

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

**Audience de la Directrice Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du
Logement
Marseille, le 17 décembre 2014**

*Relevé des notes prises en séance par Pierre Desriaux, Mari-Luz Nicaise et Jacques Molinari
Soumis à la relecture de la Dreal Paca et obligamment corrigé et complété par ses soins*

L'audience de la Directrice de la DREAL a été sollicitée par courrier du GTIC en date du 21 novembre 2014, courrier auquel la Dreal a répondu par courriel le 15 décembre après-midi. La brièveté du délai n'a pas permis d'élargir à d'autres représentants du GTIC que ceux d'entre eux ayant déjà programmé leur déplacement à Marseille ce même jour [dans le cadre de la séance plénière du Comité Régional Biodiversité Paca se déroulant l'après-midi à la Préfecture de région].

Participants

DREAL

Madame Anne-France Didier, Directrice Régionale, a présidé et animé la rencontre tout au long des entretiens qui se sont déroulés de 18:00 à 19:30.

Y participaient également trois de ses collaborateurs, agents du SCADE [*Service Connaissance, Aménagement durable et Évaluation*] :

Unité *Politique des Territoires*

- M. Jérôme Bosc
- Mme Pascale Babillot

Unité *Évaluation environnementale*

- M. Christophe Freydiere [un très ancien interlocuteur du GIR, notamment sur la problématique des CP et de la mobilité douce]

Délégation GTIC

Les visiteurs faisant état de la brièveté des délais accordés, se déclarent néanmoins dûment mandatés par le GTIC, Mari-Luz Nicaise (MLN) y représentant FNE 06, et Pierre Desriaux (PD) et Jacques Molinari (JM) le GIR Maralpin.

La délégation exprime la souhait d'évoquer également des questions posées par deux associations des Alpes-Maritimes, à savoir l'*Aspona*, association agréée membre du Gadseca, et *Roya Expansion Nature (REN)*, membre de FNE 06.

Les Échanges

Concertation et PSO

La Directrice de la Dreal précise que la concertation est conduite sous la responsabilité de l'EPA et de son directeur Pascal Gautier, en rappelant que l'EPA est un établissement de l'État, et en soulignant l'importance du PSO (Projet Stratégique et Opérationnel) dont l'élaboration doit tenir compte des orientations stratégiques définies par l'État.

La Directrice, qui était au courant de nos contributions (nos Fiches) et qui a bien pris note de la qualité de notre travail collectif, s'enquiert de la connaissance par le GTIC du document portant ces orientations [lettre de cadrage de la Ministre Sylvia PINEL portée à la connaissance du président de

l'EPA le 4 septembre 2014]. La réponse de la délégation étant négative, Mme Didier a fait remettre par ses collaborateurs un exemplaire à chacun de ses visiteurs.

La Directrice précise alors que l'EPA aura à intégrer les enjeux définis dans ce document dans le cadre de l'élaboration du PSO : orientations stratégiques et opérationnelles suivi d'un programme prévisionnel d'aménagement (PPA).

Gare multimodale de St Augustin

Le Gir (JM) soulève la question de la desserte ferroviaire qu'hypothèque l'aboutissement de la ligne nouvelle à la gare multimodale de Saint Augustin, improprement présentée comme une grande avancée.

En magnifiant cette implantation, les porteurs du projet (Ville de Nice, puis EPA) ont, non seulement occulté les difficultés à attendre de l'exploitation du tronçon Nice St-Augustin - Nice-Thiers [dont l'équipement est limité à deux voies sans possibilité d'extension en raison de l'implantation récente des voies rapides urbaines (voie Mathis) sur leurs emprises], mais aussi encouragé RFF à borner à Nice St Augustin la réalisation du "*noeud niçois*" de la première tranche de ligne nouvelle.

Les autorités locales, dont l'EPA, ont donc laissé se constituer, entre St Augustin et Nice Thiers, un *hiatus ferroviaire* dont les contraintes s'aggraveront avec la montée en puissance de la "gare multimodale".

L'aveuglement de l'EPA en la matière est d'autant plus incompréhensible que ses propres aménageurs ambitionnent d'ouvrir l'OIN sur l'arc méditerranéen dont la continuité ferroviaire est ainsi menacée, comme le seront d'ailleurs la sécurité et la qualité des services ferroviaires métropolitains, tares que la métropole et l'EPA prétendent surmonter avec la ligne 2 du Tramway projetée.

