Groupe de Travail Inter-Collèges du Comité Permanent de Concertation
CFDT 06 - CGT 06 - FNE 06 - GADSECA - GIR Maralpin - Région Verte

●

Audience du Directeur Régional de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement
Marseille, le 27 janvier 2016

●

Relevé des notes prises en séance par Pierre Desriaux, Jean-Michel Hervo, Jacques Molinari, Marc Petit et Denis Perrimond[1]
Soumis pour avis le 8 février à la Direction de la DREAL Paca
Complété et validé par cette dernière le 18 avril 2016

L'audience de la Direction de la DREAL a été accordée suite à une double requête, celle du GIR Maralpin formulée le 2 décembre 2015 auprès de M. Laurent Neyer, Directeur régional adjoint, et portant sur l'ensemble de la problématique de l'aménagement du territoire, et celle du GTIC s'agrégeant à la précédente et portant plus précisément sur la Plaine du Var, adressée le 11 janvier 2016 à Monsieur Éric Legrigeois, nouvellement nommé Directeur, qui a bien voulu donner suite favorable.
L'ensemble de la démarche se réfère à l'audience qui avait été accordée au GTIC le 17 décembre 2014 par Madame Anne-France Didier, alors Directrice[2]*, mais porte sur un évènement survenu depuis, à savoir la suspension de la participation du GTIC au Comité permanent de concertation de l'EPA Plaine du Var sous condition de la désignation d'un Garant à désigner par la CNDP.*

●

Participants

DREAL
- Monsieur Éric Legrigeois, Directeur régional par intérim (à compter du 1er janvier 2016)
- M. Jérôme Bosc, en charge de l'Unité Politiques des territoires au SCADE (Service Connaissance, Aménagement durable et Évaluation)

Délégation GTIC
- UD CFDT 06 : Jean-Michel Hervo (Secrétaire départemental 2007-2015)
- GIR Maralpin : Pierre Desriaux (Administrateur délégué au CRB), Jacques Molinari (Secrétaire scientifique), Marc Petit[3] (Administrateur, président de la SFU-Paca)
- Région Verte : Denis Perrimond (Président, ancien délégué Environnement, Travaux et Urbanisme de la Ville de Cannes).

Représentant collectivement FNE 06 et Gadseca empêchés de participer.

●

Le GTIC sait gré à la Direction de la DREAL d'avoir accordé toute son attention aux propos et aux analyses des membres de la délégation, et d'avoir attaché tout son soin à solliciter ses Services pour éclairer le GTIC sur les positions de l'État et sur ses plus récents engagements.
Bien que ces derniers ne répondent pas pleinement aux attentes du GTIC et du GIR, cette rencontre et les échanges d'information auxquels elle s'est prêtée attestent la qualité d'un dialogue que l'EPA de la Plaine du Var n'a pas été capable d'instaurer dans le cadre de son comité permanent de concertation.

[1] Projet de compte rendu approuvé par l'ensemble de la délégation GIR/GETIC le 8 février 2016 et adressé le même jour à la Direction de la DREAL pour avis et compléments d'information éventuels
[2] Compte-rendu [cf. http://www.gir-maralpin.org/comptes-rendus/GticAudienceDrealCr.2014.12.17.RevDreal.pdf]
[3] Au titre de la SFU Paca dont il est président, Marc Petit a formulé ses propres commentaires sur les questions abordées lors de cette audience [cf. Annexe 4]

Sur l'élaboration et la présentation du présent compte rendu

L'élaboration du présent compte rendu relève d'un processus comportant les étapes suivantes

(1) soumission à la Dreal d'un cahier de requêtes [cf. ANNEXES 1 & 2]
(2) relevé de notes des entretiens par les soins des requérants
(3) adjonction par ces mêmes requérants de notes explicatives [encadrés noirs] et annexes [cf. ANNEXES 3 & 4] destinées à éclairer la Dreal sur des points insuffisamment approfondis
(4) soumission de l'ensemble à la Dreal
(5) retours des Services de la Dreal sur des points particuliers (a) sous forme de corrections et retouches à des propos improprement prêtés à ses représentants [**en bleu**] (b) sous forme d'annexes explicatives ou complémentaires sur des données nouvelles postérieures aux entretiens [**encadrés bleus**]
(6) retour par la Dreal du compte-rendu validé [le présent document].

●

Sur l'organisation de la DREAL

Dans l'attente de la disponibilité du Directeur, M. Jérôme Bosc s'est prêté à un échange de vues informel et a bien voulu rappeler et commenter l'organisation de la DREAL.
Cette organisation est, pour l'essentiel, thématique [SPR (Prévention des risques) ; SBEP (biodiversité, eau, Paysages) ; SEL (Énergie, Logement) ; STI (Transports, Infrastructures)] avec un service à vocation transversale, le SCADE [cf. organigramme joint (ANNEXE 5)].
Les 5 unités territoriales [UT] de la DREAL (dont l'une pour le 06) n'interviennent pas sur tous les champs de compétences de la DREAL. Issues de l'ex-DRIRE, elles sont mobilisées essentiellement sur l'inspection des ICPE, en lien avec le SPR (Service Protection des Risques).
Les actions de la DREAL dans le champ de l'urbanisme sont partagées avec les DDT(M) auxquelles revient la plupart des interventions directes auprès des collectivités, sous l'autorité du préfet de département, dans le cadre de l'association de l'État aux procédures d'urbanisme. La DREAL intervient davantage en terme d'animation de réseau, de production de doctrine ou de méthodologie, et sur certains territoires a enjeux particuliers.

Les Échanges

La suite des échanges s'est déroulée de 14:30 à 16:30 sous l'autorité du Directeur avec lequel il a été convenu qu'ils traiteraient en premier lieu des questions initialement posées par le GIR Maralpin [cf. Annexe 1] et qu'ils épouseraient ensuite sensiblement le déroulement de ceux qui s'étaient instaurés l'année précédente [cf. *Audience de la Directrice Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement accordée le 17.12.2014 à une délégation du GTIC* http://www.gir-maralpin.org/comptes-rendus/GticAudienceDrealCr.2014.12.17.RevDreal.pdf].

Sur Infrastructures et Aménagement du territoire – Projet LN-Pca

(a) Rappel des analyses et préconisations du GIR

Ligne nouvelle LN-Pca : Le projet issu du Comité Mobilité 21 et arrêté par décision ministérielle se cristallise à l'Est (nœud niçois) sur une solution irrationnelle et irréaliste.
Le choix du tracé des métropoles plaidé par le GIR, dès avant le débat public sur la LGV-Paca, était un bon choix s'appuyant sur une vision de l'aménagement du territoire à l'échelle de l'arc méditerranéen, en desservant chacune des métropoles en leur cœur, avec notamment pour objectif la restructuration de la ville sur la ville, et en dédoublant la ligne historique pour l'alléger des circulations longue distance et fret.

