



# LGV PACA

## **Bilan et attentes de la concertation Réunion de restitution aux acteurs 09 juin 2010**

# Plan de la présentation



## *Première partie :*

- Rappel du champ de l'étude
  - Structures rencontrées
- Bilan par grandes périodes
  - Analyse transversale

## *Seconde partie :*

- Recueil des attentes des acteurs



## Le champ de l'étude

- Bilan de la concertation de 2005 (fin du débat public) à 2009 (fin de la médiation) :
  - Bilan de la consultation CAIP (Consultation des Acteurs et Information du Public) pour la CNDP
  - Bilan des phases de discussion, concertation, négociation autour du projet (CAIP, gouvernance, médiation, conflits locaux, etc.).
- Recueil des attentes pour la concertation à venir et la gouvernance du projet.

# Contributions

- 37 entretiens, 5 contributions écrites :

Associations	12
Acteurs socio-économiques	7
Elus locaux	7
Co-financeurs	9
Autres	7

- Diversité des catégories, des territoires
- Structures ayant participé à la consultation et à la médiation.



# BILAN DE LA CONCERTATION

LGV PACA – Étude Bilan de la concertation et attentes des acteurs – 09 juin 2010



# Premier Constat

- Diversité des représentations et des niveaux de connaissances sur :
  - Les fonctionnalités,
  - L'état d'avancement du projet (scénarios, tracés, données sur les temps de parcours, etc.),
  - Les dispositifs de concertation et d'information,
  - La faisabilité du financement.

# Analyse par période

## La Consultation des acteurs et l'information du public (CAIP)

Juillet 2006 – Juin 2008

Le dispositif :

- Un acquis issu de la dynamique du débat public, une première pour RFF.
- Limitation volontaire des débats aux conditions d'insertion du projet. Frustration de certains acteurs sur la non transmission des éléments de tracés.
- Représentation du territoire mal assurée : peu ou pas d'acteurs des Alpes Maritimes, nombreux acteurs d'autres secteurs : « *Ce n'était pas équitable en termes de représentation du territoire* ».
- Absence volontaire des cofinanceurs, par crainte d'une position difficile à tenir

# Analyse par période



## La Consultation des acteurs et l'information du public (CAIP)

Juillet 2006 – Juin 2008

Les échanges :

- Reconnaissance de la qualité des échanges, mais pour certains les comptes-rendus n'étaient pas complets.
- Doutes sur l'utilité : attente forte d'une reprise des résultats (fiches) dans la nouvelle phase d'étude. *« Nos remarques faites lors des groupes de travail ont été prises en compte, mais c'est trop tôt pour l'évaluer d'une façon définitive sur le projet ».*
- Participation par défaut, sans but précis : *« On y va parce qu'il faut y être, on ne sait jamais ».*



# Analyse par période

## La Consultation des acteurs et l'information du public (CAIP)

Juillet 2006 – Juin 2008

Les conséquences :

La consultation des acteurs est satellisée. Un sentiment de consultation « alibi », comme si la CAIP servait à occuper les acteurs, à « *noyer le poisson* » : « *J'ai l'impression qu'on nous a menés en bateau; on nous a fait avaler n'importe quoi* ».

Les effets de la CAIP sur le projet et les décisions paraissent très limités.

# Analyse par période



## Le choix impossible Juillet 2008 – Février 2009

- Montée en puissance du conflit et des acteurs du Centre Var et d'Aix-en-Provence.
- Impatience grandissante des grands élus qui ne sont pas directement impactés par le choix du scénario.
- La dimension politique prend le pas sur les autres considérations dans l'espace public : successions de déclarations, écrites ou orales, avant et après les élections municipales de 2008, jusqu'en janvier 2009.

# Analyse par période



## La médiation Cousquer Février – Juin 2009

- Perceptions différentes qui valorisent plutôt :
  - Le travail technique : un changement de perspective, grâce à un changement d'horizon temporel (2040).
  - Le travail politique : mesure des équilibres, travail particulier en direction des élus du Var, pour obtenir un positionnement plus clair et affirmé.
- Reconnaissance de la méthode mise en œuvre par le médiateur
- Regrets que le médiateur n'ait pas consulté officiellement et largement les acteurs.

