

LGV-Paca
Poursuite du projet et Concertation
●
État de la situation au 18 novembre 2010
Mémoire
●

Retenu pour participer, au titre d'association, dans le Comité institué par RFF pour la rédaction du dispositif de concertation devant être mis en œuvre tout au long de la réalisation du projet, le GIR Maralpin se doit, sous la forme du présent mémoire, d'informer les autres acteurs sur le contexte de cette démarche, et de leur rendre compte de l'avancement des réflexions sur les formes de la concertation à instaurer dans la suite du projet.

A. LE CONTEXTE

À l'initiative de RFF, maître d'ouvrage, et sous le contrôle de la CNDP représenté par un *garant* de la concertation, a été lancée en septembre 2010 une opération portant sur la définition du dispositif de concertation devant être mis en place tout au long du déroulement du projet, et formalisé au préalable par une *Charte*.

L'élaboration du *dispositif de concertation* devait s'appuyer sur de larges échanges avec l'ensemble des acteurs concernés, relayés et mis en forme par un *Comité de rédaction* constitué des représentants des co-financeurs et de représentants des acteurs, dont, à ce dernier titre, le GIR Maralpin.

L'ensemble de l'opération devait initialement se dérouler selon *quatre étapes*.

La *première* d'entre elles, qui prévoyait l'organisation en octobre 2010 de trois larges ateliers départementaux, a été supprimée sine die. La *seconde*, qui portait sur la rédaction d'une première ébauche de la charte au fil de trois réunions de travail du Comité de rédaction, s'est déroulée du 20 octobre au 18 novembre et vient de s'achever.

Du fait de la suppression des ateliers départementaux, *l'étape suivante*, la réunion plénière des Acteurs prévue le 30 novembre 2010, offre la seule opportunité à ces derniers de s'informer et de se prononcer sur le dispositif de concertation en projet.

À la veille de cette rencontre, il est apparu souhaitable au GIR Maralpin qui leur en est redevable, de mettre à la disposition de l'ensemble des acteurs, sous la forme du présent document, quelques données de référence ainsi que les éléments de réflexion qu'il a dégagés à ce jour de la concertation sur le projet LGV-Paca.

B. RAPPEL SUR LES PREMIÈRES ÉTAPES DU PROJET

B.1. La phase des études complémentaires (2006-2008¹)

¹ Cette phase d'études complémentaires s'est en fait clôturée le 29 juin 2009 avec la nouvelle décision de l'État [cf. B.2.], soit 36 mois (et non 18) après son lancement

Leur définition et leur lancement

À l'issue du débat public (juillet 2005), la décision de poursuite du projet (décembre 2005), avec pour référence le scénario des métropoles, a été assortie de celle d'engager des *études complémentaires*².

Cette nouvelle phase du projet a été ouverte le 29 juin 2006, avec l'approbation, par le comité d'orientation (CODOR), de ce programme³, ainsi que des modalités de son financement par les différents partenaires institutionnels⁴.

Dès le 6 juillet 2006, RFF présentait à Marseille, à l'attention des acteurs du débat public une synthèse de ce programme d'études ainsi qu'un dispositif complémentaire, celui de *consultation des acteurs* et d'*information du public*.

Les études complémentaires, dont la conduite et les conclusions ont été largement controversées au sein des acteurs institutionnels, ont fait l'objet d'un rapport de synthèse daté de juin 2008 mais mis fort tardivement (en novembre 2010) à disposition du public par RFF sur son site Internet⁵.

B.2. La préparation de la décision de l'État [Février-Juin 2009]

De nombreuses objections formulées par d'importants acteurs institutionnels, tant à la conduite des études complémentaires qu'à leur résultats, ont conduit l'État à intervenir en décidant, le 11 février 2009, de la mise en place d'un secrétariat permanent sous la responsabilité de Yves COUSQUER, Ingénieur Général des Ponts et Chaussées, associant l'ensemble des parties prenantes.

Rappelons à cette occasion le rôle fédérateur joué par le GIR Maralpin à travers ses conférences de Marseille (19 décembre 2008) et de Meyreuil (4 février 2009), ainsi que les contributions qu'il a conjointement apportées avec ses partenaires, l'*Istituto Internazionale delle Comunicazioni* (IIC) et la *Société française des Urbanistes* (SFU)⁶, aux réflexions du Médiateur de la République exprimées dans son rapport définitif remis au Gouvernement le 15 juin 2009.