Le GIR souscrit au phasage et au tronçonnage en 2 parties, et notamment à la résorption du nœud Marseillais par une gare traversante au niveau de St. Charles.
En revanche, le secteur Est, improprement qualifié de "nœud niçois" est, du point de vue du GIR, triplement aberrant dans son implantation, dans sa conception et dans ses fonctionnalités.
La ligne historique, le long de laquelle s'est bâtie la Côte d'Azur, ne peut plus assumer la propre desserte interne de cette métropole dont il importe de souligner qu'elle se développe de Cannes à Vintimille en desservant en outre la principauté de Monaco, laquelle constitue le cœur du trafic azuréen (la gare de Monaco avec près de 6 millions de voyageurs occupe le troisième rang des gares de la Région, immédiatement après Nice et Marseille).
Or, le projet verrouillé par RFF entre St. Augustin et la Siagne n'atteint même pas le nœud ferroviaire de Nice-Ville (embranchement vers Breil-Tende + intermodalité avec les CP) et aggravera les liaisons vers l'Est (Monaco et Italie) entravées par l'étranglement du corridor St Augustin-Nice Ville.
Quant à la prétendue "boucle" obtenue par raccordement à la ligne Cannes-Grasse, elle est par avance inopérable à la lumière des disfonctionnements chroniques actuels sur l'exploitation littorale.
À long terme, la poursuite du projet vers l'Ouest, détournera de Cannes le trafic longue distance qui ne sera plus assumé que par St Augustin et la gare virtuelle de Sophia-Antipolis, sur la justification de laquelle il faudra se prononcer.
Il y a lieu de s'étonner de l'intangibilité affirmée d'un tel projet "niçois" quand on vient d'apprendre d'un responsable RFF[4] que le "nœud marseillais" faisait l'objet d'un réexamen remettant en question le caractère souterrain de la gare traversante projetée à Marseille.

La concertation annoncée est plus que jamais décisive, tant pour ce qui est du schéma ferroviaire que pour ce qui est d'une nouvelle gare "hors-la-ville".
Le réexamen de l'implantation de cette nouvelle gare ne peut se concevoir sans référence à son homologue, la gare d'Aix-TGV dont le GIR réclame vainement à ce jour le bilan Loti exigé par la loi.

Le GIR, qui, depuis sa création il y a vingt ans, s'est investi dans l'ensemble des réflexions sur les fonctionnalités ferroviaires littorales, tant en région Paca qu'en Ligurie et même en Catalogne, déplore n'avoir toujours pas été associé à l'étude sur l'aménagement de cette ligne entre Mandelieu et Vintimille.
Le GIR rappelle également aux Services de l'État la demande, collectivement formulée lors du dernier CoTer 06 par les 4 associations membres (Amis du Rail, FNAUT, Gadseca, GIR), d'instaurer dans le cadre de la concertation à venir, trois ateliers-débat (Gares, Fonctionnalités ferroviaires, Environnement).

D'une façon plus générale, le GIR formule le souhait d'une concertation sur une vision globale de l'aménagement du territoire et s'interroge sur le sort dévolu à l'*Observatoire des territoires et de la métropolisation dans l'espace méditerranéen* lequel, sous l'égide de la DRE PACA, avait salutairement stimulé les réflexions à l'échelle de la Provence, du Sillon rhodanien et du Languedoc-Roussillon.

(b) Discussion

DREAL
La décision ministérielle porte sur la Priorité 1 et la vision globale relèvera des priorités 2 et 3.
À Marseille, pour la diamétralisation de la Gare St. Charles, la préparation de la DUP implique plusieurs solutions.
Un rappel des coûts s'impose : 2.5 Md€ dans le 13 et 4,5 Md€ dans le 06 ; "Quels que soient les arbitrages, il y aura toujours des mécontents".
Au delà des implantations, il s'agit de décider du niveau de service ferroviaire escompté.
À Monaco, on y réfléchit, la question qui se pose est : comment faire arriver plus de trains ? Voies à quai supplémentaires ? Rames plus fréquentes ou rames plus ~~lourdes~~ longues ?
À la demande du GIR d'être associé aux études, le Directeur répond que "les associations sont

[4] Congrès AFTES du 15 décembre 2015 – Conférence de M. Alain Préant, responsable du pôle technique à SNCF Réseau, sur « *la préparation de la ligne nouvelle Provence Côte d'Azur (LN PCA)/franchissement de Marseille en souterrain et liaison en tunnels entre Cannes et Nice/enquête d'utilité publique en 2018* ».
[cf. http://www.gir-maralpin.org/comptes-rendus/CrConfAftesTunnelsLnPca.15.12.2015.pdf]

concertées dans le cadre des comités de ligne" [assertion que ne peut partager le GIR qui participe à ces comités, lesquels sont strictement consultatifs]
En revanche le Directeur a pris bonne note de la demande relative au Bilan Loti d'Aix-TGV.

Précisions Dreal post-réunion :
Un bilan LOTI a été dressé et publié en juin 2007 à l'échelle de la LGV Méditerranée conformément à la loi. Il est disponible sur le site de SNCF Réseau, à l'adresse suivante :
http://www.sncf-reseau.fr/sites/default/files/upload/_Import/pdf/bilan_loti_LGV_MED_072008.pdf
Sont disponibles sur le site internet du CGEDD :

- le rapport du CGEDD sur les bilans LOTI des LGV Rhône-Alpes et Méditerranée : http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/5448-01_cle27828d-1.pdf
- ainsi que l'avis délibéré du CGEDD sur les bilans des LGV Rhône-Alpes et Méditerranée http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/5448-01Avis_cle6a5ffc-1.pdf

(c) Sur la concertation

DREAL : Les modalités de concertation LN seront validées par le garant
GIR : on constate chez les élus une insuffisante prise en compte des enjeux, assortie d'une méconnaissance technique, lesquelles requièrent un travail d'information plus approfondi.
DREAL : La démarche de la SNCF est de ne pas montrer trop vite les faisceaux étroits de passage et de présenter d'abord le projet global pour rechercher le portage politique en évitant que la discussion ne se focalise sur les zones de passage. La DREAL reconnait la difficulté du portage des projets sur les temps très longs. L'État n'est plus en capacité d'imposer les projets comme avant du fait de la décentralisation. L'État attend donc que les élus les assument aussi. Si les élus ne s'impliquent pas, les dossiers ne peuvent avancer.
GIR : En fait, c'est une telle démarche politicienne qui a conduit à "verrouiller" la réflexion sur l'ensemble du projet. Ainsi l'articulation de la ligne nouvelle sur la ligne historique à La Bocca (meilleure solution pour la desserte longue distance de Cannes) a-t-elle été éludée (sous un fallacieux prétexte de contraintes aériennes avancé par RFF) aux fins de spéculation immobilière sur les terrains SNCF (ce que dévoilent récemment de nombreux articles de presse[5]). Les stratégies financières et commerciales des entités SNCF semblent prévaloir désormais sur leurs missions ferroviaires, la rationalité du projet et l'intérêt général.

