

# ANNEXE 6

## REMARQUES DU COLLÈGE DES ACTEURS SUR LE BILAN Bilan de la concertation - Septembre/Décembre 2011



Pour en savoir plus :

[www.lgvpaca.fr](http://www.lgvpaca.fr)

Les études préalables à l'enquête d'utilité publique du projet LGV PACA sont financées par :

# SOMMAIRE

**1 - LETTRE ADRESSÉE AU COLLÈGE DES ACTEURS**

**2 - LES REMARQUES SOUS FORME DE FICHE DE LECTURE**

# **1 - LETTRE ADRESSÉE AU COLLÈGE DES ACTEURS**

## LETTRÉ ADRESSÉE AU COLLÈGE DES ACTEURS



Marseille, le 27 Septembre 2012

Madame, Monsieur,

Vous faites partie du Collège des Acteurs du projet LGV PACA et vous avez activement participé à la concertation publique menée à l'automne 2011.

Ainsi, de septembre à décembre 2011, les échanges ont été riches et beaucoup d'avis ont été recueillis. RFF vous présente aujourd'hui le bilan de cette concertation : il permet de rappeler l'historique du projet LGV PACA, de présenter le cadre de la concertation, le dispositif d'information et de participation du public mis en place et de mettre en lumière les enseignements issus du dialogue avec le territoire.

Afin de prolonger cet échange, je vous invite aujourd'hui, si vous le souhaitez, à nous donner votre avis sur ce bilan.

Vous trouverez, ci-joint :

- le bilan sous format papier ;
- une clé USB contenant les annexes du bilan, sous format électronique ;
- une fiche de lecture sous format électronique, enregistrée sur la clé USB.

Pour nous faire part de vos remarques, il vous suffit de remplir la fiche de lecture avant le 25 octobre. L'ensemble des retours du Collège des Acteurs sera joint en annexe du bilan de la concertation lors de sa publication. Toutefois, afin que votre fiche soit publiable, nous vous remercions de bien vouloir la remplir sous format informatique et de nous la renvoyer par mail à [contact@lsvpaca.fr](mailto:contact@lsvpaca.fr) ou par courrier à l'adresse suivante :

Réseau Ferré de France  
Mission LGV PACA  
Les Docks – Atrium 10.4 – 10, Place de la Joliette  
BP 85404 – 13567 MARSEILLE CEDEX 02

En vous remerciant par avance de votre disponibilité, je vous prie de croire, Madame, Monsieur, en l'assurance de mes sentiments respectueux.

Jean-Michel Cherrier  
Chef de la mission LGV PACA  
Réseau Ferré de France

## **2 - LES REMARQUES SOUS FORME DE FICHE DE LECTURE**

## LES REMARQUES SOUS FORME DE FICHE DE LECTURE

ADEV (Association Défense Environnement Villeneuve)

Serge JOVER



Merci de retourner le document à [contact@lgvpaca.fr](mailto:contact@lgvpaca.fr)

REMARQUES DU COLLEGE DES ACTEURS SUR LE BILAN DE LA CONCERTATION LGV PACA – Septembre/décembre 2011	
Nom-Prénom : <b>JOVER Serge</b>	Organisme : <b>ADEV</b> <i>Association Défense Environnement Villeneuve</i>
<b>1 LE DISPOSITIF D'INFORMATION ET DE CONCERTATION</b>	
Vos remarques :	
<p>Un dispositif d'information qui sous une apparence très élaborée s'est avéré peu efficace en ce qui concerne la grande majorité des citoyens dans les Alpes-Maritimes. Des sondages ont mis en évidence l'ignorance des citoyens sur le contenu de ce projet et un total désintérêt pour un projet qui ne sera mis en service que vers 2023 au plus tôt.</p> <p>La méthodologie mise en place pour présenter les différents scénarios, les fuseaux etc. a entretenu en permanence un certain flou alors que le public est dans l'attente d'informations précises qui ne viennent pas.</p>	
<b>2 LE BILAN QUANTITATIF DE LA CONCERTATION</b>	
Vos remarques :	
<p>Malgré la publicité faite pour annoncer les réunions publiques sur le sujet, relativement peu de personnes, 600 pour la population totale des 3 départements, ont répondu présent. Malgré les invitations lancées, peu d'élus ont participé aux travaux des commissions mises en place. Le grand débat attendu a été réduit à des travaux en petits comités.</p>	

## LES REMARQUES SOUS FORME DE FICHE DE LECTURE

ADEV (Association Défense Environnement Villeneuve)

Serge JOVER



### 3 LES ENJEUX SOULEVÉS AU COURS DE LA CONCERTATION

*Vos remarques :*

Dans les Alpes-Maritimes le problème de l'impact sur le foncier, bâti ou protégé (zones vertes) n'a pas été entendu. RFF ne s'est pas engagé à garantir un tracé tout en tunnel.

La position de la nouvelle gare de Nice a été imposée à St Augustin sans possibilité d'en débattre.

De plus, "Le tracé d'entrée dans les Alpes-Maritimes et les modalités d'insertion dans la grande agglomération de la Côte d'Azur devront être précisé le plus vite possible" comme il est indiqué dans l'annexe#1, décisions ministérielles. Cette directive n'a pas été suivie par RFF

### 4 LES PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION

*Vos remarques :*

Nous avons participé à cette concertation avec l'intention d'être constructif en espérant pouvoir faire remonter des avis basés sur la connaissance du terrain.

Très vite nous avons constaté que si nous étions écoutés, nous n'avions pas été entendus car certains de nos avis ne sont pas remontés au niveau du Copil.