B.3. La phase d'Études préalables à l'enquête d'utilité publique

[Les étapes franchies ou engagées au 18.11.2010]

La phase dite des études complémentaires a pris fin le 29 juin 2009 avec le choix par l'État du scénario des Métropoles du Sud et sa décision d'engager la phase d'études conduisant au lancement de l'enquête d'utilité publique.

Elle a été jalonnée des événements suivants

Réunion des acteurs 14 janvier 2010 à Aubagne

Rassemblement de tous les acteurs ayant participé aux groupes de travail thématiques

Réunion des acteurs 9 juin 2010 à Marseille

Bilan de la concertation depuis la fin du débat public jusqu'à la décision du gouvernement en 2009⁷

² "pour vérifier les performances et la faisabilité technique et financière des diverses solutions et, parallèlement, examiner les conditions de prolongement vers l'Italie dans la continuité de l'arc méditerranéen, proposer un programme d'études et de réalisations pour améliorer dans les meilleurs délais les dessertes régionales et le transport de marchandises"

³ pour un montant total de 3,6 millions d'Euros et une durée de 18 mois

⁴ auxquels s'est associée la Principauté de Monaco

⁵ <http://www.lgvpac.fr/>

⁶ Séminaire de Nice (26 mars 2009), Voyage d'études à Gênes (23/24 avril), Séminaire de Toulon (28 mai), Atelier-table ronde de Mouans-Sartoux (3 juin)

[cf. <http://www.gir-maralpin.org/AtReperLgvPaca&GrandsEnjeux.htm>]

⁷ Pour préparer la concertation qui accompagnera les études préalables à l'enquête d'utilité publique, la direction régionale Provence-Alpes-Côte d'Azur de RFF a confié à l'association ARENES le soin d'établir un bilan des concertations qui se sont déroulées depuis la fin du débat public, en 2005, jusqu'à la décision du gouvernement de poursuivre l'étude du projet sur la base du scénario des métropoles du Sud, en 2009.

Assortie d'une enquête sur les points de vue d'une cinquantaine d'acteurs de la région, cette étude a permis de mieux cerner leurs attentes quant aux prochaines étapes de concertation. Les résultats présentés le 9 juin 2010 à Marseille devant plus de 150 acteurs de la région ont été l'occasion de nouveaux échanges fructueux

Comité de pilotage 24 juin 2010

Appels à candidatures pour les études techniques préalables

Concertation (lancement)

Invitation (courrier daté du 21 septembre 2010), adressée par RFF aux différents acteurs, à participer à la définition d'un dispositif de concertation devant débiter par des ateliers territoriaux départementaux (13, 14 & 15 octobre 2010)

C. LA CONCERTATION

C.1. La consultation des acteurs et l'information du public lors des études complémentaires

[Juillet 2006 – Juin 2008]

Ses objectifs

Ils ont été définis par RFF selon une CHARTE fixant les modalités d'accompagnement et de suivi des études :

- CONCERTATION avec les partenaires co-financeurs *membres du comité d'orientation sur la bonne avancée du projet et la définition du projet optimal*
- CONSULTATION sur les conditions d'inscription du projet avec des groupes de travail thématiques regroupant les acteurs ; *"la consultation s'adresse aux collectivités territoriales, aux services et aux commissions consultatives de l'État, aux associations et aux chambres consulaires qui souhaitent contribuer à l'élaboration d'un projet mieux partagé"* (sic).
- INFORMATION du public sur l'avancée du projet : site Internet, journal d'information, etc.

Le dispositif

Le dispositif de consultation s'articulait autour de trois types d'instances de travail :

- Des "groupes de travail thématiques" réunissant chacun une vingtaine de participants,
- Une "réunion des acteurs" afin de faire un point sur l'avancée des groupes de travail thématiques,
- Un "secrétariat technique" représentant chaque type d'acteur (collectivités territoriales, services et commissions consultatives de l'État, associations et chambres consulaires), mis en place par RFF, chargé de la coordination de la consultation. Il veille à la bonne mise en œuvre et au respect de la présente charte.

Bilan

Le fonctionnement de ce dispositif a fait l'objet d'une analyse approfondie dans l'*Étude de contexte* réalisée par le GIR Maralpin⁸

[cf. <http://www.gir-maralpin.org/Etudes/CtxtLgvPacaGirMaralpin806rev1010z.pdf>].