Précisions Dreal post-réunion sur la LN PCA

Nice-Ville et Nice-Aéroport
Comme le rappelle le Président de la Société Française des Urbanistes, le déplacement de la gare St-Augustin permet de créer un pole d'échange multimodal (tramway, aéroport, gare routière...), donc d'améliorer des liaisons entre les systèmes de transports et faciliter le report modal.
En revanche, cela ne remet pas en cause la desserte du centre ville de Nice qui est maintenue et améliorée ; tous les sillons passant a Nice-Aéroport étant prévus prolongés jusqu'a Nice-Ville.
Dans le cadre de la phase 1 des Études Préliminaires à l'Enquête d'Utilité Publique, les études ont précisé le nombre de voies à Nice-Aéroport et entre Nice-Aéroport et Nice-Ville. Elles ont montre les couts et les impacts particulièrement importants des solutions de doublement et de troisième voie.
Le fonctionnement de la zone de Nice est donc basé sur les principes suivants :

- Conservation de 2 voies entre Nice-Aéroport et Nice-Ville (avec réaménagement du block) ;
- Aménagement des deux gares Nice-Aéroport et Nice-Ville avec une forte capacité (permettant d'organiser les circulations pour le passage sur les 2 voies entre les 2 gares).

Dans cette optique sont envisagées 6 puis 8 voies à quai à Nice-Aéroport.
Ce fonctionnement a été justifié en prenant en compte la construction horaire nominale, mais

[5] Selon des périodiques nationaux [Le Moniteur n° 5847 du 18.12.2015] et locaux [Nice Matin du 30.11.2015 et du 05.12.2015 (ce dernier présentant le plan masse d'aménagement)], la ville de Cannes et SNCF Immobilier auraient signé, en fin d'année 2015, un protocole en vue de définir un aménagement urbain sur une partie des emprises ferroviaires de Cannes-La Bocca.

également, afin de réguler efficacement le trafic lors de grosses perturbations et d'assurer une évolutivité du système.

Gare Ouest-Alpes-Maritimes et boucle ferroviaire
Afin de permettre la bonne desserte de l'Ouest des Alpes-Maritimes et d'accompagner le développement économique du territoire, il est nécessaire de renforcer l'offre en transports en commun comme alternative aux déplacements en véhicule particulier. Le positionnement de la gare à proximité du pôle d'activité de Sophia Antipolis, sur des zones faisant déjà l'objet de projets d'urbanisation de la part des collectivités territoriales, tout en favorisant la réalisation d'un raccordement entre les deux lignes historiques, a, de plus, l'avantage de constituer un itinéraire en boucle, utilisable par les TER, entre Nice-Cannes et Sophia.

Poursuite des études et concertation
Suite à la concertation publique relative aux nœuds ferroviaires marseillais et azuréen, la Décision Ministérielle du 7 mai 2014 a fixé le cadre de la phase 2 des Études Préliminaires à l'Enquête d'Utilité Publique.
L'exécution de la gare souterraine Saint-Charles au moyen d'une fouille depuis la surface est une solution technique de réalisation en cours d'étude, conformément aux objectifs assignés par la décision ministérielle (recherche de compromis profondeur/linéaire/insertion/coût...), et qui ne remet pas en cause les fonctionnalités attendues.
Comme indiqué, le détail des modalités de concertation est en cours de préparation par SNCF Réseau et sous le contrôle du Garant, M. Quévremont, mais des ateliers thématiques et géographiques sont envisagés.

Desserte de Cannes
Des variantes de gare à Cannes ont été envisagées aux cours des phases précédentes mais, dans le contexte urbain, leur intégration et leur conception sont complexes. Les solutions possibles à Cannes Centre (en souterrain) et de réaménagement de la gare de La Bocca (semi-enterrée) présentaient des linéaires de tunnel et donc des coûts particulièrement élevés et ont, pour ces raisons, été écartées.

Sur l'Observatoire de la métropolisation

DREAL : Cet Observatoire de la métropolisation a été porté par une personne [Jean-Claude JAGER (ndr)] qui avait constitué un réseau de relations avec de nombreux partenaires institutionnels et universitaires] dont les activités (ateliers, colloques publications), n'on pas eu de suivi à son départ, lequel a coïncidé avec la transition DRE/DREAL.
GIR : La dernière livraison dont dispose le GIR est intitulée "*Les déterminants socio-économiques des marchés fonciers*" ; elle porte le numéro 19 et est datée d'octobre 2008.

Sur la mobilité urbaine

GIR : En matière de transports urbains, il n'apparaît pas de politique cohérente et, moins encore, d'articulation avec l'ossature de transports préconisée par la Commission Mobilité 21. Prévaut l'impression d'un saupoudrage - L'État ne s'affirmant pas comme orienteur mais n'apportant qu'une aide légère.
DREAL : Ce sont les élus qui doivent porter leurs projets
La méthode des appels à projets est assumée. Elle se conclut par un choix de l'État et un soutien aux meilleurs projets. Le degré de maturité des projets (nécessité d'un démarrage effectif dans un délai contraint) et le portage effectif par les élus est, dans ce cas, un élément déterminant pour le choix.

Sur les risques naturels - Risques d'inondation

Le GIR, remet au Directeur un exemplaire de sa note
Les inondations azuréennes catastrophiques du 3 octobre 2015 - Quelques clés de lecture - Dossier
Ce dossier a été établi et publié par le GIR quelques jours seulement après la survenue de la catastrophe [cf. http://www.gir-maralpin.org/EddInterventions.htm]

Remarques GTIC post-réunion
1. On peut s'étonner que la DREAL n'ait pas fait mention de l'instruction du Gouvernement du 31 décembre 2015 "*relative à la prévention des inondations et aux mesures particulières pour l'arc méditerranéen face aux évènements météorologiques extrêmes*", instruction diffusée aux Services à la suite de cette catastrophe[6].
2. Les risques inondation avaient été évoqués lors de l'audition du 17 décembre 2014 et avaient fait l'objet de larges compléments post-réunion de la part de la DREAL sans pour autant souligner la vigilance à exercer en matière de risques spécifiques à la Région.

Éléments de réponse Dreal post-réunion

1/ Instruction « arc méditerranéen »_

Si la circulaire "arc méditerranéen" du 31 décembre 2015 n'a pas été évoquée lors de la rencontre du 27 janvier 2016, la DREAL s'est fortement mobilisée sur le sujet. Il est à noter qu'elle avait, par ailleurs, contribué a la rédaction de ce document.
Les dispositions de cette instruction sont nombreuses et s'appuient notamment sur le retour d'expérience et les enseignements des évènements d'octobre 2015. La coordination régionale en cours vise à :

*Consolider une réponse régionale des services de l'État sur l'instruction publiée :

Valorisation de ce qui est fait sur la région, expression sur ce qui sera possible ou non, vigilance sur certains points / programmations actuelles, responsabilités et moyens nécessaires.

