

président de l'Université de Nice-Sophia Antipolis, souhaitant impliquer davantage l'université dans la problématique locale et régionale.

La présente proposition, qui a recueilli l'assentiment de l'ensemble des participants à notre atelier débat, nous semble pouvoir retenir votre attention et celle du Conseil Régional dont nous sollicitons par votre entremise un provisionnement destiné à assurer le financement d'une, ou mieux, plusieurs bourses d'études de troisième cycle et/ou de recherches doctorales dont le suivi pourrait être assuré par le *Comité scientifique* à constituer.

Une telle décision s'inscrirait dans le droit fil à la fois du SRADT de l'année passée et de votre politique de soutien à la recherche.

En nous tenant à votre disposition et à celle de vos collaborateurs pour préciser plus avant une proposition qui n'est ici qu'esquissée, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Conseiller, l'expression de notre haute considération.

Pour le GIR Maralpin  
Le Secrétaire scientifique du GIR Maralpin

**Copie pour information :**

M. Philippe Marzolf, Vice-président de la CNDP, Président de la CPDP "LGV-PACA"

---

**ANNEXE 4**

<p style="text-align: center;"><b>Propositions du GIR Maralpin pour la préparation du débat public LGV PACA</b></p>
---

**Les circonstances**

Indifférents aux plaidoiries du GIR Maralpin en faveur d'un renouveau ferroviaire, les tenants méridionaux du "tout routier" ont consenti, devant le succès affirmé du TGV Méditerranée, à reconsidérer avec bienveillance puis enthousiasme le projet de prolongement de la ligne vers Nice, projet auquel ils étaient naguère restés indifférents.

Ce changement de cap n'est certes pas étranger à la décision de l'État de réexaminer favorablement le projet. Cependant, le projet initial porte la marque d'une conception aujourd'hui surannée de la desserte du territoire. Ce sont d'autres propositions, plus appropriées à l'aménagement et l'ouverture des territoires ainsi qu'au nécessaire transfert modal, que le GIR Maralpin n'a eu de cesse de préparer, dès l'élaboration des Schémas de services collectifs transports (SSCT-Paca), tout au long de la DTA-06, et, plus récemment, dans la perspective d'un débat public espéré et maintenant fort heureusement engagé<sup>14</sup>.

**La décision du débat public**

En sa réunion du 5 mai 2004, la *Commission nationale du débat public* (CNDP), saisie par le Président de Réseau Ferré de France (RFF) du projet de liaison à grande vitesse Provence – Côte d'Azur (LGV PACA), a décidé qu'il devait donner lieu à débat public. Ce dernier, organisé par la *Commission particulière du débat public* (CPDP) présidée par M. Philippe Marzolf (par ailleurs vice-président de la CNDP), se déroulera sur une période de quatre mois, à partir de la fin de l'année 2004.

**Consultations des acteurs**

Afin de préparer ce débat public en concertation et au plus près des demandes des acteurs concernés, la Commission Particulière du Débat Public (CPDP) en charge de son organisation, procède auprès d'eux à plusieurs séries de consultations préliminaires.

C'est dans ce cadre que le GIR Maralpin s'est vu accorder, le 4 juin 2004, un entretien par M. le Président Marzolf [cet entretien avait été précédé d'un entretien le 28 avril 2004 avec M. Pascal Chausse, représentant du Cabinet d'études FRANCOM missionné par RFF pour l'étude de contexte du projet].

---

<sup>14</sup> Se reporter notamment à nos Bulletins n° 28 (page 2), n° 30 (pages 5-8), n° 31 (en totalité : 36 pages)

### **Appel de la CPDP à propositions**

La seconde consultation à laquelle le GIR Maralpin a été associé s'est effectuée sous la forme d'un questionnaire adressé par la CPDP à tous les acteurs potentiels recensés.

Ce questionnaire intitulé "*Propositions des acteurs pour la préparation du débat public LGV PACA*" sollicite leur avis sur le cadre et l'objet du débat, sur le contenu du dossier d'information préalable, sur l'organisation du débat, ainsi que sur les moyens jugés nécessaires pour y participer pleinement.

Ce formulaire est reproduit ci-après, assorti des réponses, commentaires et propositions du GIR Maralpin.

Les propositions ainsi formulées dans les délais impartis (échéance : 6 septembre 2004) tiennent le plus grand compte des analyses élaborées dans le cadre des études et des réunions de travail du GIR Maralpin, notamment son Atelier "*Les grands projets infrastructurels azuréens et leur insertion circumméditerranéenne*" du 15 juin 2004 dont il sera rendu compte dans un prochain numéro spécial du Bulletin.