Cette analyse [cf. F.3.1. ibidem] fait état des apports incontestablement fructueux et constructifs des quatre Groupes de travail thématiques constitués par consensus et comportant chacun une vingtaine de participants⁹

- *Milieu humain* (ou "comment protéger les populations contre les nuisances ?")
- *Agriculture et viticulture* (ou "comment limiter ou compenser l'impact du projet sur ces activités ?")
- *Biodiversité et milieu naturel* (ou "comment limiter ou compenser l'impact du projet ?")
- *Aménagement du territoire* (ou "comment prendre en compte les effets socio-économiques du projet sur les territoires ?")

La même analyse déplore en revanche le rôle, plus que consensuel à l'égard du maître d'ouvrage, du Secrétariat technique¹⁰, qui, en charge de la mise en forme des travaux des Groupes de travail, mais

⁸ LGV-Paca - Perception des enjeux - Étude de contexte (étude réalisée sur proposition de la Direction des Projets sud-européens de la SNCF) - État arrêté au 31 mai 2008 - GIR Maralpin ; 116 pages

⁹ ils ont tenu chacun 4 sessions ; leur composition est analysée en page 111 de l'Étude Gir

¹⁰ "représentant chaque type d'acteur et chargé de la bonne mise en œuvre et du respect de la charte", il a tenu 6 sessions [cf. pages 109-111 de l'Étude Gir (ibidem)]

peu soucieux des grands enjeux de territoire et d'environnement soulevés par ces derniers, s'est attaché à les édulcorer.

Cette analyse a été largement corroborée par le Bilan dressé par le Bureau d'études Arenes lors de la réunion de restitution présenté aux acteurs le 9 juin 2010.

[cf. Présentation Arenes http://www.lgvpaca.fr/pdf/LGV_PACA_PPT_09062010_V3.pdf]

[cf. Synthèse RFF http://www.lgvpaca.fr/pdf/Note_synthese_reunion_du_9-juin2010-01.pdf]

C.2. La Concertation devant être conduite tout au long des études préalables

Une nette évolution des concepts

La concertation est cette fois relancée dans un cadre institutionnel sous le label de la loi Grenelle II notamment¹¹, et en s'inspirant des démarches récentes entreprises par RFF dans le cadre d'autres de ses projets ferroviaires [LGV-Poitiers-Limoges¹², Lignes nouvelles Bordeaux-Espagne & Bordeaux-Toulouse alias Grands Projets du Sud-Ouest (GPSO)¹³ Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP)¹⁴], démarches ayant abouti à des Chartes de concertation *partagées*, et *non pas octroyées* par RFF, comme ce fut le cas lors de la phase d'études complémentaires de la LGV-Paca.

Une donnée nouvelle et majeure est l'implication, active cette fois¹⁵, et ce tout au long du déroulement du projet et jusqu'à son aboutissement, d'un *garant*¹⁶ de la concertation représentant la *Commission nationale du débat public* (CNDP)

Méthode de travail adoptée pour la définition du dispositif de concertation LGV-Paca

Afin de bien souligner, tant vis-à-vis de la CNDP que des acteurs, le respect de ses engagements et le renoncement à ses errements passés, le maître d'ouvrage a tenu à confier à un Comité ad-hoc la rédaction de la Charte de concertation.

Mise en place du Comité de rédaction

La mise en place du *Comité de rédaction du dispositif de concertation* LGV-Paca a été formulée par une lettre circulaire adressée par RFF aux acteurs le 21 septembre 2010 leur annonçant, avec le calendrier d'élaboration de la charte, une série d'ateliers départementaux "d'élaboration partagée du dispositif de concertation" devant se tenir respectivement les 13,14 et 15 octobre à Nice, Toulon et Marseille, ainsi qu'une appel à candidatures (passé inaperçu par la plupart) pour la participation au comité.

L'annulation, le 6 octobre 2010, de cette disposition a décontenancé les acteurs de la société civile dont certains s'en sont émus auprès du maître d'ouvrage et de la CNDP, comme ce fut le cas du GIR qui a présenté hors délai sa candidature, laquelle s'est cependant vue retenue faute d'autre postulant.

Constitution du Comité

La composition du Comité de rédaction a été portée à connaissance de ses membres lors de leur première réunion (le 20 octobre à Nice).

La répartition de ses membres est la suivante :

- 10 cofinanceurs
- 6 collectivités non cofinanceurs (1 marseillaise, 2 varoises, 3 collectivités des Alpes-Maritimes)
- 6 acteurs socio-économiques (2 marseillais, 2 varois, 2 dans les Alpes-Maritimes)
- 7 associations (2 dans les Bouches-du-Rhône, 3 dans le Var et 2 dans les Alpes-Maritimes)

¹¹ elle s'inscrit dans un cadre juridique en évolution (circulaire 2000-98 du 28 décembre 2000, relative aux modalités d'élaboration des grands projets d'infrastructure ferroviaires dite circulaire Seligmann)

¹² charte validée en février 2009

¹³ charte validée le 11 mai 2010

¹⁴ charte en cours de validation (?)