*Conduire un cas test sur la prise en compte des risques de ruissellement dans les PPRI et autres outils des territoires :

La conduite d'un cas test, avec appui régional et appui technique Cerema, pour une approche PPR ruissellement sur la ville de Cannes (lieu test à confirmer) sera proposée aux ministères.

Il s'agirait d'une production méthodologique sur l'approche de l'aléa, l'identification de ce qui relève d'un PPR ou de la gestion du pluvial par les collectivités via d'autres outils (PAPI, schéma directeur d'assainissement…), mais également de définir comment retranscrire la connaissance en zonages et dispositions adaptés. Ce cas sera co-suivi avec la DREAL LR-MP qui réfléchit également a un éventuel cas test sur son territoire. Le cahier des charges de l'appui Cerema sera co-rédigé par les deux DREAL en lien avec les DDTM concernées. Le Cerema a été approché sur cette action, et nous attendons un retour sur la faisabilité de leur appui. Cette étude est à lancer au cours du premier semestre 2016.

*Définition d'outils communs :

- Grilles d'analyse de documents /*
La définition d'une grille d'analyse commune DREAL PACA – DREAL LR-MP des DICRIM, PCS, PAPI, pour déclinaison sur les territoires est proposée (objectif mars 2016).

- Courrier d'information aux élus/*
Le développement éventuel en interrégional PACA et LR-MP d'un courrier d'information type des services de l'État vers les élus des territoires sur la circulaire arc méditerranéen (les responsabilités et les actions à conduire) est à l'étude.

- Contenu d'une communication vers les citoyens et les collectivités /*
Le développement d'un contenu d'une communication vers les citoyens et les collectivités est envisagé au niveau interrégional.

[6] Cette note a été portée à connaissance d'une délégation du GIR le 03.02.2016 par la DGPR

2/ Vigilance à exercer en matière de risques spécifiques à la région

Depuis décembre 2014, et après une importante phase de concertation, une stratégie régionale de prévention des risques naturels et hydrauliques en région PACA sur la période 2015-2018 a été validée en Comité de l'administration régionale (CAR) le 31 mars 2015.

La stratégie régionale de prévention des risques naturels majeurs et hydrauliques s'articule autour des 7 axes transverses suivants :
Axe I - Mieux connaitre le risque pour mieux agir
Axe II - Mobiliser les acteurs et favoriser les démarches partenariales intégrées de prévention des risques
Axe III - Intégrer les risques dans l'aménagement des territoires et réduire la vulnérabilité des personnes et des biens
Axe IV - Recenser les ouvrages hydrauliques et leurs gestionnaires, en contrôler la sécurité avec rigueur et instruire des dossiers de sécurisation en les priorisant
Axe V - Anticiper les crises et en tirer des enseignements pour l'avenir
Axe VI - Renforcer l'information préventive et développer la culture du risque
Axe VII - Structurer l'organisation et l'animation régionales pour être plus efficaces
Chacun de ces axes transverses se décline en un certain nombre d'orientations, auxquelles sont associés quelques premiers indicateurs de suivi.

Au-delà des 7 axes transverses précités, et au regard de l'exposition de la région PACA aux différents risques majeurs, la stratégie définit également des orientations opérationnelles déclinées pour chacun des 5 grands risques naturels considérés :
- Risques d'inondations et risques lies aux ouvrages hydrauliques ; orientation prioritaire au regard du niveau d'exposition de la région et de la récurrence des évènements
- Risques sismiques ;
- Risques liés aux mouvements de terrains et aux mines ;
- Risques d'incendie de forêt ;
- Risques d'avalanches.

Des indicateurs de suivis sont également proposés pour suivre la mise en œuvre de ces orientations opérationnelles.
La région compte 7 Territoires à Risques importants d'Inondations (TRI) dont 1 dans les Alpes Maritimes : le territoire de « *Nice Cannes Mandelieu* ».

Chaque TRI doit donner lieu à l'élaboration d'une stratégie locale de gestion des risques d'inondation (SLGRI), à approuver au niveau préfectoral pour une mise en œuvre sur la période 2016-2021. Ces stratégies, élaborées par l'État et les collectivités, en lien avec les acteurs de la prévention locaux, sont des projets de territoire pour une démarche intégrée et multi-partenariale de gestion des risques d'inondation. Elles fixent des objectifs réalistes et sont mises en œuvre au travers de plans d'actions (dont la forme préférentielle est le Programme d'Actions de Prévention contre les inondations - PAPI). La SLGRI de ≪ Nice Cannes Mandelieu ≫, co-animée par l'État et le CD 06, est en cours d'élaboration et s'appuie notamment sur les nombreuses démarches PAPI en cours sur le département, ainsi que le GRI approuvé en décembre 2015.

Le GTIC rappelle toute l'attention qu'il a accordée au Rapport d'audit du CGEDD sur les risques naturels en Région Paca, et le soin qu'il a mis à en invoquer ses recommandations dans ses observations formulées dans le cadre du Comité permanent de concertation de l'EPA et des enquêtes publiques portant sur les projets de la Plaine du Var.
Le GTIC déplore l'absence de rigueur dans le suivi des recommandations de la DTA 06 et des directives de l'État en matière d'urbanisme dont découle l'ampleur de la catastrophe.
Le GIR, pour sa part, informe la DREAL de sa demande d'être associé à la CLE Var, adressée le 01.04.2015 au Préfet des Alpes-Maritimes et restée sans réponse à ce jour.

Éléments de réponse Dreal post-réunion
Le préfet des Alpes-Maritimes confirme la réception de cette demande, qui sera traitée dans le cadre du renouvellement de la CLE, qui est en cours.
L'équilibre entre les différentes catégories de membres de la CLE imposerait d'exclure un membre historique pour faire entrer le GIR.