Le Copil a annoncé qu'il y avait consensus sur le projet dans les Alpes-Maritimes alors que les communes de l'ouest des A.M. ont clairement exprimé leur opposition au projet si certaines conditions n'étaient pas remplies concernant les passages en tunnel.

Le sentiment général à l'issue de cette concertation est que RFF s'est donné bonne conscience en organisant ces réunions mais n'a rien changé dans l'orientation initiale de son projet dont le détail semble avoir été arrêté depuis longtemps.

## LES REMARQUES SOUS FORME DE FICHE DE LECTURE

ADHEC (Association de Défense des Habitants de l'Est du Cros)

Brigitte GOURMANEL



Merci de retourner le document à [contact@lgvpaca.fr](mailto:contact@lgvpaca.fr)

REMARQUES DU COLLEGE DES ACTEURS SUR LE BILAN DE LA CONCERTATION LGV PACA – Septembre/décembre 2011	
Nom-Prénom :	Organisme :
Brigitte GOURMANEL	ADHEC Association de Défense des Habitants de l'Est du Cros
<b>1 LE DISPOSITIF D'INFORMATION ET DE CONCERTATION</b>	
Vos remarques :	
<p>La concertation, organisée de Septembre à Décembre 2011, a été totalement frustrante en ce que, faisant fi des réflexions et contributions très fructueuses de tous les groupes de travail qui l'ont précédée, elle a imposé aux acteurs de limiter leurs travaux aux choix du COPIL basés sur le seul concept de la Grande Vitesse, pourtant contesté vigoureusement depuis l'ouverture du Débat Public.</p>	
<b>2 LE BILAN QUANTITATIF DE LA CONCERTATION</b>	
Vos remarques :	
<p>La négation pure et simple de toutes les réflexions et arguments issus des travaux précédents, a laissé le sentiment :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• D'une perte de temps et d'énergie insupportable pour les nombreux acteurs bénévoles, en regard des contraintes de temps et d'argent qu'ils ont pu y investir,</li><li>• D'un retour en arrière intolérable de l'orientation du projet, destiné uniquement à satisfaire les seuls desideratas des cofinanceurs et leurs projets locaux respectifs. D'ailleurs, l'annonce par les élus concernés du choix du tracé des Métropoles, avant même la fin du Débat Public, démontrait déjà leur conception du débat démocratique et leur intérêt pour les avis de la société civile et des experts émis au cours du Débat Public.</li><li>• Un gaspillage inadmissible des deniers publics en programmes d'études et de réunions pendant <u>SIX années</u>, pour n'aboutir au final qu'aux tracés imposés par le maître d'ouvrage et les cofinanceurs, sur un concept de Grande Vitesse, dont la pertinence est contestée depuis l'ouverture du Débat Public en 2005.</li></ul>	
<b>3 LES ENJEUX SOULEVÉS AU COURS DE LA CONCERTATION</b>	
Vos remarques :	
<p>La surdité des cofinanceurs et du maître d'ouvrage aux enjeux soulevés par la société civile depuis 2005, doit faire enfin place à la raison, crise oblige !</p> <p>Le récent entretien qui nous a été accordé par le Préfet de Région, laisse entrevoir une nouvelle orientation du projet, prenant ENFIN en compte :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• l'inutilité du concept de la grande vitesse dans un territoire aussi contraint,</li><li>• la nécessité de rattraper le retard face aux énormes besoins locaux, à l'obsolescence de la seule ligne existante, et à la nécessité de répondre aux obligations européennes d'ouverture des voies à la concurrence,</li><li>• l'urgence du report sur le ferroviaire, du fret routier qui sature l'A8, seul axe autoroutier reliant Vintimille et l'Italie au reste du réseau autoroutier Français, ainsi que la prise en compte ENFIN des Transports de Matières Dangereuses,</li><li>• la fragilité des paysages remarquables, et la sensibilité des environnements naturel et urbain très contraints par une urbanisation dense et des risques naturels de plus en plus importants.</li></ul> <p>En conclusion, la vision globale, transversale et internationale de l'aménagement de tout le territoire concerné est fondamentale, associant un projet de ligne mixte à grand capacité et des gares en cœur de ville, avec un réseau de proximité maillé et sécurisé</p>	

## LES REMARQUES SOUS FORME DE FICHE DE LECTURE

ADHEC (Association de Défense des Habitants de l'Est du Cros)

Brigitte GOURMANEL



### 4 LES PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION

*Vos remarques :*

La société civile a parfaitement intégré la culture du Débat Public et ses droits à la participation.

Par contre, maître d'œuvre et cofinanceurs utilisent tous les artifices à leur disposition pour orienter les choix, occulter les enjeux primordiaux et satisfaire les projets locaux préétablis, en refusant de les justifier et de fournir les études permettant aux acteurs de juger de leur pertinence.

Les incidents ayant émaillé la concertation depuis le Débat Public doivent permettre d'en réviser la procédure afin de lui redonner sa portée et son sens.

Heureusement, les contraintes financières ont obligé l'Etat à remettre en question le SNIT à la lumière d'un Schéma National de la Mobilité Durable, à notre grande satisfaction.