¹⁵ Dans la phase précédente (Études complémentaires), le représentant de la CNDP n'y jouait qu'un rôle d'observateur

¹⁶ Le garant désigné est Philippe Marzolf qui présida la Commission particulière du débat public (CPDP) LGV-Paca

Selon le maître d'ouvrage et le Bureau d'études Arenes, elle serait le fruit de subtils compromis. On ne peut contester qu'elle réponde à leurs intentions de couvrir au mieux le champ des enjeux, tout en regrettant la trop faible part de la société civile dont la diversité ne peut être reflétée par un nombre aussi congru de représentants, quelle qu'en soit leur qualité.
[cf. Annexe 1 - Liste de membres du Comité de rédaction]

Le programme de travail

Cadre et méthode de travail¹⁷

La concertation post débat public s'inscrit désormais dans un cadre juridique en évolution (circulaire Seligmann) et embrasse un large spectre :

- déterminer les modes d'information du public, définir les instances consultatives, et en préciser le fonctionnement et les missions ;
- proposer les articulations avec les instances décisionnelles ;
- proposer les modalités de réunion de concertation (objet, rythme, invitation, comptes rendus, etc.) ;
- prise en compte des échanges dans les décisions ;
- définition des modalités d'intervention et du rôle du garant de la concertation.

Déroulement

Le Comité de rédaction doit élaborer un schéma de concertation, décliné en documents opérationnels (charte, programme, dispositif, etc.). Pour ce faire, le programme de travail proposé a été le suivant :

- comité de rédaction n° 1 du 20 octobre [Nice] : mises au point, méthodes de travail, apports historiques, juridiques et d'autres expériences, débroussaillage sur le champ et les acteurs de la concertation ;
- comité de rédaction n° 2 du 9 novembre [Toulon] : élaboration d'un plan détaillé des documents, premiers éléments de rédaction ;
- comité de rédaction n° 3 du 18 novembre [Marseille] : rédaction des documents, mise en forme pour présentation à la réunion des acteurs ;
- réunion des acteurs du 30 novembre [Marseille] : présentation du projet de charte de concertation ;
- quatrième et dernière réunion du comité de rédaction le 14 décembre ;
- comité de pilotage (Copil) de janvier 2011 : validation de la charte.

D. LE POINT DE VUE DU GIR MARALPIN SUR LE FONCTIONNEMENT DU COMITÉ DE RÉDACTION

[à l'issue de la 3ème réunion du Comité (Marseille, le 18 novembre)]

D.1. Observations écrites formulées par le GIR

Outre les courriers adressés à la CNDP et RFF le 7 octobre à réception de l'annonce d'annulation des Ateliers départementaux devant précéder la rédaction de la charte, le GIR a formulé, outre ses interventions lors des débats :

- une déclaration liminaire lors de la première réunion (Nice, le 20 octobre) portant *sur la forme* (carence d'informations auprès des associations pour susciter leur candidature et communication tardive des informations sur la nature des réunions) et *sur le fond* (absence d'informations sur les travaux conduits par RFF depuis 2008 et occultation des études menées sur la traversée et desserte des Alpes-Maritimes)
- une note en date du 7 novembre [cf. Annexe 2] portant sur
 - le non respect de leurs engagements par les organisateurs
 - la dénaturation du verbatim par effacement des noms des intervenants
 - la soumission d'une synthèse avant mise à disposition du verbatim accompagnée de propositions

¹⁷ Extrait de la Synthèse de la réunion du 20 octobre 2010 à Nice

- traiter du contenu de la concertation avant de traiter de sa forme
 - se prononcer prioritairement sur la nature et le niveau de la concertation
- et de demande d'éclaircissements
- sur le début de la concertation effective
 - sur l'état d'avancement des études
 - sur des contradictions au sujet des dispositions à prendre

D.2. Sur le déroulement des activités du Comité

Conduite et organisation des réunions

Comme le soulignent les observations du GIR, on peut considérer comme inappropriés, à un cénacle d'experts et représentants expérimentés, des exercices psycho-sociologiques et jeux d'acteurs relevant de méthodes à la mode en d'autres lieux.