Sur l'Agriculture

GIR : La Directrice de l'UMR 7300 Espace, CNRS, Université de Nice Sophia Antipolis a confié au GIR Maralpin le soin d'intercéder auprès des Services de l'État pour obtenir leur soutien à l'étude "*L'activité agricole dans le territoire "plaine du Var" : un enjeu de connaissance*". Cette étude, achevée en 2010, porte sur la situation agricole dans la totalité du territoire de la plaine du Var entre 2006 et 2009. Elle a été établie pour identifier les occupations du sol et leur zonage, à partir de données à haute résolution (20 cm x 20 cm) complétées par des relevés de terrain. Elle constitue de ce fait une sorte d'état zéro de référence avant la mise en œuvre de l'OIN.
L'UMR Espace demande une aide pour reprendre l'étude avec le recul de 8 ans permettant l'appréciation de l'évolution de la gestion des terres agricoles dans l'intervalle.
Le GIR et le GTIC considèrent que la prise en compte de l'étude et sa mise à jour seraient un outil capital d'évaluation sur l'état de l'évolution de l'agriculture sur la plaine du Var
Le GIR remet à la DREAL un exemplaire du synopsis de l'étude [cf. ANNEXE 3] et fait état des démarches engagées à ce jour pour appeler l'attention sur son contenu, à savoir :

- le 24 juin 2015 auprès de M. Claude Balmelle, Chef du Service régional de l'économie et du développement durable du territoire (SREDDT/DRAAF-Paca) avec copie à M. Christophe Freydier (DREAL)
- le 18 septembre à Mme Audrey Donarel, Chargée de mission Coordination Agriculture Environnement (DREAL) ;

démarches toutes deux restées sans suite à ce jour.

Éléments de réponse Dreal post-réunion
La DREAL s'est rapprochée de la DRAAF et de la DDTM 06 sur ce point, et fera part de leur retour au GTIC.

DREAL : Le Directeur indique que l'Université est représentée au CA de l'EPA et considère que l'EPA et la Chambre d'agriculture offrent davantage de possibilités d'activation de l'étude.
GIR/SFU : Quelle est l'orientation de l'État pour sauver l'agriculture ? Quel soutien lui apporter ?
DREAL : Il y a deux aspects

- Protection des terres agricoles, en particulier à travers le PLU intercommunal de la métropole NCA en cours d'élaboration
- Soutien des agriculteurs

La basse plaine du Var est un vrai sujet dont l'État se préoccupe
GIR : ...et une étude scientifique rigoureuse présente pour certains le risque de faire le procès de la façon dont le territoire a été géré et l'est encore.

La concertation et l'EPA

GTIC : Se référant à l'ensemble de ses travaux engagés dès avant la tenue du premier CPC (notamment les nombreuses fiches thématiques élaborées à titre de contributions), à ses participations constructives dans le cadre des ateliers de travail, et à ses interventions et démarches, dont la totalité est mise en ligne dans les quatre rubriques dédiées à l'EPA sur le site Internet du GIR Maralpin [cf. liens ci-après]

http://www.gir-maralpin.org/AtPlaineVarEpaCpcGtic.htm ;
http://www.gir-maralpin.org/AtPlaineVarEpaCpc.htm ,

le GTIC ne peut qu'exprimer son dépit devant la manière dont l'EPA a conduit la concertation dont on doit l'instauration à la ministre Cécile Duflot.
La désinvolture affichée par l'EPA face aux requêtes du GTIC a conduit ce dernier à subordonner sa

participation à l'instauration d'un *garant* à désigner par la *Commission nationale du débat public* (CNDP), ce qui fut fait par une déclaration commune en date du 29 mars 2015 assortie d'un dossier justifiant sa position.
Cette procédure a été encouragée par le président de la CNDP, M. Christian Leyrit lui même, qui, le 16 juin 2014, a invité une délégation du GIR à demander au préfet des Alpes-Maritimes à en faire la demande, ce que le GIR s'est empressé de faire dès le 19 juin, mais sans succès.
Ce n'est que plus d'une année plus tard que le préfet se résignait à aborder la question en la soumettant à l'avis du CPC lors de sa réunion du 30 sept 2015 ...pour y recueillir sa désapprobation (en l'absence de la représentation GTIC) [mais aussi de la DREAL si l'on s'en réfère au CR de cette 8ème réunion[7]].
Le président de la CNDP, qui s'en était entretenu avec le préfet, a fait téléphoniquement part de sa surprise au délégué GIR, lui conseillant d'inviter le GTIC à persister dans sa requête d'une concertation satisfaisant aux engagements de l'État.

DREAL : La concertation n'est pas limitée au PSO mais doit se prolonger sur l'ensemble des phases d'aménagement suivies par l'EPA, ou directement par les collectivités lorsqu'elles sont maîtresses d'ouvrage. En effet, l'EPA n'est pas maitre d'ouvrage de l'ensemble des projets qui se développent dans la plaine du Var au sein du périmètre de l'OIN.

GTIC : présentation du *Tableau inventaire des opérations en projet ou en cours de réalisation dans le périmètre de l'OIN Éco-Vallée Plaine du Var - août 2014*
[cf. http://www.gir-maralpin.org/AmenagementTerrit/EpaGticOinOperationsTableauGlobalEdit.16.09.2014.pdf]
état dressé (par les soins du GTIC et à l'occasion d'une des trois réunions publiques) des opérations lancées sur la plaine du Var, en faisant ressortir les omissions et en illustrant de manière convaincante l'absence de lisibilité de l'OPA, ainsi que les carences de la concertation conduite par l'EPA.
DREAL : L'EPA n'a pas vocation à cacher quoi que se soit, mais tous les projets ne relèvent pas de l'EPA. Plusieurs projets relèvent de la maitrise d'ouvrage d'une collectivité locale, qui est alors garante de la fourniture de l'information et de l'organisation de la concertation si elle est imposée ou voulue. L'EPA ne peut se substituer a la collectivité dans ce cas là.
GIR/SFU : L'OIN *EuroMéditerranée* de Marseille n'est pas gérée de la même manière !
DREAL : Les deux OIN se sont pas comparables, ni en ce qui concerne le territoire (une partie d'une seule commune, entièrement en renouvellement urbain), ni en leurs dimensions (10 000 ha sur la plaine du Var).
GIR : L'EPA ne fournit pas d'informations sur des sujets importants, ainsi en est-il du refus de communiquer sur l'insertion de la ligne nouvelle sur la plateforme de la future gare intermodale de Nice St Augustin, dont la DREAL reconnaît qu'elle doive être restructurée pour ces raisons ; ce sont là des questions qui relèvent indiscutablement du domaine de compétence du GIR Maralpin et de ses partenaires, et où l'échange d'informations pourrait être salutaire pour l'ensemble des parties.
L'absence de retour sur les observations formulées sur le projet Nice Méridia dénote le même refus de communication... et de concertation.
GTIC : Les membres du Comité de concertation sont traités comme des figurants et non en tant qu'acteurs.
Nécessité d'une concertation pour faire avancer les projets, d'où le recours à l'État ...
DREAL : L'urbanisme est une compétence décentralisée. Ainsi le PLUi relève de la Métropole Nice Côte d'Azur. La DREAL reconnaît les difficultés à maîtriser l'étalement urbain, mais l'État ne peut plus être directif comme auparavant ; il n'a plus les moyens de la maîtrise d'œuvre.
GIR : La DTA 06, dernier rempart de l'État, mais de conception bien timorée, aurait pu au moins être respectée par l'EPA et par les Services de l'État dont nous attendons au moins :

- la vigilance sur les risques naturels (et industriels)
- la prise en compte des effets cumulés
- la mise en place et la protection des trames vertes et bleues

Au sein du CPC, constitués en GTIC, nous sommes des lanceurs d'alertes et les seuls défenseurs des directives de l'État et, nous ne sommes pas entendus, ni moins encore soutenus par ses représentants !
DREAL : Les services de l'État appliquent la réglementation et surveillent le respect de sa mise en œuvre. Les effets cumules ont été pris en compte dans l'opération MIN, mais ils ne peuvent l'être, par l'EPA, a l'échelle de son territoire. Ce sera au PLU métropolitain a traiter de ce sujet.