---

## CONSULTATION de la CPDP – PROPOSITIONS du GIR Maralpin [*Fac Simile*]

CPDP LGV PACA - CNDP 6 rue du Général Camou, 75007, Paris, Tel : 01 42 19 22 36, Fax : 01 42 19 17 90  
Email : [marzolf@debatpublic-lgvpaca.org](mailto:marzolf@debatpublic-lgvpaca.org)  
Secrétaire général CPDP LGV PACA : Monique Cadet, Tel : 06 67 63 97 90, Email : [cadet@debatpublic-lgvpaca.org](mailto:cadet@debatpublic-lgvpaca.org)

### **Propositions des acteurs pour la préparation du débat public LGV PACA**

Afin de préparer le débat public sur le projet LGV PACA en concertation et au plus près des demandes des acteurs concernés, la Commission Particulière du Débat Public (CPDP), en charge de son organisation, **sollicite vos propositions**. Nous vous remercions de retourner ce document, sous format électronique de préférence, **avant le 6 septembre 2004**.

---

#### ◆ **Organisme :**

Groupe interdisciplinaire de réflexion sur les traversées sud-alpines et l'aménagement du territoire maralpin (GIR Maralpin)

#### ◆ **Coordonnées :**

GIR Maralpin ; 49, avenue Cernuschi ; 06500 MENTON – Tél./Fax 0493353517  
mél : [gir.maralpin@wanadoo.fr](mailto:gir.maralpin@wanadoo.fr) ; Internet : [www.gir-maralpin.org](http://www.gir-maralpin.org)

---

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

##### (1) Opportunité :

(a) L'infrastructure ferroviaire n'a, depuis sa conception (fin XIX<sup>e</sup> siècle), jamais été réadaptée aux besoins d'une population qui a décuplé depuis, ni à ceux d'une économie devenue internationale.

(b) À l'Est de la Région, la mise à niveau voyageurs en termes de commodité et de vitesse n'a été jusqu'ici assumée que par l'aéroport de Nice dont la saturation est proche et dont le trafic met en péril la sécurité et la santé des populations locales.

(c) La nécessité d'importants reports modaux sur les transports publics des déplacements motorisés urbains et interurbains rend urgents l'étoffement et le renforcement d'une infrastructure ferroviaire dont le ratio par habitant est trois fois moindre que la moyenne nationale.

(d) Le transit fret qui pèse sur la qualité de vie et la sécurité des populations est contraint par l'augmentation des besoins voyageurs.

##### (2) Objectifs :

(a) Liaison internationale circumméditerranéenne : franchissement à grand débit et grande vitesse du verrou maralpin et de ses versants provençaux et ligures.

(b) Accrochage au réseau LGV national existant et futur et au réseau européen.

(c) Transfert modal route/rail d'une partie notable du trafic fret international de transit routier (0/D hors de France) au franchissement de Vintimille.

- (d) Affectation de la ligne historique aux dessertes locales et interrégionales des grandes conurbations littorales.
- (e) Contribution à l'amélioration de la qualité de vie des populations et prise en compte des accords internationaux (Kyoto, Convention Alpine) ainsi que des récentes dispositions législatives nationales (Loi SRU).

### (3) Caractéristiques du projet

- (a) La ligne nouvelle doit s'inscrire dans un projet "haute capacité" et présenter d'importantes sections mixtes (compatibles GV et fret) permettant une réalisation phasable dans le temps et dans l'espace.
- (b) La ligne nouvelle doit s'inscrire à court ou moyen termes dans les programmes de modernisation ferroviaire Ligure et dynamiser les échanges transfrontaliers.
- (c) Elle doit favoriser les liaisons mutuelles entre les principales conurbations du littoral méditerranéen.
- (d) Elle doit favoriser le réaménagement du territoire par la restructuration et le renouvellement urbain de ces conurbations littorales en desservant le cœur.