L'essentiel des réunions s'est en effet déroulé sous forme d'exercices dirigés par des animateurs peu au fait de la problématique mais soucieux d'aboutir au résultat par eux escompté. Les rencontres ont été frustrées de tours de table qui eussent pu aboutir plus promptement à un consensus sur la nécessité d'une concertation d'un nouveau type.

De surcroît, en dépit des moyens engagés (enregistrement et transcription des débats sous-traités à une autre entreprise), la mise à disposition des participants des relevés de conclusions a toujours anticipé celle des verbatim, ces derniers se révélant ininterprétables du fait de l'effacement délibéré des noms des intervenants, les uns et les autres documents étant toujours parvenus hors délais aux destinataires.

Climat des réunions

En dépit de ce que d'aucuns, dont nous mêmes, considérons comme dissipation d'un temps précieux, ces rencontres inter- et trans-sectorielles (fussent-elles été quelque peu entravées par l'organisation) se sont déroulées dans un climat de cordiale coopération et sont révélées fructueuses et enrichissantes ; elles augurent bien du déroulement d'une concertation à la préparation de laquelle il eut été souhaitable d'associer des représentants de la société civile plus nombreux et plus diversifiés.

D.3. Instruments de la concertation

Le Collège des acteurs

La pérennisation du Comité, ou son clonage sous une forme similaire, semble à l'évidence, sous la désignation de "*Collège des acteurs*", le moyen d'instaurer et de co-piloter la concertation souhaitée.

Ce collège des acteurs devra s'appuyer sur un support technique et administratif mis à disposition par le maître d'ouvrage.

Le Garant

Comme le déroulement des réunions du Comité de rédaction l'a montré, le *Garant*, au titre de représentant de la CNDP, est la référence de la concertation et il en constitue de fait le pivot dans la mesure où, de par son statut reconnu par l'ensemble des parties, il peut et doit assumer le rôle de négociateur plénipotentiaire entre le COPIL et le "*Collège des acteurs*".

D.4. Sur les grands enjeux de la concertation

Ouverture du COPIL

L'élargissement du Copil est une requête de principe commune à bien des acteurs.

- Son ouverture est acquise au *Garant* qui y jouera le rôle d'observateur et de rapporteur pour le collège des acteurs
- L'ouverture du Copil à certaines collectivités non-financeurs répond à une demande forte de la part de la *Ville de Cannes* et du *SCoT Ouest* du département des Alpes-Maritimes, exclus autoritairement du tour de table dès l'origine d'un projet dont la Ville de Nice s'arrogeait la maîtrise. Cette demande, à laquelle s'est toujours associé le GIR Maralpin, pourrait sans aucun doute être satisfaite par une prise de participation financière de la Ville de Cannes et/ou d'autres

collectivités, entités dont le prestige¹⁸ et l'importance¹⁹ justifient la desserte par la ligne nouvelle selon un tracé homologue (à l'échelle 06) à celui des métropoles.

La Co-participation

La CO-PARTICIPATION, clairement plaidée par le *Garant* lui-même, constitue l'enjeu implicite de la nouvelle démarche qui, sans elle, ne se distinguerait guère de la précédente, caractérisée par la rétention d'information qui a sévi depuis la fin du débat public [cf. B.1.].

Plusieurs groupes ont travaillé sur la manière de la décliner, l'une des plus élégantes, proposée dans l'un des ateliers de l'après-midi du 18 novembre, consiste à faire épouser au *Collège des acteurs* le calendrier du *Copil*, les réunions du Collège précédant celles du Copil.

Ces dispositions autoriseraient l'examen par le Collège des projets soumis au Copil et de faire connaître à ce dernier les interrogations et propositions des acteurs non-financeurs.

Une telle démarche, qui s'inscrit parfaitement dans l'esprit de la co-participation souhaitée, se ferait par l'entremise du *Garant*.

Traversée-desserte de l'Est Paca et aménagement du territoire

En dépit des déclarations de principe, l'ouverture du projet à l'Est n'a pas été intégrée dans des études qui se sont focalisées sur l'accès au plus court à l'aéroport de Nice et ont marginalisé le pôle cannois. La vision globale de l'aménagement de l'Est-Paca et de ses marches ligures reste à examiner, non pas au crible de variantes de tracé d'ores et déjà soumises aux bureaux d'études par le maître d'ouvrage mais à celui des acteurs dans le cadre d'une réelle co-participation.

Sur la vigilance à exercer

À la date de rédaction du présent memorandum, les verbatim et synthèses relatifs à la troisième réunion du Comité restent à valider.