# Résultats transversaux



## La définition du projet : un pouvoir revendiqué par les co-financeurs

- ♣ Des grands fiefs politiques personnifiés par les grands élus, qui doivent assurer une cohérence entre décision et territoires.
- ♣ Impression de mise à distance du territoire et des attentes de concertation : un projet en fait conduit par les techniciens et une gestion du territoire assurée par les réseaux locaux.
- ♣ Le grand public et les acteurs ont le sentiment d'une scène politique opaque qui prend des décisions sur le projet, parfois contradictoires avec les résultats des études techniques.
- ♣ Le choix MDS est alors ressenti comme un choix politique, « habillé » de technique.

## Des scènes cloisonnées...

- Dans le même temps, réunions publiques organisées par les associations et soutenues par les élus locaux dans certains secteurs.
- Déploiement par RFF des activités de concertation dans plusieurs directions, mais de manière cloisonnée :
  - \ La conduite de projet n'est jamais visible. « *On ne comprend pas bien comment ils procèdent* »
  - \ Perte de lisibilité du processus de décision.
- Pas de médiatisation des concertations : la concertation se coupe du grand public après le Débat Public. La presse paraît déconnectée de ces scènes de concertation.

# Résultats transversaux



## ...qui permettent des discussions isolées

Les acteurs entament des négociations pendant que la concertation stagne :

- Un investissement important dans les rencontres bilatérales et informelles : échanges d'information sur les tracés, qui peuvent être interprétés comme des négociations.
- Des acteurs qui acceptent le principe du « off ».
- La négociation paraissant assez avancée, certains maires sont plus à l'aise pour assumer les décisions sur le territoire.

# Résultats transversaux



## Un retour aux résultats du débat public ?

Mission Cousquer :

- Choix du scénario MDS, issu du débat public.
- Importance des TER dans le système ferroviaire : le Conseil régional PACA élabore le réticulaire 2040, comme une « nécessaire ambition ».

Pose deux questions :

- \ A quoi les études complémentaires ont servi ?
- \ Le projet a-t-il changé de nature ? Si oui, doit-il changer de nom ?

# Résultats transversaux



## Un long temps perdu ?

*« Quatre ans plus tard, on n'en sait toujours pas plus »*

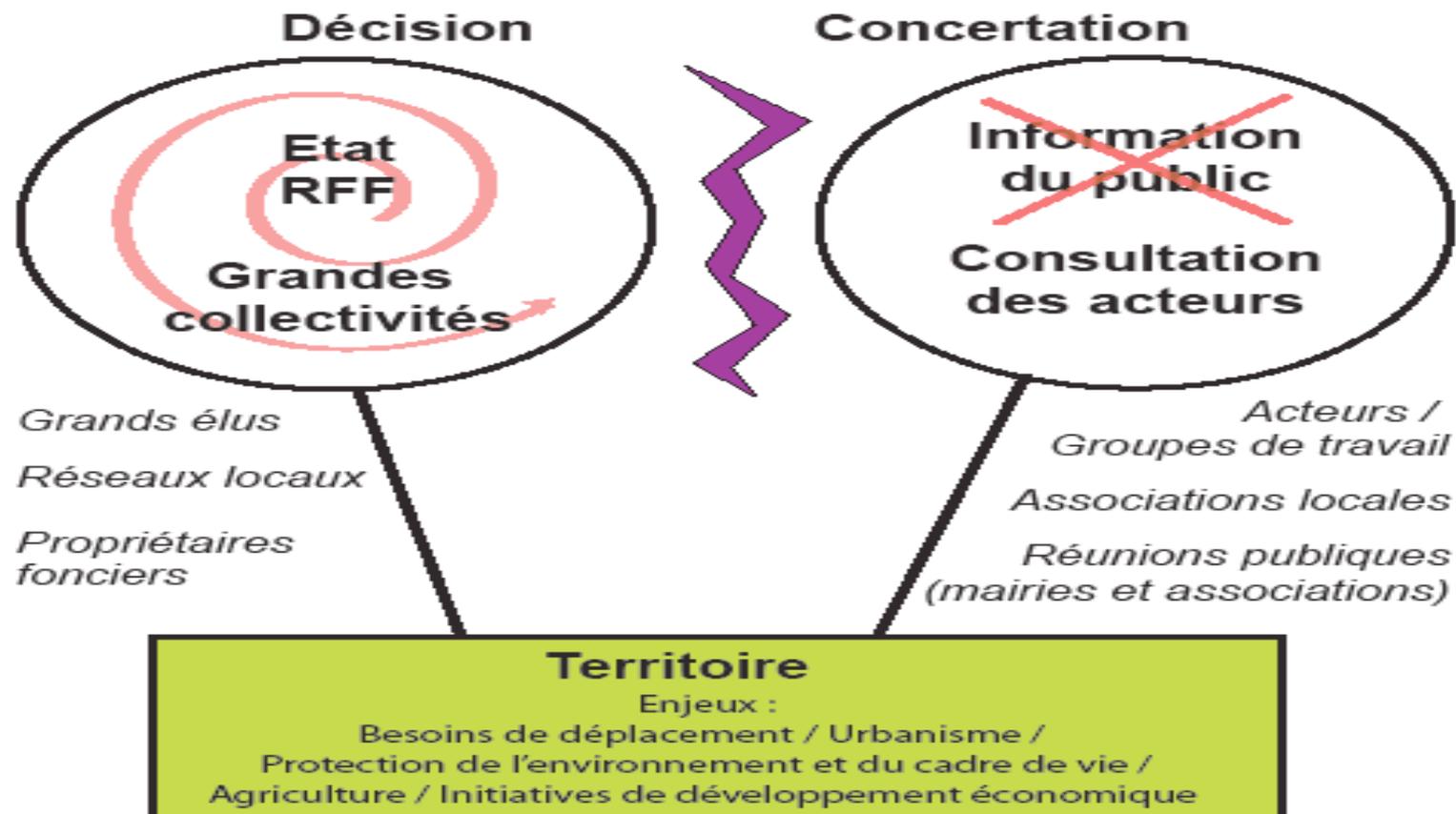
Information du public très faible sur le projet, voire inexistante sur certains territoires. Certaines associations se substituent au Maître d'ouvrage pour informer le grand public. Le projet s'est « décroché » du grand public.