## LES REMARQUES SOUS FORME DE FICHE DE LECTURE

Association Sollies Pont Avenir  
Jean RAIMOND



Merci de retourner le document à [contact@lgvpaca.fr](mailto:contact@lgvpaca.fr)

REMARQUES DU COLLEGE DES ACTEURS SUR LE BILAN DE LA CONCERTATION LGV PACA – Septembre/décembre 2011	
Nom-Prénom : Jean RAIMOND	Organisme : Association Sollies Pont Avenir
<b>1 LE DISPOSITIF D'INFORMATION ET DE CONCERTATION</b>	
Vos remarques :	
<p>Nous avons cru comprendre que la démarche de concertation était une démarche transparente grâce laquelle nous ferions émerger des solutions pertinentes. Ce ne fût pas le cas car très vite des solutions imposées apparaissaient dissimulées derrière des solutions absurdes. Les études n'ont jamais été produites, nous avons du travailler sur des synthèses ou des documents édulcorés.</p>	
<b>2 LE BILAN QUANTITATIF DE LA CONCERTATION</b>	
Vos remarques :	
<p>Concernant la fréquence et la distribution géographique des réunions, hormis l'épisode du Casino d'Hyères qui était une grande mascarade et qui a reçu l'accueil qu'il méritait, il faut reconnaître que les groupes géographiques locaux étaient de bonne teneur. Bien après la fin de la concertation nous avons été informés de la poursuite des études. Pourquoi dépenser de l'argent public sans connaître les décisions qui seront prises par l'autorité politique?</p>	

## LES REMARQUES SOUS FORME DE FICHE DE LECTURE

Association Solliès Pont Avenir  
Jean RAIMOND



### 3 LES ENJEUX SOULEVÉS AU COURS DE LA CONCERTATION

*Vos remarques :*

La non prise en compte des remarques des associations et tout particulièrement le traitement par le mépris du scénario 0 (rénovation de l'existant) qui est celui proposé par notre nouveau ministre reste pour nous un enjeu qui mérite de rester vigilant sur les suites qui seront données à cette concertation.

### 4 LES PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION

*Vos remarques :*

Nous avons découvert à cette occasion qu'une entreprise publique comme RFF pouvait faire preuve d'opacité, de manœuvres à des fins obscures pour faire passer des solutions qui par leur coût prohibitif créeraient un énorme endettement.  
Nous avons fait le constat que cet organisme fonctionne dans une stratégie financière spéculative et se préoccupe peu du transport des Français au quotidien.

## LES REMARQUES SOUS FORME DE FICHE DE LECTURE

Association « Vivre à Gémenos » UDVN13 (réseau URVN-FNE PACA)

René CHAIX



Merci de retourner le document à [contact@lrypaca.fr](mailto:contact@lrypaca.fr)

REMARQUES DU COLLEGE DES ACTEURS SUR LE BILAN DE LA CONCERTATION LGV PACA – Septembre/décembre 2011	
Nom-Prénom : CHAIX René	Organisme : Association "Vivre à Gémenos" UDVN13 (réseau URVN-FNE PACA)
<b>1 LE DISPOSITIF D'INFORMATION ET DE CONCERTATION</b>	
Vos remarques :  <i>- Satisfaisant pour ce qui concerne les réunions du COTER des BdR</i>  <i>- Rencontre bi-latérale positive avec l'équipe de RFF</i>  <i>- Pour les groupes de travail géographiques des deux secteurs Vallée de l'Huveaune et Aubagne-Ste Baume :</i> <i>. Ecoute et prise en considération des enjeux locaux spécifiques,</i> <i>. Prise en compte de nos propositions de tracé alternatif pour l'ensemble des deux secteurs.</i>	
<b>2 LE BILAN QUANTITATIF DE LA CONCERTATION</b>	
Vos remarques :  <i>Dans l'ensemble la participation des acteurs aux groupes de travail a été active et productive. Il est regrettable que l'interruption brutale de la concertation n'ait pas permis de la mener jusqu'à son terme.</i>	

## LES REMARQUES SOUS FORME DE FICHE DE LECTURE

Association « Vivre à Gémenos » UDVN13 (réseau URVN-FNE PACA)

René CHAIX



### 3 LES ENJEUX SOULEVÉS AU COURS DE LA CONCERTATION

Vos remarques :

*La crainte des impacts sur l'environnement et le milieu humain est apparue comme le principal facteur d'inquiétude et donc d'opposition au projet.*

*Le bruit notamment - classé nuisance n°1 du projet à l'issue de la première phase de concertation durant les études préalables - constitue un risque d'atteinte grave, voire insupportable à la qualité de vie des riverains. Il ne peut être traité que par des aménagements appropriés et par des passages en tunnel ou tranchée couverte dans toutes les zones sensibles.*

### 4 LES PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION

Vos remarques :

*Au-delà de l'intérêt général du projet, de son utilité sociale et économique et de tous les autres enjeux, la prise en compte de la nécessité de privilégier la protection de l'environnement et du milieu humain est primordiale.*

*Si cet objectif n'est pas systématiquement mis en avant et pris en compte par des tracés, enfouissements et aménagements efficaces, le projet, s'il est retenu par le gouvernement, continuera à se heurter à des oppositions résolues qui rendront sa réalisation difficile.*

*L'exemple tristement célèbre de la rocade de contournement de Marseille (L2) ne doit pas se reproduire.*

*Aujourd'hui, les grands projets d'infrastructures doivent impérativement intégrer le paramètre environnemental qui conditionne leur acceptation par la population.*

## LES REMARQUES SOUS FORME DE FICHE DE LECTURE

Association de Défense des Sanaryens  
Henri BÉRENGER



Merci de retourner le document à [contact@lgvpaca.fr](mailto:contact@lgvpaca.fr)

### REMARQUES DU COLLEGE DES ACTEURS SUR LE BILAN DE LA CONCERTATION LGV PACA – Septembre/décembre 2011

*Nom-Prénom* : Bérenger Henri

*Organisme* : Association de Défense des  
Sanaryens

#### 1 LE DISPOSITIF D'INFORMATION ET DE CONCERTATION

*Vos remarques* :