Les observations qui ont été formulées à leur sujet expriment des désaccords sur les interprétations qui ont été faites par leurs transcripteurs respectifs.

Sans entrer dans les détails, il est clair que des propositions "avant-gardistes" formulées dans certains ateliers sectoriels ont été "lissées" ou n'ont tout simplement pas été restituées.

Ce sont là des manquements auxquels les présents prestataires ont pu se prêter, comme leurs prédécesseurs [cf. C.1. Bilan], mais une particulière vigilance aura à s'exercer sur les grands enjeux signalés, lors de ce qui avait été prévu comme *troisième étape* de l'élaboration, à savoir la réunion plénière des acteurs du 30 novembre 2010.

Menton, le 20 novembre 2010



ANNEXES

Annexe 1 - Liste des membres du Comité de rédaction du dispositif de concertation

Annexe 2 - Comité de rédaction du dispositif de concertation LGV-Paca - Observations du GIR Maralpin en date du 07.11.2010

¹⁸ 40 % du trafic aéroportuaire de Nice Côte d'Azur relève de ce secteur

¹⁹ dont la population résidente est de l'ordre de 400 000 habitants

Comité de Rédaction du dispositif de concertation LGV PACA – Liste des membres – 9 novembre 2010

Dpt	Acteurs	Structure	Nom	Fonction	Mail
13	Asso	TGV et développement Var Nice Côte d'Azur	Alain PATOUILARD	Président	alainpatouillard@club-internet.fr
13	Asso	FNAUT PACA / BDR	Claude JULLIEN	Vice Président	claude.jullien@club-internet.fr
13	Socio-Eco	Conseil de développement MPM	Jacques BOULESTEIX	Président	president.conseil-developpement@marseille-provence.fr
13	Socio-Eco	CCIMP	Jean Baptiste DAVID	Chargé de mission	jean-baptiste.david@ccimp.com
13	Elus	CA Aubagne	Nathalie CASTAN	Directrice Transports	nathalie.castan@agglo-paysdaubagne.fr
13	Cofi	Conseil Général des Bouches du Rhône	Jean-Marc ALBERT	Dir. adjoint économie aménagement	jeanmarc.albert@cg13.fr
13	Cofi	CU Marseille Provence Métropole	Vincent TOUZE		vincent.touze@marseille-provence.fr
13	Cofi	Communauté du Pays d'Aix	Paul SERRE		p.serre@aupa.fr
83	Asso	Stop TGV Coudon	Olivier LESAGE	Président	olivierlesage83@gmail.com marcel.martine@orange.fr
83	Asso	Stop Nuisances Cuers	Nadyne CHEVRET	Président	gilbert.chevret@free.fr stop.nuisances.cuers@gmail.com
83	Asso	FNAUT Var	Jean Pierre MALASPINA	Représentant du Var	jeanpierre.malaspina@neuf.fr
83	Socio-Eco	CCI du Var	Joanin MAILHAN	Chargé de mission	joanin.mailhan@var.cci.fr
83	Socio-Eco	Chambre d'agriculture du Var	François GROELL	Sous directeur	francois.groell@var.chambagri.fr
83	Elus	Communauté de communes Cœur du Var	Gabriel UVERNET	VP Aménagement	c.accossano@coeurduvar.com
83	Elus	Maires et conseillers généraux du sillon permien	Georges Frédéric ROUX		fredroux@aol.com
83	Cofi	Conseil Général du Var	Robert GONTIER	Chargé de mission	rgontier@cq83.fr
83	Cofi	Communauté d'agglomération Toulon Provence Méditerranée	Jean-Yves THIBULT		jythibult@tpmed.org
06	Asso	Amis du Rail	Germain NALLINO	Président	amisdurailazureen06@free.fr
06	Asso	GIR Maralpin	Jacques MOLINARI	Président	gir.maralpin@wanadoo.fr
06	Socio-Eco	CCI Nice Côte d'Azur	Bernard LEVERE	Chargé de mission	bernard.levere@cote-azur.cci.fr
06	Socio-Eco	Conseil de développement CUNCA	Robert ADRIANO	Président	robert.adriano@nicedotedazur.org
06	Elus	Ville de Cannes	Philippe MARIE	DGAS Transports et Grands projets	philippe.marie@ville-cannes.fr
06	Elus	SCOT Ouest Provence	Catherine JOUVE	Directrice	cjouve@poleazurprovence.com
06	Elus	Communauté d'agglomération Sophia Antipolis	Christian BERKESSE	VP Déplacements	cberkesse@mairie-lacollesurloup.fr
06	Cofi	Conseil Général des Alpes Maritimes	Alain ROLAND		arolland@cg06.fr
06	Cofi	Communauté urbaine Nice Côte d'Azur	Guy MULLER		guy.muller@nicedotedazur.org
	Cofi	Conseil Régional PACA	Jean Claude ALBERIGO	Conseiller du VP Transports	jcalberigo@regionpaca.fr
	Cofi	Etat - DREAL	Michel MARTIN		Michel.Martin@developpement-durable.gouv.fr
	Cofi	Réseau Ferré de France	Jean-Michel CHERRIER	Chef de projet	jean-michel.cherrier@rff.fr
	Cofi	Réseau Ferré de France	Nicolas BENVENU	Unité concertation débat public	Nicolas.BENVEGNUM@rff.fr