Débat inabouti sur les fonctionnalités : on ne sait pas à quoi finalement le projet va servir : Paris-Nice, arc méditerranéen, liaisons inter ou intra-régionales, trajets périurbains, etc.

# Analyse des interactions

## Décideurs / Acteurs / Public / Territoire

### Schéma de gouvernance 2005-2009



# Analyse des interactions Décideurs / Acteurs / Public / Territoire

## *Analyse du schéma*

Double difficulté :

- Celle de la gouvernance entre l'Etat, RFF et les collectivités cofinanceurs : partage difficile des études conduisant à une forme de défiance
  - Celle de la CAIP : manque de relation entre concertation et décision, absence d'information du public
- \ La médiation Cousquer n'en a résolue qu'une seule : celle avec les cofinanceurs.



# ATTENTES DES ACTEURS POUR LA PHASE DE CONCERTATION A VENIR

# De quoi faut-il discuter maintenant ?



## Du global au détail

- Une grande disparité de demandes parmi les acteurs. Il faudrait :
  - Pour certains, parler précisément du tracé, des variantes locales, des points durs locaux, des compensations, etc.
  - Pour d'autres, tout remettre à plat en termes de fonctionnalités : système ferroviaire, réinterroger la question du fret, etc.

*« Il faut discuter des impacts surtout. Et aller voir le public : aujourd'hui on est dans une stratosphère; il faut aller dans le détail des territoires. Et plus on va dans le détail, plus on doit respecter les associations »*

# De quoi faut-il discuter maintenant ?



## Le cadrage du débat

- Le choix MDS : il faut à présent faire avec ce choix, même si selon certains, la difficulté financière amènera à plus long terme un retour aux scénarios Nord.
- Le projet coûte cher et l'on ne pourra pas tout faire d'un coup : il faudra discuter des priorités, du phasage.
- Les gains de temps sur la ligne existante doivent être débattus au maximum, en alternative ou en complément d'une LGV.