[7] [cf. http://www.gir-maralpin.org/AtPlaineVarEpaCpc.htm]

GIR : Sauf, fort paradoxalement, les questions du fret et de la logistique qui ne concernent pas seulement la vallée du Var, mais la métropole niçoise et le département dans son entier.

Interrogation de la Dreal sur le sens de cette intervention

DREAL : Constate qu'il faudrait plus d'écoute entre les acteurs, mais regrette que chacun campe sur ses positions pensant faire le mieux mais sans chercher à intégrer les contraintes ou les enjeux de l'autre.
GTIC : La nomination d'un garant permettrait de gérer la concertation au bon niveau d'écoute, ouvrirait la voie à une collaboration constructive et pourrait enrichir la réflexion sur la gestion durable du territoire et son aménagement.

●

ANNEXE 1
Demande d'audience formulée le 2 décembre par le GIR Maralpin auprès du Directeur régional adjoint M. Laurent Neyer

ANNEXE 2
Demande du 11 janvier du GTIC du CPC de l'EPA adressée par l'UD CFDT 06 à M. Éric Legrigeois, Directeur par intérim

ANNEXE 3
L'activité agricole dans le territoire "plaine du Var" : enjeux de connaissance" – Synopsis de l'étude Karine Emsellem, Christine Voiron – UMR 7300 Espace, CNRS, Université de Nice-Antipolis ; 6 pages

ANNEXE 4
Commentaires post-réunion de Marc Petit, Architecte DPLG, Président de SFU Paca

ANNEXE 5
Organigramme de la DREAL PACA au 1er janvier 2016

●

ANNEXE 1

Demande formulée le 2 décembre par le GIR Maralpin (J. Molinari) auprès du Directeur Régional Adjoint Laurent NEYER

"Comme vous me l'avez aimablement proposé le 27 novembre dernier, lors de l'interlude des rencontres « *Alpes de la Méditerranée* » et CA du *Parc National du Mercantour*, je m'empresse de vous confirmer notre souhait d'être reçus par votre homologue en charge de l'aménagement du territoire, problématique à laquelle le GIR Maralpin, société savante agréée pour l'environnement au niveau régional PACA et membre notamment du comité régional Biodiversité, se consacre depuis sa création il y a vingt années dans une approche interrégionale (Ligurie, Piémont, Paca).

Nous souhaiterions évoquer particulièrement deux grands enjeux prégnants, celui des mainmises sur les derniers espaces littoraux azuréens encore disponibles (Siagne, Sophia-Antipolis, Plaine du Var [OIN], etc.) et celui des infrastructures de transport (dont le projet proposé dans le cadre de la Commission Mobilité 21 ne répond, ni à la satisfaction des besoins de déplacements métropolitains azuréens, ni à celle des liaisons circumméditerranéennes dont les villes de Cannes et de Nice, et la Principauté de Monaco, sont des pôles majeurs).
L'ensemble de cette problématique devant s'inscrire dans la prise en compte, d'une part, de la protection des espaces naturels, agricoles et urbains, d'autre part, des risques naturels (telle que préconisée dans un récent audit du CGEDD d'août 2014), et, enfin, des propres recommandations de

la DREAL quant à la nécessaire évaluation des effets cumulés de tout projet.

Nous nous tenons bien évidemment à votre disposition pour mieux vous préciser les questions que nous souhaiterions particulièrement aborder et vous soumettre les éléments de réflexion ainsi que les études et travaux que nous avons réalisés sur ces sujets."

●

ANNEXE 2

Demande du 11 janvier du GTIC du CPC de l'EPA Plaine du Var adressée par UD CFDT 06 à Monsieur Éric LEGRIGEOIS, Directeur par intérim [suite au départ en décembre de Mme Anne-France DIDIER]

"Nous référant à la demande d'audience formulée par le GIR Maralpin le 3 décembre dernier, demande qui vous a été adressée par l'entremise de votre Directeur-adjoint M. Laurent Neyer suite à son entretien avec M. Molinari à l'occasion du CA du PNM, notre Groupe de Travail Inter-Collèges (GTIC), qui rassemble six (6) organisations membres du Comité permanent de concertation (CPC) de l'EPA Plaine du Var, souhaite s'associer à la demande précitée.

Considérant l'intérêt porté par l'ensemble du GTIC aux questions soulevées par l'un de ses partenaires (le GIR Maralpin en l'occurrence),
Considérant l'urgence de vous faire part des problèmes soulevés par le fonctionnement du CPC,
Le GTIC et le GIR Maralpin souhaitent s'associer dans cette demande d'audience.

Outre les questions d'ordre général soulevées par le GIR Maralpin en matière d'aménagement du territoire, le GTIC dans son ensemble souhaite appeler votre attention sur une série de questions spécifiques à la Plaine du Var, et plus particulièrement sur les disfonctionnements de la concertation obtenue sur décision de la ministre Cécile Duflot.

Le GTIC souhaite par ailleurs

- lever les doutes pesant sur son implication dans la concertation engagée ;
- porter à votre connaissance l'ensemble des travaux et des réflexions, qu'il a engagés dès avant, et qu'il poursuit depuis la création de l'OIN ;
- rappeler combien il s'est appliqué à prendre en compte, rappeler, soutenir et promouvoir, au sein de l'EPA, dans les milieux syndicaux et associatifs, ainsi que qu'auprès du plus large public, les directives et les orientations de l'État.

Enfin, le GTIC souhaite vous faire part des démarches qu'il a entreprises au niveau national dans le cadre des processus de concertation préconisés et instaurés par le Conseil général de l'environnement et du développement durable, puis la Commission nationale du débat public, sous l'égide de M. Christian Leyrit, son Président."