Selon JM, une telle assertion relève d'une gravissime méconnaissance, tant des contraintes et des fragilités de l'exploitation ferroviaire que des performances et capacités d'une ligne de tramway dont il faut rappeler qu'en milieu urbain, sa vitesse commerciale ne peut guère dépasser 20 km/h.

Les dispositions affichées dans le projet, dans son ensemble, ne sont donc aucunement à la mesure des enjeux. En atteste celles en voie d'achèvement dans la métropole ligure voisine où, sur une distance sensiblement équivalente à celle de Nice-St Augustin - Nice-Thiers, les gares de Genova Principe et de Genova Brignole, sont reliées par trois lignes ferroviaires, à double voie chacune, ainsi que par une ligne de métro.

Madame A.-Fr. Didier indique que ces projets ont été approuvés dans le cadre de la Commission Mobilité 21 et que l'EPA comme les services doivent en prendre acte pour la conception du projet de l'OIN. Un certain nombre de décisions prises à l'échelle nationale ou locale ne sont pas maîtrisées par l'établissement public car ne relevant pas de son ressort.

Le Gir (PD) précise que si la Dreal a l'obligation de respecter et de porter ces décisions, le Gir et le GTIC peuvent s'accorder le droit de les regretter et de formuler des critiques.

JM remet en séance un exemplaire de son récent article sur la question, paru dans le Patriote Côte d'Azur¹.

Précision Dreal post-réunion:

Le choix de RFF se porte sur la création d'une gare importante au niveau de Nice aéroport, qui permet en domestiquant les trains (faire rouler tous les trains à la même vitesse) d'écouler le trafic prévu entre les 2 gares. En Suisse, ce procédé avec de grosses gares et des sections à deux voies est employé sur des longueurs de 20 à 30 km sans souci².

Il est prévu également au niveau de Nice Aéroport, de développer un pôle d'échange multimodal performant dans lequel tous les trains s'arrêteront. Un protocole a été signé entre tous les acteurs du

¹ Cet article a été diffusé depuis dans sa version complète sous la forme de la Fiche 4 du GTIC "*Aménagement du territoire et infrastructures de transport*"

[cf. <http://www.gir-maralpin.org/AmenagementTerrit/EpaGticFiche4At&Transports20131029.pdf>]

² l'exemple Dreal est inapproprié : a contrario, dans une configuration proche de l'azuréenne [Genève-Lausanne (64 km)], la configuration partielle à 3 voies ne suffit pas et devra être portée à 4 voies (par création d'une ligne nouvelle) dans un avenir proche [JM]

Pôle d'échanges afin de bien coordonner les différents travaux et les périmètres des maîtrises d'ouvrage (tram, gare, aménagement urbain, stationnements...).

Mobilité

À ce sujet, Mme la Directrice rappelle qu'à la suite de la Conférence Environnementale, un accent particulier sera mis sur les Transports.

Dans le cadre du schéma régional des transports (ou schéma régional de l'intermodalité) porté par la région, Mme A.-Fr. Didier précise qu'elle aura à traiter de la mobilité dans les espaces métropolitains, et que c'est dans ce cadre que le problème de la gare multimodale sera traité.

Le PLUi (valant PDU, PLU et PLH) en cours de lancement sur la métropole NCA permettra également de donner une vision prospective de la mobilité et des projets de transports sur le territoire de l'OIN.

Les transports dans l'OIN et dans le département ont aussi été évoqués par MLN : offre insuffisante et incohérente dans l'arrière pays.

La Directrice évoque l'utilité d'avoir un schéma multimodal porté par les collectivités et l'État conjointement. Elle cite l'exemple du Livre blanc des transports métropolitains rédigé dans le cadre de la préfiguration de la métropole Aix-Marseille-Provence, présentant plusieurs scénarios³.

Risque inondation

MLN rappelle que la crue de 1994 a atteint un débit de crête de 3800 m³/s, que le débit de la crue centennale en serait d'environ 5000, et qu'il n'a été pris en considération dans aucune des constructions de la plaine du Var où la prise en compte d'une crue millénaire "nous ouvrirait alors un boulevard".

PD indique le besoin de revoir le choix des aléas de référence dans le contexte des changements climatiques.

Précisions DREAL post-réunion

Le périmètre de l'OIN est inclus dans le périmètre du Programme d'actions de prévention des inondations (PAPI Var) et plus largement du Territoire à Risques Importants d'Inondations (TRI) de Nice - Cannes - Mandelieu.