*« Il faut réduire le temps entre Marseille et Nice. Quelle est la meilleure façon? Est-ce possible plus rapidement ? Qu'est-ce qu'on peut faire tous ensemble ? Il faut regarder toute la ligne actuelle et voir les possibles améliorations. Que peut proposer RFF ? Des améliorations sur quelques morceaux nouveaux ou quelques portions en 3e voie. Ça n'a jamais été posé comme ça officiellement »*

# De quoi faut-il discuter maintenant ?



## Des interrogations montantes sur les fonctionnalités

- Une évolution des enjeux :
  - L'enjeu local et interurbain devient dominant à Nice.
  - L'intérêt d'un Marseille-Nice performant augmente (vitesse, confort, coût, fréquence, etc.).
- La mission Cousquer, en se centrant sur un système ferroviaire, se prolonge naturellement par la question du projet de territoire qui doit déterminer ce système ferroviaire.
- Les interrogations sont nombreuses sur l'aspect aménagement du territoire, à plusieurs échelles : impacts sur l'économie locale (Est Var : développement économique et urbanisation), dessertes et gares, liaisons France/Italie, arc méditerranéen...

# Comment discuter : les principes d'une concertation réussie



- Clarifier le système de concertation et son articulation au projet : ce qui est à débattre et ce qui ne l'est pas, les calendriers du débat et de la décision, etc.
- Prendre le temps d'écouter, d'apporter des informations, d'instaurer un dialogue direct : réunions publiques et ateliers de travail doivent être articulés.
- Mettre en place un suivi des engagements, avec un système de tiers garant.
- Assurer la prise en considération des propositions émises (cf. fiches thématiques).

# Quel dispositif de concertation?

## Une volonté de débattre intacte, mais à certaines conditions :

- Besoin d'information et de mise à plat sur le « où on en est ? »... pour pouvoir élaborer le « comment on discute ? ».
- *Transparence : « Ce qu'on veut, c'est que RFF dise : « on va faire des études, vous pourrez voir tous les appels d'offres qu'on a passé, vous pourrez voir combien ça a coûté, la Cour des comptes pourra mettre son nez dedans ». C'est un projet de trop grande envergure pour qu'on le traite à la légère. Il faudra qu'ils soient sérieux, rigoureux et transparents ».*
- *Fonder les décisions : « Nous souhaitons une décision objective et pas seulement politique ».*

# Quel dispositif de concertation?



## L'intérêt d'une charte ?

- Un certain nombre d'acteurs est « échaudé » par les chartes : *« non on en a des placards entiers. On en fait tout le temps, on les signe. On fait une charte pour tout et rien. Ça ne fait pas de mal, ça fixe pas mal de choses, ça précise des codes de bonne conduite. Mais la charte n'engage que ceux qui veulent bien y souscrire »*
- Une base d'engagement co-construite dès le départ, à laquelle chacun peut se référer.
- La formalisation par une charte importe moins que la mise en place d'un dispositif clair et détaillé.
- Certains pensent à un dispositif suivi et évolutif, laissant des marges de liberté

# Quel dispositif de concertation ?



## Une concertation attendue à différentes échelles :

- Au niveau du grand public : rattraper les retards et éviter les décrochages.
- Au niveau local : certains maires sont prêts à organiser la concertation sur les tracés locaux.
- Par des groupes de travail restreints, qui permettent un travail effectif
- Attentes différenciées selon les départements : les Alpes Maritimes ont l'impression d'avoir été laissées à l'écart.

## Comité de pilotage (COFIL)

- Le COFIL est l'organe décisionnel. Etat garant de l'intérêt général.
- Quelle ouverture est-elle possible : Nouveaux membres (collectivités qui deviendraient cofinanceurs, associations, etc.)
- Présence d'associations ou de collectivités non cofinanceurs comme observateurs ?
- Possibilité de réunir à certains moments clés les membres du secrétariat permanent mis en place par Yves Cousquer : bonne dynamique de confiance et de travail collectif. Lieu où le partage du portage du projet peut se discuter.

## Comité territorial (COTER)

Centralise les espoirs et les appréhensions.