#### 2 LE BILAN QUANTITATIF DE LA CONCERTATION

*Vos remarques* :

## LES REMARQUES SOUS FORME DE FICHE DE LECTURE

Association de Défense des Sanaryens  
Henri BÉRENGER



### 3 LES ENJEUX SOULEVÉS AU COURS DE LA CONCERTATION

Vos remarques :

*Pour moi , la cause des difficultés rencontrées au cours de la concertation sont principalement dues au parti pris du tracé dit des « Métropoles du Sud » ; cela pour les raisons suivantes :*

- *Ce choix induit les variantes les plus coûteuses du projet*
- *Les impacts sur l'environnement sont les plus lourds .*
- *Les populations représentées perçoivent très mal les enjeux de desserte en termes d'amélioration des services de transport en commun ; l'objectif de la Grande Vitesse occulte celui de l'amélioration de la desserte régionale et interurbaine*

*Les questions qui se posent pour moi :*

*Compte tenu de la situation économique du pays , peut on raisonnablement envisager de financer et rentabiliser ce parti pris d'infrastructures ?*

*N'y a-t-il pas des solutions privilégiant le désengorgement du réseau actuel permettant de développer en priorité les dessertes régionales et interurbaines ?*

*L'objectif de la grande vitesse dont on peut comprendre la pertinence pour les Alpes maritimes , est il vraiment pertinent pour le Var et les Bouches du Rhone qui bénéficient déjà d'un niveau de performance satisfaisant sur la liaison avec Paris ?*

*Le nombre d'usagers concernés par la liaison grande vitesse n'est-il pas sans commune mesure avec les populations concernées par la desserte régionale et interurbaine en termes d'objectifs vitaux*

*dd »'amélioration de*

### 4 LES PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION

Vos remarques :

*Suite paragraphe précédent*

*d'amélioration du service et de la qualité de vie (alternative transport routier et transport en commun) ?*

*Compte tenu de ces questions ne serait-il pas encore temps de ré-envisager la liaison grande vitesse directe Nord Marseille –Nice ?*

*Les projets de gares sous terraines à Marseille et à Toulon ne comportent-ils pas de risques de surcoûts très importants , comme on a pu les déplorer pour le tunnel routier de Toulon ?*

*Tout cela est-il vraiment politiquement , économiquement ,environnementalement, socialement, **RAISONNABLE** ?*

## LES REMARQUES SOUS FORME DE FICHE DE LECTURE

Coopérative Agricole d'Approvisionnement de l'Ouest Varois (COOPAVAR)  
et Association de Défense des Intérêts des Habitants de Sanary (ADIHS)  
Christian KALAC



<i>Nom-Prénom</i> : KALAC Christian	<i>Organisme</i> : Coopérative Agricole d'Approvisionnement de l'Ouest Varois (COOPAVAR) et Association de Défense des Intérêts des Habitants de Sanary (ADIHS)
<b>1 LE DISPOSITIF D'INFORMATION ET DE CONCERTATION</b>	
<p>L'information a été correctement relayée dans tous les groupes de travail. Tout le monde a eu la parole et a été entendu. Les moyens mis en œuvre par RFF pour cette concertation ont été assez satisfaisants.</p> <p>Le dispositif est acceptable malgré quelques points à retenir:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- cette concertation a été trop brève et aurait dû être ouverte aux élus avant d'être transmise à tous publics</li><li>- cette rapidité des délais a créé un manque de rigueur dans le suivi et les analyses des groupes de travail</li><li>- ce manque de lisibilité a entraîné des tensions qui ont parfois interrompu violemment les dernières réunions des groupes de travail, notamment dans le Var et notamment la réunion de Sanary où des points importants étaient à l'ordre du jour</li></ul> <p>Globalement, je suis d'accord avec ce qui a été inscrit dans le bilan de la concertation publique septembre-décembre 2011.</p>	
<b>2 LE BILAN QUANTITATIF DE LA CONCERTATION</b>	
<p>Là aussi je suis d'accord avec ce bilan proposé par RFF. Les points de consensus et les points de désaccord ont été correctement synthétisés.</p> <p>En tant que natif et acteur économique de cette région PACA et plus particulièrement l'ouest toulonnais, je ne peux que m'inquiéter du bilan quantitatif de ce projet de LGV PACA.</p> <p>Notre région ne peut pas rester en l'état et a besoin d'oxygène ferroviaire pour désenclaver Marseille-Toulon-Nice et l'Italie. Aujourd'hui, aucun tracé définitif n'a été validé. Il aurait du ressortir de cette concertation une ligne et des gares bien définies à quelques centaines de mètres près.</p> <p>Du coup, chaque élu raconte la sienne et les fantasmes les plus improbables sont dévoilés ça et là.</p>	

## LES REMARQUES SOUS FORME DE FICHE DE LECTURE

Coopérative Agricole d'Approvisionnement de l'Ouest Varois (COOPAVAR)  
et Association de Défense des Intérêts des Habitants de Sanary (ADIHS)  
Christian KALAC



### 3 LES ENJEUX SOULEVÉS AU COURS DE LA CONCERTATION

Les enjeux principaux sont les suivants:

La ligne actuelle est obsolète et ne peut accueillir voyageurs et fret entre Marseille et l'Italie. Dès que le moindre incident se produit, c'est la paralysie totale et des incidences sur l'ensemble du réseau national.

Comment peut-on accepter autant de camion sur une autoroute A8 française et sur une autoroute A10 complètement saturées et très dangereuses pour la partie italienne (absence de BAU et tunnels anciens) ?