Des cartographies relatives à ce TRI ont été arrêtées par le préfet de bassin en décembre 2013 et concernent :

- *pour le débordement de cours d'eau, la cartographie des événements : fréquent (de période de retour 10 - 30 ans), moyen (de période de retour 100 - 300 ans) mais aussi extrême (de période de retour >1000 ans), une carte de synthèse et une carte de risques ;*
- *pour la submersion marine, des cartes similaires à celles réalisées pour le débordement de cours d'eau ainsi qu'une carte relative à l'évènement moyen avec prise en compte du changement climatique.*

Une stratégie territoriale de gestion de ces risques (désignée par l'acronyme SLGRI) est en cours d'élaboration par l'État et les collectivités afin de réduire les conséquences dommageables des inondations sur le TRI précité.

Le périmètre et les premières orientations stratégiques de cette stratégie intégrés dans le projet de Plan de Gestion des Risques d'Inondation du Bassin Rhône Méditerranée font l'objet d'une consultation publique actuellement et ce jusqu'au 18 juin 2015 :

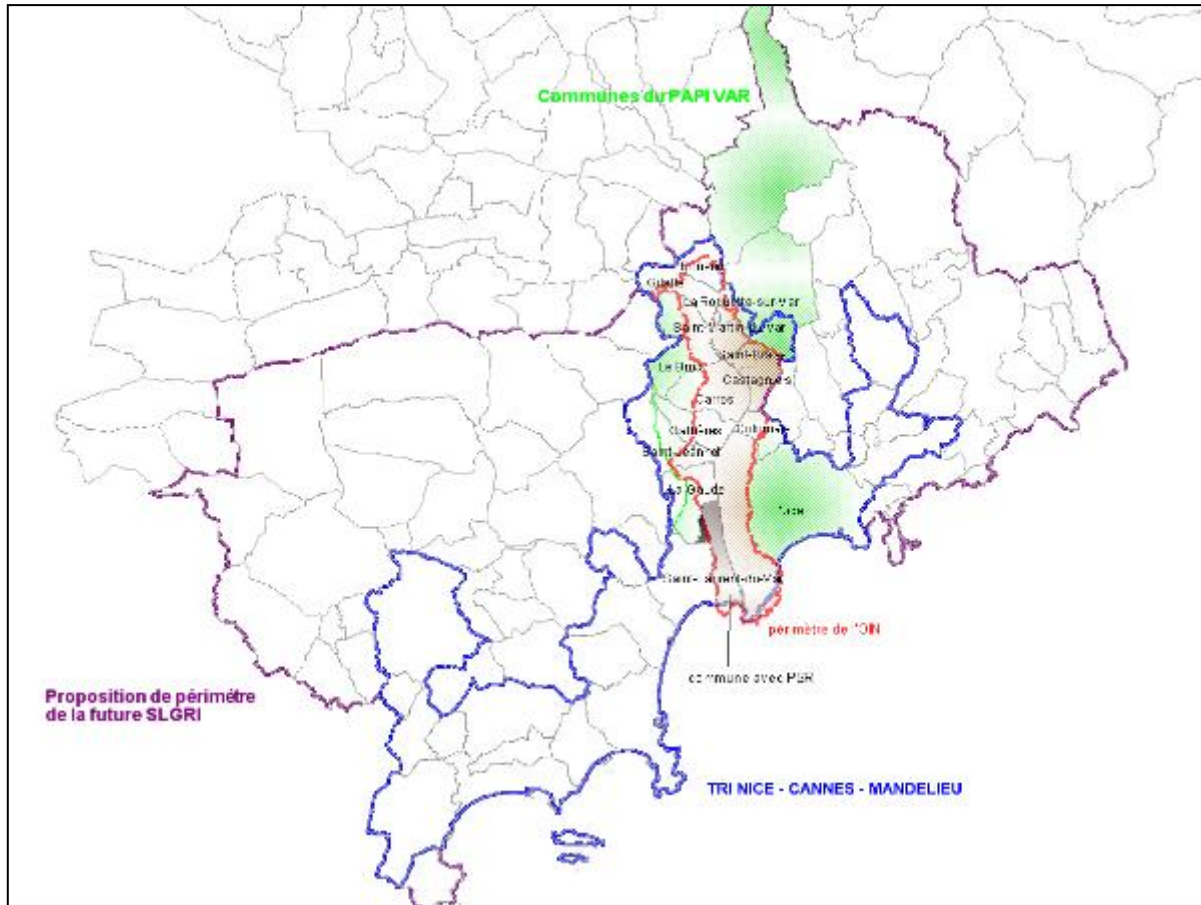
<http://www.rhone-mediterranee.eaufrance.fr/gestion/inondations/pgri.php>

Parmi les objectifs prioritaires de cette feuille de route figurent l'amélioration de la connaissance des aléas et des risques, intégrant les effets du changement climatique mais également une meilleure prise en compte des risques dans l'aménagement du territoire.