CFDT 06 • CGT 06 • FNE 06 • GADSECA • GIR Maralpin • Région Verte

●

ANNEXE 3

L'activité agricole dans le territoire "plaine du Var" : enjeux de connaissance
Synopsis de l'étude
Karine Emsellem, Christine Voiron – UMR 7300 Espace, CNRS, Université de Nice-Antipolis
6 pages
Cf. liens d'accès ci-après

Cadre de l'étude
[cf. http://www.gir-maralpin.org/EddAgriPaysTramesPaca.htm]
Synopsis de l'étude
[cf. http://www.gir-maralpin.org/Environnement&DD/EspaceEtudeVarResumeJuin2015.pdf]

●

ANNEXE 4

Commentaires post-réunion de Marc Petit, Architecte DPLG, Président de SFU Paca, Administrateur du GIR Maralpin

L'un des intérêts de la rencontre était notamment, pour le représentant de la SFU, celui de comprendre les positions de la DREAL et de la DDTM 06 dans le cadre de l'avancement du projet de l'OIN Plaine du Var, ainsi que la prise en compte de la concertation dans le processus de décision.

Le thème de la Ligne nouvelle (LN-PCA), quant à lui, ne peut a été abordé sans référence aux positions construites du GIR (et que partage la SFU nationale depuis le lancement du projet LGV-PACA), et sans déplorer que son évolution ultime ne permette pas de garder un cap sur l'intérêt général de ce projet majeur.
Des solutions viables et efficaces au regard du tracé, de la desserte et du rôle moteur dans le développement et le dynamisme du tissu urbain semblent avoir été évacuées au profit de projet locaux plus "mercantiles". Le choix de la gare St. Augustin pour un arrêt multimodal paraît judicieux à plusieurs égards pour la SFU (tramway, aéroport, …), mais, comme le souligne le GIR, la position du nœud ferroviaire à l'échelle de l'Arc Méditerranéen devrait plutôt se recentrer vers le centre ville de Nice. Scénario qui n'est pas assez bien pris en compte dans les choix de planification et d'actions des acteurs locaux.

Le thème de la Vallée du Var dans le cadre des interventions du GIR et des autres membres GTIC du CPC a permis de mettre en évidence une position très en recul de l'État face aux orientations locales, ce qui, dans le cadre de la décentralisation, est malheureusement compréhensible.
Cependant, l'OIN est un outil qui modifie la gouvernance du territoire : "Dans une opération d'intérêt national, c'est l'État et non la commune qui délivre les autorisations d'occupation des sols et, en particulier, les permis de construire. De même, c'est le préfet et non la commune qui décide de la création d'une zone d'aménagement concerté (ZAC) à l'intérieur d'une OIN."
C'est en ce sens que notre délégation se présentait devant le Directeur de la DDTM ce 28 janvier 2016.

Il est apparu in fine :

- que de nombreux projets n'étaient pas ou peu instruits ou suivis par l'EPA ou le Préfet, ce qu'a reconnu M. le Directeur, notamment au regard de l'échelle du périmètre très important ;
- qu'il ne semblait pas avoir de lignes directrices de projet sur l'évolution de ce territoire d'un point de vue de l'État ;
- et qu'en conséquence, ces états de fait nous conduisent à nous poser la question : sur quoi donc pourraient reposer les termes d'une concertation sur un projet aussi peu clair ?

Il en ressort pour finir deux points contradictoires à notre sens :

1. Les projets en cours, notamment grandes infrastructures (nœuds routiers, voies ferrées, Ligne 2 du tramway de Nice, BHNS Sophia-Antipolis, etc.)… avalisent des situations cadrées par des décisions "de techniciens" (rayons techniques de courbure, rampes, performances, tracés, dessertes, etc.) point par point, avançant ainsi sans participation du citoyen alors que les récentes lois mettent la concertation au centre des décisions d'urbanisme

2. Le projet OIN échappe en grande partie aux orientations de l'État qui ne manifeste pas avec force la volonté d'un projet d'ensemble sur cette vallée, où tous les sujets relevant de ses prérogatives : envi-

ronnement, grandes infrastructures nationales, agriculture de l'avenir à forte valeur ajoutée, maîtrise locale de l'énergie…prennent un sens éminemment stratégique et névralgique, et seraient justiciables d'un pragmatisme régalien devant apporter des solutions novatrices, en cohérence avec les exigences qu'imposent les nombreuses lois cadrant le développement de l'éco-vallée.

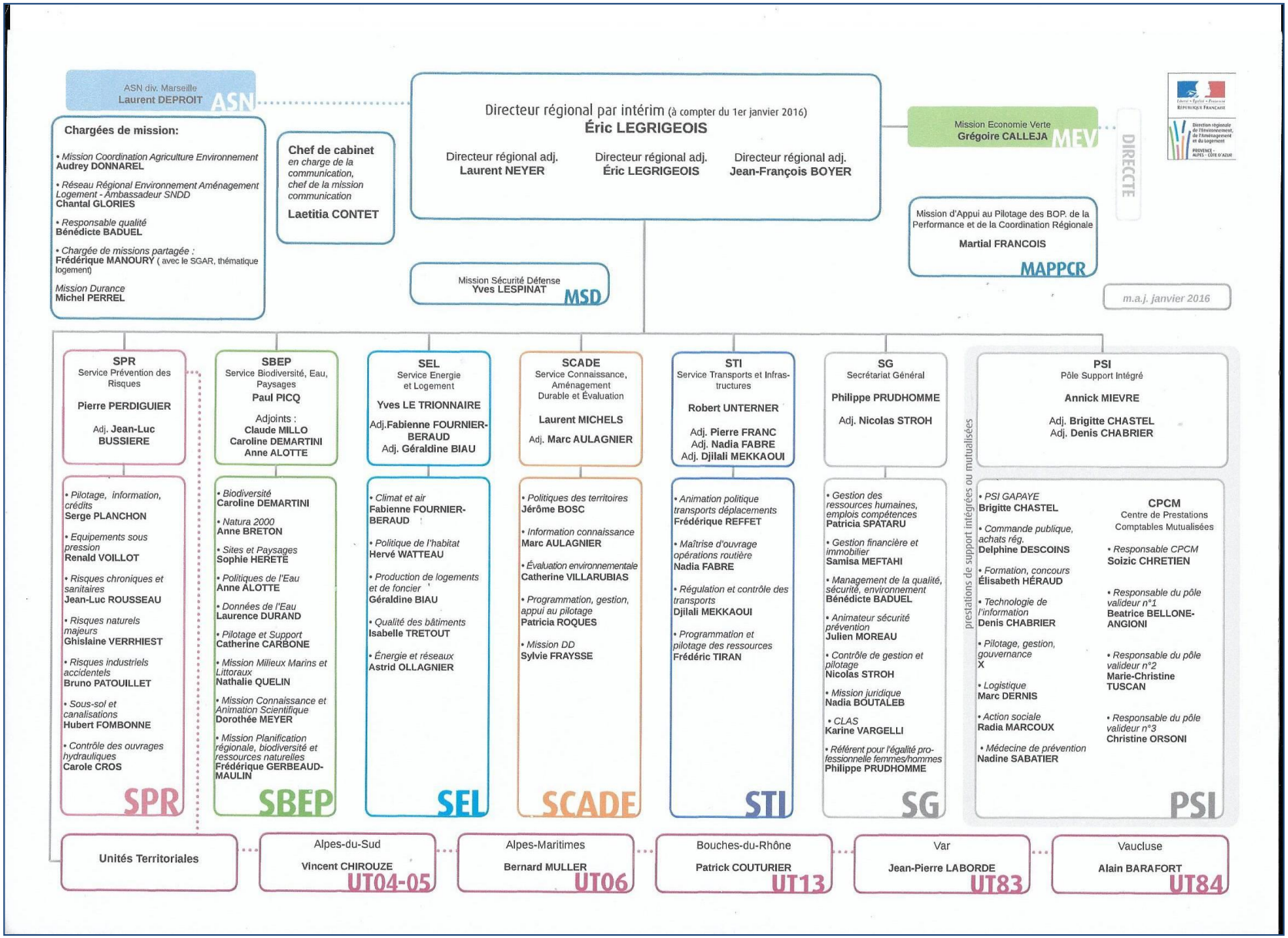
Marc PETIT, Architecte DPLG
Président SFU PACA, Administrateur du GIR Maralpin
marc.petit.urban@bbox.fr
port. : 06 14 37 93 28