**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 (DIAC) et de la COFHUAT

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

LGV-Paca
Comité de rédaction du dispositif de concertation
Verbatim et Synthèse de la première réunion
Nice, 20 octobre 2010

●
Observations du GIR Maralpin
●

Commentaires généraux

Sur la conduite du dispositif

Le processus de "concertation sur la concertation" ne s'est pas engagé sous les meilleurs augures, en attestent :

- la suppression *sine die* des ateliers départementaux
- le recrutement laborieux des membres du Comité
- les engagements des organisateurs non respectés
 - plus de 2 semaines au lieu de 5 jours¹ pour l'envoi des comptes rendus
 - 2 jours pleins (dont un week-end) au lieu de 3 jours ouvrables² accordés aux participants pour leur validation

En dépit de ces dernières circonstances, particulièrement contraignantes pour la communication des documents et leur examen [Verbatim de 90 pages, Synthèse de 11 pages], le GIR Maralpin est en mesure de formuler les observations liminaires qui suivent.

Sur le Verbatim

Le *Verbatim* constitue le document de référence par excellence, tant pour l'élaboration que pour la validation du *Compte rendu*. À la lecture des insuffisances de ce dernier, on constate à quel point le retour au *Verbatim* s'impose.

La décision de ne pas faire mention des noms des intervenants invités est jugée particulièrement contreproductive à l'encontre de la démarche, et cela pour plusieurs raisons :

- perte d'informations sur le contenu de certains messages : la compréhension, parfois le décryptage, d'une intervention orale ne peuvent s'opérer que par l'identification du locuteur, lequel sous-entend généralement le contexte de son propos ;
- perte de repères géo-stratégiques, antinomique avec leur importance dans le projet et le soin apporté par les organisateurs eux-mêmes à assurer au Comité une représentativité géographique, sociale et même politique [auquel est consacré l'entier Chapitre II du Verbatim³]
- obstacle à la concertation mutuelle
- amalgames hasardeux dans la synthèse.

¹ cf. Verbatim, page 20

² "L'animateur : Je compte les jours ouvrables dedans. On essaiera de ne pas vous l'envoyer le vendredi soir" [Verbatim, page 12].

³ cf. Verbatim, pages 8 à 14

En conséquence, le GIR Maralpin demande *communication de la version originale non expurgée* et l'édition renseignée des Verbatim à venir.

Sur la Synthèse

Les délais accordés pour la valider, à la lumière du verbatim, sont *inacceptables*.

En conséquence, *le GIR Maralpin se refuse à la valider en l'état*.

Quoi qu'il en soit, on peut, dès à présent, percevoir dans la formulation de la Synthèse dans son état actuel, l'intention d'aller *au plus court* pour occulter des préoccupations majeures et atteindre des objectifs qui semblent ne pas être partagés par l'ensemble des participants.

Sans préjuger de la conduite à venir des organisateurs, nous mettons en garde les membres du Comité à l'encontre de la démarche précédemment suivie par le Maître d'ouvrage et les animateurs missionnés par ses soins lors de la CAIP⁴ (la "Charte" de 2006). Cette opération avait abouti, par des processus de filtrage en cascade des contributions, échanges et débats, à des "propositions", parfaitement insipides et peu contraignantes pour le maître d'ouvrage⁵, manière d'agir alors qualifiée par certains de duperie⁶.

Propositions du GIR Maralpin

Traiter du contenu de la concertation avant de traiter de sa forme

Le GIR regrette le peu de temps consacré, à ce jour, à la définition des objectifs de la concertation et à celle du cadre précis de cette dernière.

