisés de 320 m à 650 m [Cf. *Document de présentation pour une rencontre avec RFF et SNCF (Direction de Marseille)*, RFI Genova, mars 2004, 50 pages]

⁸ notamment le Conseil régional PACA

3. Quelles sont vos attentes ?

Nos attentes sont de deux natures

- dans le cadre du présent débat et de son suivi ;
- plus généralement, dans celui de l'organisation et de la conception de tout débat public.

3.1. Dans le cadre du présent débat et de l'élaboration du projet

Comme d'autres organismes et/ou associations, le GIR Maralpin s'est très largement investi dans la préparation du débat (et notamment au cours des deux années le précédant) ainsi que dans son déroulement. Ses analyses et propositions ont retenu l'attention des acteurs et aussi du maître d'ouvrage. L'évaluation de ses propositions, un moment envisagée, a finalement été éludée par le maître d'ouvrage et n'a pas été retenue par la CPDP qui aurait pu la porter au cahier des charges d'une étude complémentaire.

La prochaine clôture du débat public risque de mettre en péril nos analyses et propositions si elles n'étaient pas portées à connaissance dans le cénacle des techniciens et des décideurs.

Ces raisons nous conduisent à solliciter, avec la plus grande insistance, le fait d'être, sans plus tarder, au moins *auditionnés*, sinon *admis*, aux titres d'association reconnue au niveau régional et de personnalité qualifiée, au sein du

- comité d'évaluation de l'étude complémentaire
- comité technique dans lequel notamment "devraient être proposées par RFF les études complémentaires devant être menées à l'issue du débat"

Cette seconde demande est assortie de celle de *l'élargissement* de ce comité technique dont peu des partenaires (au nombre desquels les 3 grandes agglomérations, les conseils généraux, la région) peu d'entre eux ont effectivement participé au débat, sinon suivi ce dernier.

3.2. Une demande récurrente, la mise à disposition de moyens

En corollaire à cette demande d'ouverture du suivi du débat à la société civile, nous réitérons notre demande formulée une première fois dans le cadre de d'un débat sur les DTA⁹ et encore exprimée dès le stade de préparation du présent débat¹⁰. Cette demande consiste en la mise à disposition des organisation bénévoles d'une dotation financière destinée à couvrir certains frais ainsi qu'en une dotation en moyens d'étude pour la mise au point de propositions, l'élaboration de contre-propositions ou, éventuellement, de contre-expertises, le tout sous couvert de la CPDP et, si nécessaire, de la CNDP.

Menton, le 25 juin 2005

⁹ La DTA et la concertation – Le point de vue d'une association ; J. Molinari ; Colloque sur les directives territoriales d'aménagement ; Sophia-Antipolis, 24-25 février 2000 ; Droit & Ville, n° 50/2000, pp. 250-257

¹⁰ Audition du GIR Maralpin (rencontre d'acteurs) par M. le Président Marzolf le 6 juin 2004 à Nice