³ Mobilité(s) : Le livre blanc des transports métropolitains Aix-Marseille-Provence
http://www.mouvement-metropole.fr/Public/Files/Uploads/files/LivreBlancMobilites_SITE2.pdf

La DREAL précise ci-après [représentation cartographique et légende ci-dessous] l'imbrication de ces différents périmètres

Proposition de périmètre de la future SLGRI	Trait discontinu mauve
TRI Nice - Cannes - Mandelieu	Trait continu bleu
Périmètre de l'OIN	Trait continu rouge
Communes du PAPI Var	Fond vert
Commune avec Plan de Submersion Rapide (PSR)[St Laurent-du-Var]	Fond brun



PPRI Basse vallée du Var et chantier de CAP 3000

Sur la question de l'extension de Cap 3000, un exposé détaillé de MLN & PD est fait sur le traitement très particulier des eaux de survires (c'est à dire les eaux qui passeraient par dessus la digue) par un chenal empruntant la voie d'accès routier puis une bêche creusée dans la digue, et un rappel des niveaux de débit de crête à prendre en compte,

La Directrice confirme la vigilance de ses services sur la prévention des risques naturels et indique qu'un processus de qualification de digues RAR (résistantes à l'aléa de référence) est en cours d'étude.

MLN a alors déploré l'erreur stratégique de l'État qui a conduit à confier la domanialité des berges au CG 06, car l'on ne peut être juge et partie.

Logements

La Directrice insiste sur la nécessité de conforter la réalisation de logements sociaux dans la plaine du Var et que, pour cela, des solutions techniques innovantes sont à rechercher pour permettre la protection contre le risque d'inondation.

Effets cumulés [*Évaluation des incidences cumulées des opérations réalisées et en cours sur les zones Natura 2000, et l'environnement en général*]

MLN a rappelé l'action initiée par la saisine de la *Commission des pétitions* par A. Jaeger et elle-même, puis reprise par des associations et rappelée lors de la "concertation OIN" de cet été. Y a été soulevé le refus persistant de cette étude globale, tant au niveau de la Métropole, que de la part de l'EPA.

Protection du lézard ocellé sur le site du Broc

La Directrice, au courant du dossier, précise que c'est au porteur de projet de s'attacher à préciser les solutions techniques retenues pour maîtriser les impacts et respecter la réglementation applicable. L'espèce est effectivement avérée en rive droite de l'Estéron de même qu'une autre espèce, l'Alpiste aquatique (une espèce végétale).

Questions émanant d'associations non membres du GTIC

Ces questions ont été évoquées hors réunion par JM avec M. Christophe Freyrier (CF)

Problématique du Col de Tende [REN]

L'ensemble de la problématique environnementale liée au second tunnel routier ne fait pas l'objet, à ce jour, de prise en considération par la Dreal. Plusieurs associations ont saisi la DREAL au sujet des enjeux environnementaux de ce projet (cf. CODEB du 17/01/2015). A ce jour, l'unité biodiversité n'a jamais eu à expertiser les études conduites.

Projets Ville de Menton (Parking en DPM) [Aspona]

La problématique, à laquelle la Dreal n'est pas insensible, n'a pas fait à ce jour l'objet d'un examen.



La Directrice de la Dreal, qui venait de présider la séance plénière du *Comité Régional Biodiversité Paca*, s'est néanmoins attachée - accompagnée de trois de ses collaborateurs - à recevoir, très longuement et avec bienveillance, la délégation du GTIC, en accordant une grande attention à ses questionnements.



*Le Groupe de Travail Inter-Collèges (GTIC) du Comité permanent de concertation de l'OIN Plaine du Var remercie vivement Madame la Directrice de la DREAL et ses collaborateurs pour l'accueil de sa délégation, pour avoir apporté tout leur soin à la relecture et à la correction de son compte rendu, et pour avoir bien voulu enrichir ce dernier de larges compléments et de commentaires précieux pour l'information de l'ensemble de ses membres mais aussi du plus large public.
GTIC, le 12.02.2015*