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

- (a) Le bilan des débats publics déjà réalisé par la CNDP sous les différents aspects d'information, de participation, etc...
- (b) Une description claire de l'évolution des trafics et déplacements (internationaux, trans- et interrégionaux, urbains) sur les 20 dernières années et sur l'ensemble de l'arc méditerranéen (en ferroviaire, routier, fluvial, maritime et aérien).
- (c) Les évaluations prospectives sur les ressources et les coûts de l'énergie pétrolière dans 20 ans (ce point peut être déterminant pour prendre en considération des tracés traversant les villes en les desservant au mieux leur cœur).
- (d) Les enseignements socio-économiques (notamment impacts sur l'urbanisation et les déplacements) de l'ouverture d'autoroutes et de lignes nouvelles [autoroute littorale Marseille-Toulon ; TGV Méditerranée ; gares "campagnardes" ; etc.] grâce notamment à la mise à disposition des bilans économiques et sociaux (cf. LOTI<sup>15</sup>) déjà réalisés et validés au niveau national.
- (e) Une présentation pédagogique claire des caractéristiques comparées d'une LGV du type Paris-Lyon-Méditerranée exclusivement voyageurs et d'une LGV mixte (Barcelone-Figuières-Perpignan).
- (f) Même dossier pédagogique comparatif sur l'exploitation et la gestion de ces lignes.
- (g) Une cartographie physique détaillée des ensembles géographiques concernés [Dans les salles d'exposition, des cartes en relief, voire des maquettes à échelle adaptée, sont indispensables].
- (h) Les plans (voirie, densité de population, réseaux de transport en commun) de chacune des conurbations à desservir (Marseille, Toulon, Côte d'Azur).
- (i) Des éléments détaillés sur les solutions concurrentes, alternatives et/ou complémentaires (extensions et/ou ajout de ports, d'aéroports ; autoroute de contournement de Nice ; etc.).

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

*Le débat ne doit surtout pas se restreindre aux acteurs économiques et aux populations des fuseaux probables, mais s'étendre à l'ensemble de la population qui doit prendre conscience des immenses enjeux d'aménagement du territoire, de qualités de villes et de vie liés au projet.*

Un des meilleurs moyens de toucher les foyers réside dans la démarche pédagogique au niveau des écoles et collèges et de leurs enseignants. La richesse des débats et la qualité des apports devront bénéficier des contributions d'enseignants et chercheurs universitaires à stimuler par des appels d'offres, des concours avec attributions de bourses et/ou remise de prix.

Les sociétés savantes régionales devront être sollicitées pour participer à cette information.

Un soin particulier devra être apporté à l'information des personnels et usagers des transports en commun dont l'expérience de terrain est précieuse [tracts d'information et d'annonce sur le débat à venir].

Une attention particulière devra être réservée aux modalités d'expression et de diffusion de l'information par la presse écrite et audiovisuelle régionale.

### Remarques à propos des outils mis en œuvre lors du débat public sur le projet d'extension du port de Nice

- (a) Le journal du débat public : peu informatif à l'exception de son premier numéro, inutilement coûteux (impression quadrichrome sur papier fort) et obsolète en raison des délais d'élaboration ; devraient lui

---

<sup>15</sup> portant obligation de dresser le bilan de l'atteinte des objectifs économiques et sociaux au plus tard cinq ans après mise en service de l'ouvrage

être substituées des transcriptions, dans les plus courts délais et sous la forme la plus sommaire (type presse quotidienne), des sténos de chacun des débats.

- (b) Les réponses aux courriers : l'opération prétendument semi automatisée (et assurément délocalisée) s'est révélée calamiteuse en raison des multiples erreurs de transcription et d'indexation, de la difficulté de traitement et des délais observés ; un traitement sur place apparaîtrait plus efficace, plus motivant et mieux approprié.

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

##### (1) Moyens d'expression et de participation

Le débat public doit conduire les citoyens à exprimer des besoins et des observations, à formuler des analyses et à élaborer des contributions.

Pour ce faire doivent être mis à sa disposition, au moins dans chacune des trois métropoles concernées (Marseille, Toulon, Nice) une structure de gestion et d'accueil (centre d'informations) constituée de :

- un secrétariat CPDP local,
- un local d'accueil.

(a) Le local d'accueil doit être pourvu de :

- une salle d'exposition permanente (cf. l'exemple à Modane pour la ligne ferroviaire Lyon-Turin) et de travail ;
- une installation de reprographie self-service ;
- un accès Internet sous forme de bornes interrogeables ;
- un registre d'observations ;

(b) le Secrétariat aura notamment pour tâches :

- le recueil, la gestion et la mise à disposition de la documentation ;
- la tenue du recueil des contributions déposées et enregistrées ;
- la mise sans délai sur site de la CPDP de ces contributions.

Le local d'accueil sera sous surveillance d'un permanent, et le plus souvent possible, animé par un des membres de la CPDP.

Il est souhaitable que les centres d'information soient accessibles aux actifs (certaines fins de journées et même soirées) ainsi qu'aux écoliers et lycéens (mercredis) pour des visites organisées.

##### (2) Lieux de déroulement des réunions publiques

Deux types de réunions semblent devoir être successivement prévues :

- (a) Sensibilisation/recueil de propositions : en chacun des grands pôles devant être concernés (Marseille, Toulon, Fréjus/St Raphaël, Cannes, Nice)
- (b) Thématiques (fret et report modal ; aménagement des villes ; exploitation du réseau ; etc.) avec des conférenciers de qualité et des praticiens avertis (on veillera à faire appel à des experts étrangers, notamment italiens).