A cela s'ajoute des agglomérations (Marseille-Toulon-Nice) saturées par les véhicules légers (VL) et par une pollution grandissante où Toulon est actuellement parmi les villes les plus polluées d'Europe.

Cela ne peut plus durer et il faut des solutions !

Nous ne pourrions pas agrandir indéfiniment les autoroutes à 4 puis 5 voies ...

Le scénario 0 qui ne voit que l'agrandissement des voies actuelles n'est pas non plus une solution, car faire Marseille-Nice en 3h ou Toulon-Marseille en 1h ne solutionnera pas le déplacement des VL, les VL seront toujours privilégiés aux trains.

Les TER doivent être cadencés à moins de 10mn d'ici quelques années, ils occuperont donc l'ensemble de la ligne actuelle, les TGV, TEOZ ou trains de marchandises seront donc écartés aux heures de pointe au risque de saturer totalement le réseau.

Il faut donc des solutions durables qui préparent nos 100 ou 200 prochaines années.

Même si le train du quotidien doit rester une priorité pour l'emploi notamment, il ne faut pas oublier les déplacements de loisirs et l'ouverture à l'Europe. Notre région est l'une des plus touristiques d'Europe.

Nous sommes déjà très en retard sur ce point...

L'Etat et les collectivités doivent prendre leurs responsabilités.

### 4 LES PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION

*Vos remarques :*

Finalement cette concertation a eu lieu mais n'a pas totalement abouti.

C'est le "pas chez moi, chez les autres" qui a primé, c'est humain.

Personne ne voulait de voie ferrée au 19<sup>e</sup> siècle et personne ne voulait de l'autoroute B52 dans les années 1960 (opposition entre le tracé Nord et le tracé Sud)... et pourtant tout le monde utilise le train et l'A50 (ex B2) aujourd'hui.

L'intérêt général aurait dû primer sur les intérêts particuliers, à commencer par les maires de Marseille et Toulon qui veulent leur gare souterraine en pleine ville hors de prix et pas forcément adaptée à l'avenir de nos régions et à la réalité économique actuelle.

Il faudra probablement revoir le positionnement des gares et la pertinence du tracé pour desservir les agglomérations de Marseille-Toulon-Nice.

Il y a urgence à agir.

Ne rien faire c'est laisser une région mourir.

## LES REMARQUES SOUS FORME DE FICHE DE LECTURE

GADSECA

Jacqueline MAYCHMAZ



Merci de retourner le document à [contact@lgvpaca.fr](mailto:contact@lgvpaca.fr)

REMARQUES DU COLLEGE DES ACTEURS SUR LE BILAN DE LA CONCERTATION LGV PACA – Septembre/décembre 2011	
Nom-Prénom : Maychmaz jacqueline Groupe Ouest AM	Organisme : GADSECA
<b>1 LE DISPOSITIF D'INFORMATION ET DE CONCERTATION</b>	
Vos remarques :  <i>Le dispositif d'information a été satisfaisant. En ce qui concerne la concertation, le dispositif est correct dans l'ensemble ; La mise à disposition d'un minibus emmenant les participants depuis Nice, Villeneuve-Loubet, Toulon vers le lieu de réunion à Marseille à été très apprécié.</i>  <i>Cependant un peu de temps supplémentaire aurait été un plus, pour laisser du temps à la population participante de se former un minimum aux techniques ferroviaires, financières, environnementales...etc, pour comprendre les exposés et pouvoir apporter la contradiction. il faut noter que pour les réunions auxquelles j'ai participé, l'avis des participants lorsqu'il diffère des scénarios proposés est plus difficile à faire entendre.</i>  <i>L'effet « entonnoir » sur les solutions proposées, avec l'élimination progressive de solutions alternatives, contre la volonté de certains participants, conduit à radicaliser le débat.</i>  <i>L'exemple type est le débat non clos sur le positionnement de la gare ouest AM sur la commune de Cannes.</i>	
<b>2 LE BILAN QUANTITATIF DE LA CONCERTATION</b>	
Vos remarques :	

## LES REMARQUES SOUS FORME DE FICHE DE LECTURE

GADSECA

Jacqueline MAYCHMAZ



### 3 LES ENJEUX SOULEVÉS AU COURS DE LA CONCERTATION

*Vos remarques :*

*Il me semble que la plus part des enjeux ait été présenté, et les principaux impacts identifiés..*

### 4 LES PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION

*Vos remarques :*

Eviter de passer en force vers des scénarios présélectionnés, sinon cela devient une concertation « alibi ».

Si les élus sont légitimes pour donner leurs avis durant leur mandature, la population l'est tout autant ;

## LES REMARQUES SOUS FORME DE FICHE DE LECTURE

GIR Maralpin

Claude BRULÉ (administrateur) / Jacques MOLINARI (secrétaire scientifique)



### REMARQUES DU COLLEGE DES ACTEURS SUR LE BILAN DE LA CONCERTATION LGV PACA – Septembre/décembre 2011

Nom-Prénom :

BRULÉ Claude, Administrateur  
MOLINARI Jacques, Secrétaire scientifique

Organisme :

GIR Maralpin

#### 1 LE DISPOSITIF D'INFORMATION ET DE CONCERTATION

##### ***Une bien étrange concertation***

##### ***Le GIR Maralpin en a appelé à l'intervention de l'État et du Garant de la concertation***

Précédée par l'élaboration d'une charte proclamée exemplaire, prétendument annoncée comme largement ouverte, la concertation a été circonscrite d'emblée par le maître d'ouvrage au choix d'un scénario *parmi quatre* sélectionnés par le Comité de pilotage (COPIL), sans qu'en soient légitimées leurs fonctionnalités, ni que leur soient assorties d'autres données que financières.