C'est le lieu où il faut assurer la représentation des différents types d'acteurs, mais beaucoup d'interrogations demeurent sur le « Comment ? »

# Contributeurs



<b>ASSOCIATIONS (8 + 4)</b>		
<b>Stop TGV Coudon</b>	<b>Lesage</b>	<b>Olivier</b>
<b>Vivre à Gémenos</b>	<b>Bongiovanni</b>	<b>Lucien</b>
<b>Défense de l'environnement pierrefeucaïn</b>	<b>Marcel</b>	<b>Martine</b>
<b>Association de défense des 7 communes</b>	<b>Alinat</b>	<b>Catherine</b>
<b>Anesterel</b>	<b>Turiaf</b>	<b>Nicolas</b>
<b>FARE SUD</b>	<b>Gonella</b>	<b>Jean</b>
<b>Association pour le Développement des Transports Publics et du chemin de fer de Grasse à Cannes</b>	<b>Isnard</b>	<b>Jean-Philippe</b>
<b>Association de Sauvegarde Sud Sainte Baume</b>	<b>Raux</b>	<b>Nathalie</b>
<i>TGV Toulon</i>	<i>Roux</i>	<i>Frédéric Georges</i>
<i>TGV Développement</i>	<i>Patouillard</i>	<i>Alain</i>
<i>Stop Nuisances Cuers</i>	<i>Chevret</i>	<i>Nadine</i>
<i>Ass. Défense Environnement Villeneuve</i>	<i>Jover</i>	<i>Serge</i>

# Contributeurs



<b>ACTEURS SOCIO-ECONOMIQUES (7)</b>		
<b>TGV provence Côte d'Azur</b>	<b>Leblond</b>	<b>François</b>
<b>Chambre d'Agriculture du Var</b>	<b>Baccino</b>	<b>Alain</b>
<b>Association des Vignerons pour la Sainte Victoire</b>	<b>Jauffret</b>	<b>Jean Luc</b>
<b>Cheminots Comité de ligne Cannes Nice</b>	<b>Poggi</b>	<b>Cyril</b>
<b>SAFER 83</b>	<b>Ruamps</b>	<b>Philippe</b>
<b>INAO Régional</b>	<b>Jadaut</b>	<b>Patrice</b>
<b>CCI Côte d'Azur</b>	<b>Nicoletti</b>	<b>Bernard</b>

# Contributeurs



<b>ELUS LOCAUX (7)</b>		
<b>Ville de Roquebrune / CC Pays Mer Estérel</b>	<b>Jousse</b>	<b>Luc</b>
<b>Ville de Cuges les Pins</b>	<b>Aicardi</b>	<b>Gilles</b>
<b>Communauté de communes du Cœur du Var / Plaine des Maures</b>	<b>Ponzo</b>	<b>Claude</b>
<b>Ville de Trets</b>	<b>Féraud</b>	<b>Claude</b>
<b>Ville d'Aubagne</b>	<b>Fontaine</b>	<b>Daniel</b>
<b>Ville de Cagnes-sur-Mer</b>	<b>Nègre</b>	<b>Louis</b>
<b>Ville d'Antibes</b>	<b>Leonetti</b>	<b>Jean</b>

# Contributeurs



<b>CO-FINANCEURS (9)</b>		
<b>CR PACA</b>	<b>COQUIL</b>	<b>Thierry</b>
<b>CG 13</b>	<b>TAILLANDIER</b>	<b>Franck</b>
<b>CG 06</b>	<b>OLIVERES</b>	<b>Pierre</b>
<b>CG 83</b>	<b>GONTIER</b>	<b>Robert</b>
<b>MPM Marseille</b>	<b>MARCHAND</b>	<b>Pascal</b>
<b>TPM Toulon</b>	<b>CHENEVARD</b>	<b>Yannick</b>
<b>CUNCA Nice</b>	<b>FEUILLADE</b>	<b>François</b>
<b>CAPA Aix (Agence d'urbanisme)</b>	<b>SERRE</b>	<b>Paul</b>
<b>DREAL PACA</b>	<b>LANGLET</b>	<b>Julien</b>

# Contributeurs



<b>AUTRES (7)</b>		
<b>Agence d'Urbanisme de l'Aire Toulonnaise (AUDAT)</b>	<b>Mesger</b>	<b>Cécile</b>
<b>SNCF</b>	<b>Lecluse</b>	<b>Dominique</b>
<b>RFF Mission LGV PACA</b>	<b>Gyssels</b>	<b>Bernard</b>
<b>Médiation</b>	<b>Cousquer</b>	<b>Yves</b>
<b>CNDP</b>	<b>Marzolf</b>	<b>Philippe</b>
<b>CETE</b>	<b>Balaguer</b>	<b>Renaud</b>
<b>RFF Unité concertation</b>	<b>Dziedzicki</b>	<b>Jean-Marc</b>