Une lecture, fût-elle rapide, du Verbatim atteste l'incontestable utilité d'un tel document, l'importance et l'intérêt des échanges de vues de la première réunion, et elle révèle surtout la nécessité de poursuivre ces derniers tant qu'un certain nombre de points exposés n'auront pas été éclaircis et que les questions soulevées le 20 octobre n'auront pas reçu réponse.

Le GIR remet ainsi en cause l'objectif fixé par l'Animateur pour la réunion du 9 novembre, à savoir *"Le prochain comité de rédaction sera productif, au sens où il faudrait que l'on sorte de ce comité de rédaction avec un plan détaillé des documents. Un choix déjà sur les documents que l'on fait : une charte ? Un programme ? Un dispositif ? Une charte peut être très générale ou très détaillée. Il faudra faire des choix sur le type de documents que l'on veut."*⁷

Se prononcer prioritairement la nature et le niveau de la concertation

Le Garant en a bien exposé les différents stades et précisé les recommandations du législateur depuis Grenelle 2: *"améliorer les projets pour qu'ils soient mieux adaptés aux besoins du territoire"*.

Or, le Comité ne s'est pas prononcé à ce sujet et n'a pas attaché d'attention particulière au fait que *"les Alpes-Maritimes n'avaient pas connu de véritable débat sur les questions qui étaient débattues à la même époque dans les autres départements"*⁸ et que tout le secteur Est du projet (Nice-Italie) *"n'a pas encore fait l'objet d'un dispositif de travail des études conformément à la demande de l'État"*⁹.

Dans de telles circonstances, la question se pose donc clairement d'une concertation au niveau le plus élevé, celui de la *co-élaboration des décisions*, (gouvernance à cinq) telle que nous l'a présenté le Garant et qu'il se propose même de défendre devant le Copil¹⁰.

Ne revient-il pas à notre Comité de se saisir d'une telle proposition et d'en préparer l'argumentation ?

⁴ CAIP : Consultation des Acteurs et Information du Public

⁵ ce sont les 12 "fiches actions" que le chef de projet a intégrées au Cahier des charges remis aux bureaux d'études [cf. Verbatim, p. 53]

⁶ qualificatif qui reste à situer sur l'échelle de Scherry Arnstein ! [cf. Verbatim, pages 33 & 34]

⁷ cf. Verbatim, page 19

⁸ cf. Verbatim, page 8

⁹ cf. Verbatim, page 16

¹⁰ cf. Verbatim, page 34

Demands d'éclaircissements

Sur le début de la concertation effective

Selon les termes du Chef de projet " *On va essayer de présenter en juin 2011 un certain nombre de scénarios qui sont travaillés aujourd'hui avec les cofinanceurs dans un certain nombre d'ateliers pour permettre de présenter au Copil plusieurs variantes potentiellement contrastées . Le Copil de juin 2011 devra en sélectionner quelques-unes. Ces éléments seront mis dans le cadre de la concertation. Et on commencera à travailler pendant un an, dans le cadre du dispositif de concertation que l'on aura mis en place*"¹¹, il semblerait que la concertation, telle qu'annoncée, ne débiterait qu'en juin 2011.

La question d'une mise en place de cette concertation, dès le Copil de janvier, devrait être posée.

Sur l'état d'avancement des études

Certains d'entre nous ne disposent, et depuis peu, que du rapport des études préliminaires achevées au mois de juin 2008, soit il y a plus de deux ans. Selon toute vraisemblance, ainsi qu'en est d'ailleurs convenu le Chef de projet dans ses propos, ces études ont nécessairement progressé et évolué.

Nous demandons à ce qu'information soit faite aux membres du Comité sur la nature de ces évolutions et sur l'ampleur des lacunes à combler en matière d'information du public.

Sur des contradictions au sujet des dispositions à prendre

Le Chef de projet a réaffirmé avec insistance (à notre grande satisfaction pour avoir été longtemps seuls à le prôner) qu'il s'agissait de réaliser un réseau maillé avec la ligne existante¹², tandis qu'aux questions très précises sur la sauvegarde des emprises cédées ou en cours de cession par RFF sur le réseau historique, il a éludé la question en rétorquant "*Aujourd'hui, ... on ne sait pas exactement où va passer la ligne, donc on n'a pas de raison de geler les emprises*"¹³.



[Observations arrêtées le 7 novembre 2010]

¹¹ cf. Verbatim, page 14

¹² 3 mentions dans la seule page 16 du Verbatim

¹³ cf. Verbatim, page 79