La situation est même caricaturale dans le département des Alpes-Maritimes où les quatre scénarios soumis à concertation se sont révélés sensiblement identiques, selon une configuration justifiée au seul motif de satisfaire au dogme de "Nice-Paris en 4 heures", configuration remise en cause par la Société civile à la lumière de considérations qui, se référant toutes aux directives de l'État, tiennent un meilleur compte de l'aménagement du territoire et des besoins des populations [cf. [Demande d'ouverture de la concertation sur des scénarios écartés par le Comité de pilotage](#)].

S'y déroband, le maître d'ouvrage, qui a refusé toute assistance à la formalisation de contre-propositions, a imposé ses propres experts et même usé d'artifices pour faire obstacle à l'approfondissement d'un débat rendu difficile aux intervenants par le rythme et le compartimentage des réunions.

Témoigne de ces dérives, le surprenant déroulement de la seconde réunion du Groupe thématique transversal *Gares*, entièrement consacrée à la présentation que s'est arrogée le maître d'ouvrage [cf. [Observations sur les dérives du maître d'ouvrage](#)].

Dans les instances où il a été appelé à siéger, c'est le cas du comité territorial des Alpes-Maritimes (CoTer 06), le GIR y a exprimé l'ensemble de ces préoccupations et aussi de ses préconisations sans les restreindre au seul périmètre géographique où il été assigné [cf. [Déclaration liminaire au 4ème CoTer 06](#)]. Le GIR Maralpin, s'exprimant aussi au nom des autres formations qui se sont associées à ses démarches, en a appelé à l'intervention de l'État par l'entremise du Préfet de Région (qui préside au COPIL) et à celle de la Commission nationale du débat public (CNDP) par l'entremise du Garant de la concertation, destinataires, ainsi que le Directeur régional de RFF, des requêtes et observations ci avant.

En ce qui concerne le dispositif proprement dit, on peut le qualifier d'exagéré

- *lourd* (un mois et de nombreuses réunions pour élaborer une charte dont le contenu ne s'est pas révélé sensiblement différent de celui de chartes antérieures)
- *compartimenté* par départements et par sous-secteurs
- *brève* en regard de l'importance et de la complexité des enjeux
- *biaisé* par des animateurs animés du souci d'abonder dans le sens souhaité par le maître d'ouvrage et les co-financeurs

## LES REMARQUES SOUS FORME DE FICHE DE LECTURE

GIR Maralpin

Claude BRULÉ (administrateur) / Jacques MOLINARI (secrétaire scientifique)



### 2 LE BILAN QUANTITATIF DE LA CONCERTATION

Alors que les acteurs de la société civile, et sans doute de nombreux citoyens, espéraient poursuivre les travaux issus du débat public, affiner la réflexion et participer à la définition des contours du projet, ils se sont vu refuser l'accès aux études et astreints à se prononcer sur des esquisses de tracés dont la justification ne leur était pas communiquée.

Le compartimentage géographique de la concertation et la manière dont elle a été conduite expliquent en partie la très faible participation observée dans le secteur Est de la Région où les enjeux majeurs (desserte de Cannes, traversée de Nice, report modal fret) ont été précautionneusement occultés.

### 3 LES ENJEUX SOULEVÉS AU COURS DE LA CONCERTATION

#### **Une auto-saisine de la concertation par la société civile pour aborder les vrais enjeux**

En dépit de la brièveté des délais qui lui ont été accordés et du caractère contraignant de son cadrage, tant organisationnel (compartimentage des travaux) que stratégique (verrouillage procédurier), la concertation a pour le moins permis d'amorcer des échanges constructifs *au sein de la société civile* face à un maître d'ouvrage et à des co-financeurs campés sur des positions restrictives, dont seule la Région Paca s'est démarquée.

Nombre de ces avancées sont imputables aux *transversalités* établies par delà les compartimentages géographiques (par départements et sous-secteurs) instaurés par le COPIL, et surtout à l'obtention tardive, en dernière instance, auprès de ce même COPIL, de trois groupes de travail thématiques transversaux (GTTT) [*Agriculture/Viticulture, Fret/Logistique* et *Gares* (ces deux derniers à la demande du GIR Maralpin et de ses partenaires)].

En dépit de l'interruption de leur déroulement, ces groupes de travail thématiques ont recadré le projet sur ses enjeux majeurs : occultés dans la présentation étriquée du projet

- l'aménagement du territoire, l'urbanisme et la desserte des populations
- la protection de l'environnement
- le report modal du fret

## LES REMARQUES SOUS FORME DE FICHE DE LECTURE

GIR Maralpin

Claude BRULÉ (administrateur) / Jacques MOLINARI (secrétaire scientifique)



### 4 LES PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION

#### **Un retour salutaire de l'État et la remise en question des présupposés du maître d'ouvrage et des co-financeurs**

##### **Le SNMD remettra en question le SNIT**

Considérant que le SNIT conçu par son prédécesseur implique des investissements démesurés, tant au niveau de l'État qu'à celui des collectivités locales, et n'est pas compatible avec l'objectif de retour à l'équilibre des finances publiques, le nouveau gouvernement considère nécessaire de construire une *vision soutenable des transports* en donnant la priorité aux transports du quotidien. Dans cette perspective, il a mis en place le 17 octobre 2011 une commission chargée de soumettre, sous six mois, des recommandations à partir desquelles pourra être élaboré un *nouveau schéma national de mobilité durable*.