●

ANNEXE 5

Organigramme de la DREAL PACA [janvier 2016]
[cf. page 14]

●


ASN div. Marseille
Laurent DEPROIT
ASN
Chargées de mission:
• Mission Coordination Agriculture Environnement
Audrey DONNAREL
• Réseau Régional Environnement Aménagement Logement - Ambassadeur SNDD
Chantal GLORIES
• Responsable qualité
Bénédicte BADUEL
• Chargée de missions partagée :
Frédérique MANOURY (avec le SGAR, thématique logement)
Mission Durance
Michel PERREL
Chef de cabinet
en charge de la communication, chef de la mission communication
Laetitia CONTET
Directeur régional par intérim (à compter du 1er janvier 2016)
Éric LEGRIGEOIS
Directeur régional adj.
Laurent NEYER
Directeur régional adj.
Éric LEGRIGEOIS
Directeur régional adj.
Jean-François BOYER
Mission Economie Verte
Grégoire CALLEJA
MEV
DIRECCTE
Mission d'Appui au Pilotage des BOP, de la Performance et de la Coordination Régionale
Martial FRANCOIS
MAPPCR
Mission Sécurité Défense
Yves LESPINAT
MSD
m.a.j. janvier 2016
SPR
Service Prévention des Risques
Pierre PERDIGUIER
Adj. Jean-Luc BUSSIERE
• Pilotage, information, crédits
Serge PLANCHON
• Equipements sous pression
Renald VOILLOT
• Risques chroniques et sanitaires
Jean-Luc ROUSSEAU
• Risques naturels majeurs
Ghislaine VERRHIEST
• Risques industriels accidentels
Bruno PATOUILLET
• Sous-sol et canalisations
Hubert FOMBONNE
• Contrôle des ouvrages hydrauliques
Carole CROS
SPR
SBEP
Service Biodiversité, Eau, Paysages
Paul PICQ
Adjoints :
Claude MILLO
Caroline DEMARTINI
Anne ALOTTE
• Biodiversité
Caroline DEMARTINI
• Natura 2000
Anne BRETON
• Sites et Paysages
Sophie HERETE
• Politiques de l'Eau
Anne ALOTTE
• Données de l'Eau
Laurence DURAND
• Pilotage et Support
Catherine CARBONE
• Mission Milieux Marins et Littoraux
Nathalie QUELIN
• Mission Connaissance et Animation Scientifique
Dorothée MEYER
• Mission Planification régionale, biodiversité et ressources naturelles
Frédérique GERBEAUD-MAULIN
SBEP
SEL
Service Energie et Logement
Yves LE TRIONNAIRE
Adj. Fabienne FOURNIER-BERAUD
Adj. Géraldine BIAU
• Climat et air
Fabienne FOURNIER-BERAUD
• Politique de l'habitat
Hervé WATTEAU
• Production de logements et de foncier
Géraldine BIAU
• Qualité des bâtiments
Isabelle TRETOUT
• Énergie et réseaux
Astrid OLLAGNIER
SEL
SCADE
Service Connaissance, Aménagement Durable et Évaluation
Laurent MICHELS
Adj. Marc AULAGNIER
• Politiques des territoires
Jérôme BOSC
• Information connaissance
Marc AULAGNIER
• Évaluation environnementale
Catherine VILLARUBIAS
• Programmation, gestion, appui au pilotage
Patricia ROQUES
• Mission DD
Sylvie FRAYSSE
SCADE
STI
Service Transports et Infrastructures
Robert UNTERNER
Adj. Pierre FRANC
Adj. Nadia FABRE
Adj. Djilali MEKKAOUI
• Animation politique transports déplacements
Frédérique REFFET
• Maîtrise d'ouvrage opérations routière
Nadia FABRE
• Régulation et contrôle des transports
Djilali MEKKAOUI
• Programmation et pilotage des ressources
Frédéric TIRAN
STI
SG
Secrétariat Général
Philippe PRUDHOMME
Adj. Nicolas STROH
• Gestion des ressources humaines, emplois compétences
Patricia SPATARU
• Gestion financière et immobilier
Samisa MEFTAHI
• Management de la qualité, sécurité, environnement
Bénédicte BADUEL
• Animateur sécurité prévention
Julien MOREAU
• Contrôle de gestion et pilotage
Nicolas STROH
• Mission juridique
Nadia BOUTALEB
• CLAS
Karine VARGELLI
• Référent pour l'égalité professionnelle femmes/hommes
Philippe PRUDHOMME
SG
PSI
Pôle Support Intégré
Annick MIEVRE
Adj. Brigitte CHASTEL
Adj. Denis CHABRIER
prestations de support intégrées ou mutualisées
• PSI GAPAYE
Brigitte CHASTEL
• Commande publique, achats rég.
Delphine DESCOINS
• Formation, concours
Élisabeth HÉRAUD
• Technologie de l'information
Denis CHABRIER
• Pilotage, gestion, gouvernance
X
• Logistique
Marc DERNIS
• Action sociale
Radia MARCOUX
• Médecine de prévention
Nadine SABATIER
CPCM
Centre de Prestations Comptables Mutualisées
• Responsable CPCM
Soizic CHRETIEN
• Responsable du pôle valideur n°1
Beatrice BELLONE-ANGIONI
• Responsable du pôle valideur n°2
Marie-Christine TUSCAN
• Responsable du pôle valideur n°3
Christine ORSONI
PSI
Unités Territoriales
Alpes-du-Sud
Vincent CHIROUZE
UT04-05
Alpes-Maritimes
Bernard MULLER
UT06
Bouches-du-Rhône
Patrick COUTURIER
UT13
Var
Jean-Pierre LABORDE
UT83
Vaucluse
Alain BARAFORT
UT84