#### ♦ **Quels besoins avez-vous en information, études, outils de communication de proximité ... ?**

##### (1) Information

Inventaire exhaustif et mise à disposition à la demande de toutes les études réalisées sur le thème, aussi bien sur les projets ferroviaires, que routiers, autoroutiers, aéroportuaires, portuaires et fluviaux (Ces documents devront être mis à disposition du public dans les centres de documentation du débat particulier).

##### (2) Études

Les études préliminaires sont, semble-t-il, loin à ce jour d'avoir couvert l'ensemble de la problématique. Ainsi, en juillet 2004, RFF reconnaissait n'avoir pas encore amorcé d'étude substantielle sur le secteur Est (traversée des Alpes-Maritimes et liaison avec l'Italie) alors que ce secteur Est est particulièrement préoccupant, tant de point de vue national que transfrontalier.

L'ouverture du débat appellera des éclaircissements, des contre-propositions et des études complémentaires qu'il est souhaitable de formuler dans les plus courts délais et de la manière la plus appropriée.

Ainsi que formulé de longue date par le GIR Maralpin (notamment dans le cadre du Colloque du février 2000 sur les Directives territoriales d'aménagement), pour permettre aux associations d'assurer pleinement leur participation, devraient être mis à leur disposition :

- outre d'éventuels dédommagements pour frais engagés et justifiés,
- des moyens d'étude pour la mise au point de propositions, et pour l'élaboration de contre propositions et même de contre expertises.

### (3) Outils de communication

#### (a) Le site Internet de la CPDP

Il accueille

- le dossier support du débat ;
- les études préliminaires déjà réalisées (originaux et synthèses) ou en cours (programme, et synthèse actualisable) ;
- les contributions citoyennes.

#### (b) Le journal du débat

- peut être inauguré par un recueil des déclarations des principaux acteurs (politiques, économiques, techniciens, associatifs, etc. ;
- mais doit se restreindre par la suite aux actes de chacun des débats.

#### (c) Les annonces

- outre la plaquette d'informations générales sur le déroulement du débat et le planning prévisionnel, à mettre à disposition dans tous les centres d'information ouverts au public ;
- des fiches-annonces des réunions débat pourraient être largement diffusées auprès des enseignants et des usagers des transports.

GIR Maralpin, le 04 septembre 2004

## D – RÉFÉRENCES

### **ABATE, MANFREDI, NICOLA (1995)**

Projet d'une ligne ferroviaire à grande vitesse pour le trafic des passagers et des marchandises sur l'itinéraire Turin-Nice

GIR Maralpin ; juillet 1995/février 1996 : 14 pages, 4 planches dont 2 couleurs

### **ADAM/CD (2002)**

Le compte déplacements de l'agglomération azurée – Volume 1 "Synthèse et annexes" ; 38 pages A3 - Volume 2 "Calculs détaillées, éléments méthodologiques et ratios" ; 270 pages – Volume 3 "Le système ferroviaire, organes, réformes, financement" ; 40 pages A3 [Auteur Gabriel JOURDAN].

Agence des déplacements des Alpes-Maritimes (ADAM) ; Nice ; janvier 2002

### **ADAM/CD/Synth (2002)**

Le compte déplacements de l'agglomération azurée – Synthèse diffusée à la réunion organisée par l'ADAM le 01.02.2002 [Auteur Gabriel JOURDAN].

Agence des déplacements des Alpes-Maritimes (ADAM) ; Nice ; janvier 2002 : 30 pages

### **BOURGES (1990)**

Évaluation comparative de deux projets de tracé pour le doublement de l'autoroute A8

Autoroute A8 bis – Rapport de mission

Conseil général des Ponts et Chaussées ; 30 octobre 1990

### **BONNIER/SGAR PACA (2001)**

Métropolisation du sud méditerranéen français et en particulier dans le sud rhodanien

Note datant de 2001 publiée dans IRT, *session de formation des membres des comités de ligne de chemin de fer PACA, transports de voyageurs en PACA, dossier documentaire, deuxième session*, février - mars 2002.

### **CG-06 (1995)**

Le TGV Côte d'Azur – Une nécessité économique, une proposition concrète

Conseil Général des Alpes-Maritimes ; DGA Aménagement et Développement ; Direction des Transports ; Octobre 1995 ; 26 pages

### **CGPC/EI-06 (2000)**

Étude intermodale dans les Alpes-Maritimes

Établi par Jean-Didier BLANCHET, Ingénieur général des Ponts et Chaussées et Christian LEBONDIDIER, Directeur d'études au CETE de Lyon

Conseil Général des Ponts et Chaussées ; mars 2000

(1) Rapport 78 pages ; (2) Annexes 173 pages