##### **... et le SFI-Paca se substituera à la LGV-Paca**

Leur transposition a été présentée le même jour à des associations PACA par le Préfet de Région qui a précisé les raisons pour lesquelles au projet de LGV-Paca sera substitué celui d'un *Système ferroviaire intégré* répondant aux besoins les plus urgents de la population et satisfaisant aux recommandations du Gouvernement.

S'appuyant sur une présentation d'un état des lieux sévère de l'asphyxie ferroviaire, routière et environnementale dont l'incidence sur le devenir socio-économique de la région est inquiétante, le Préfet, qui semble regretter la manière dont a été conduite la concertation, reconnaît les insuffisances d'un dossier où ont été occultés l'obsolescence et l'insuffisance du réseau ferroviaire existant, la saturation irrémédiable du réseau routier et les besoins croissants de mobilité.

En déplorant l'impasse de la très grande vitesse sur laquelle RFF a été engagé, et en se référant aux orientations du nouveau gouvernement [cf. ci-dessus], le préfet considère devoir y renoncer et recentrer le projet sur le concept d'un *Système Ferroviaire Intégré* primant le report modal sur le rail de manière à être à la hauteur des besoins de mobilité liés aux projets de développement des métropoles littorales. C'est à cette seule condition que le nouveau projet [*en entière cohérence avec les analyses du GIR*] pourra être éligible au nouveau Schéma national (SNMD).

[cf. [Relevé de notes sur la rencontre de M. Hugues Parant, Préfet de Région, avec des associations le 17.01.2012](#)]

#### **Bilan d'étape**

##### **Un verdict sévère**

- Projet mal engagé
- Conduite maladroite de la concertation
- Objectifs inadéquats : "La grande vitesse n'est plus la priorité"

##### **Un nouvel élan**

- Les problèmes du territoire et de la mobilité des personnes seront résolus par un rattrapage des infrastructures ferroviaires
- "La LGV c'est fini"..."lui est substitué le RTI" (Réseau de Transport Intégré)

##### **Des dispositions évidentes**

La voie est maintenant dégagée pour que soient mise en œuvre les analyses, études et propositions du GIR Maralpin telles qu'elles ont été plaidées depuis bien avant l'ouverture du débat public sur la LGV-Paca.

- Réseau maillé sécurisé (donc mixité des sections de ligne nouvelle)
- Gares en cœur de ville (restructuration urbaine) [Marseille, Toulon, Cannes, Nice]
- Ajustement des caractéristiques de ligne aux nécessités d'exploitation

##### **...et des mesures préservatives urgentes**

- emprises existantes (gares, débords et délaissés) et potentielles

## LES REMARQUES SOUS FORME DE FICHE DE LECTURE

TGV Toulon / Communauté de Commune Vallée du Gapeau / Syndicat Propriétaires Forestiers  
Sylviculteurs du Var  
Frédéric ROUX



Merci de retourner le document à [contact@lgvpaca.fr](mailto:contact@lgvpaca.fr)

### REMARQUES DU COLLEGE DES ACTEURS SUR LE BILAN DE LA CONCERTATION LGV PACA – Septembre/décembre 2011

Nom-Prénom : Roux Frédéric

Organisme :  
TGV Toulon  
CCVallée du Gapeau  
Syndicat Propriétaires Forestiers Sylviculteurs  
du Var

#### 1 LE DISPOSITIF D'INFORMATION ET DE CONCERTATION

Vos remarques :

*Certes vous avez ouvert la concertation, mais beaucoup trop à des gens qui débarquaient sans même être au courant du débat public et des études complémentaires. Résultat : une cacophonie non constructive. C'était en contradiction avec le fond de la charte de concertation à laquelle j'ai participé.*

*Vos conclusions sont biaisées et à votre honneur : Vous vous prenez par les bretelles pour vous soulever de terre. Vous avez occulté au maximum les contributions qui dérangeaient.*

*Finalement vous avez fait la part belle aux opposants à tout et en particulier au projet nécessaire à la Région. Je suis plus que déçu par le résultat compte tenu des moyens mis en place.*

*Votre idée de la démocratie n'était justifiée que par le besoin de laisser le « bordel » s'instituer en imaginant que ça vous donnerait la liberté de faire ce que vous souhaitez et c'est l'inverse qui est arrivé : une poignée de contestataire racontant n'importe quoi et mentant effrontément réussit à faire passer son message négatif..*

*Communication importante mais contreproductive. Ça va être dur dur de remonter la pente alors qu'une ligne nouvelle est indispensable et pas celle qui risque de se faire (que ce soit un MDS pharaonique ou un scénario zéro de pauvre. On a perdu 5 ans au minimum et surtout si on avait décidé il y a 5 ans, ce serait parti alors que là on est à la veille d'une décision de ne rien faire.*

*Bravo pour l'échec.*

*PS : je reste cependant optimiste et motivé pour soutenir une ligne nouvelle moderne, rapide et efficace (mais il faudra accepter une alternative acceptable)*

#### 2 LE BILAN QUANTITATIF DE LA CONCERTATION

# LES REMARQUES SOUS FORME DE FICHE DE LECTURE

Marc PRIVÉ



Merci de retourner le document à [contact@lgvpac.fr](mailto:contact@lgvpac.fr)

## REMARQUES DU COLLEGE DES ACTEURS SUR LE BILAN DE LA CONCERTATION LGV PACA – Septembre/décembre 2011

Nom-Prénom : Privé Marc 83390 Cuers

Organisme :

### 1 LE DISPOSITIF D'INFORMATION ET DE CONCERTATION

Vos remarques :

*Je n'ai pas de remarques particulières sur les documents que vous m'avez adressé ; ils sont pour moi complètement dépassés dès lors qu'ils ne font pas consensus ;*

Mes remarques seront donc générales :

*Trop de forme au détriment du fond et de la transparence depuis le début de la concertation !*

*Les sujets de fond non traités d'emblée se sont donc logiquement retournés contre le processus :*

- *Quelle ligne ? pour qui ? pourquoi ? par où ? intérêt des Varois ?*
- *Quel coût ? quel financement ? combien pour chaque Varois et pendant combien de temps ? qu'est-ce qui est supportable dans l'économie actuelle ?*
- *Quel tracé précis ?*

### 2 LE BILAN QUANTITATIF DE LA CONCERTATION

Vos remarques :

*Trop de concertation inutile (sans traiter les sujets de fond qui intéressent les Varois) a tué la concertation, et créé un sentiment très fort de non-transparence (ou de sujets cachés) ! et beaucoup de questions... et d'inquiétude... la longueur de la concertation amplifiant tout cela !*

*Les commissions et autres avis politiques multiples et désordonnés n'ont donc qu'ajouté aux troubles...*

*Le résultat actuel de la concertation est donc voisin de ZERO puisqu'il n'exista aucun projet tangible et beaucoup de questions sans réponses depuis des années !*

*Seule solution pour sortir de cet état : répondre à toutes les légitimes questions des Varois, une fois pour toutes :*

*Mettre enfin un projet complet sur la table : l'objectif, l'intérêt des Varois, le financement de l'opération, le coût en résultant pour chacun des Varois, les lieux précis de passage ; un « cinquième scénario » est sorti récemment qui semble une solution pragmatique, plus efficace, moins chère, moins conflictuelle : ce cinquième scénario ne pourrait-il pas être celui de la sortie de crise ?*

*QUELLE QUE SOIT LA SOLUTION FINALE, il devra être démontré que :*

*L'investissement devra être rentable pour la collectivité, intéressant et supportable pour les Varois ; il faudra évidemment réduire au maximum les passages où tout est déjà construit et/ou les valeurs agricoles sont maximales (AOC), tant pour des raisons de coût que d'oppositions locales (les fuseaux proposés par RFF dans le Var ont tout faux eu égard à ces données pragmatiques de base) !*

1/2

# LES REMARQUES SOUS FORME DE FICHE DE LECTURE

Marc PRIVÉ



**LGV**  
**Provence-Alpes-Côte d'Azur**  
GRAND PROJET FERROVIAIRE  
SUD EUROPE MÉDITERRANÉE

### 3 LES ENJEUX SOULEVÉS AU COURS DE LA CONCERTATION

*Vos remarques :*

*La méthode de concertation utilisée pour la « construction du projet LGV-PACA à petits pas » s'est clairement retournée contre ses acteurs ;*

*Les années perdues autour du seul projet LGV en est le meilleur exemple : les questions de fond (cf 1.) n'étaient pas traitées !*

### 4 LES PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION

Une concertation ne peut réussir que sur un projet déjà bien réfléchi, qu'il faut pouvoir mettre sur la table dès le début de la concertation, et accepter d'amender ensuite avec pragmatisme ; si les arguments de départ et le projet sont cohérents les amendements seront peu nombreux ; sinon c'est l'enlisement automatique !

Dans les cas de la « LGV-PACA », la sortie de crise ne passera maintenant que par un 5<sup>ème</sup> ou 6<sup>ème</sup> scénario.

2/2

  
11. 11. 2012

ON—MIDI PYRENEES—NORD PAS DE CALAIS PICARDIE—PROVENCE ALPES COTE D'AZUR—RHONE ALPES AUVERGNE  
—FRANCE  
—LANGUEDOC ROUSSILLON—MIDI PYRÉNÉES—NORD PAS DE CALAIS PICARDIE—PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR—RHÔNE ALPES AUVERGNE  
—RHÔNE ALPES AUVERGNE—ALSACE LORRAINE CHAMPAGNE ARDENNE—AQUITAINE PAYS D'OC—BRETAGNE—NORMANDIE—PAYS DE LA LOIRE—CENTRE—LIMOUSIN—HAUTE ET BASSE NORMANDIE—ÎLE DE FRANCE—LANGUEDOC ROUSSILLON—MIDI PYRÉNÉES—NORD PAS DE CALAIS PICARDIE—PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR—RHÔNE ALPES AUVERGNE  
S CÔTE D'AZUR—RHÔNE ALPES AUVERGNE  
—EVOLUTION—PERFORMANCE—DEVELOPPEMENT DURABLE—ACCOMPAGNEMENT—COMMUNICATED—SECURITE—MANAGEMENT  
—IRLAND—BELGIË—NEDERLAND—DANMARK—SVERIGE—SUOMI—EESTI—LATVIJA—LIETUVA—POLSKA—SLOVENSKO—ÖSTERREICH—ČESKÁ REPUBLIKA—DEUTSCHLAND—LUXEMBOURG—FRANCE  
NE FRANCHE COMTÉ—BRETAGNE PAYS DE LA LOIRE—CENTRE LIMOUSIN—HAUTE ET BASSE NORMANDIE—ÎLE DE FRANCE  
—RHÔNE ALPES AUVERGNE  
MANAGEMENT

[www.lgvpaca.fr](http://www.lgvpaca.fr)

**Réseau ferré de France**  
**Mission LGV PACA**  
Les Docks - Atrium 10.4 - 10, Place de la Joliette - BP 85404 - Marseille Cedex 02  
Tél. 33 (0)4 96 17 04 80 - Fax 33 (0)4 96 17 04 99 - [www.rff.fr](http://www.rff.fr)

