

# Réunion des acteurs

Synthèse de la réunion  
du 9 juin 2010 à Marseille

GIÈ—NEDERLAND—DANMARK—SVERIGE—SUOMI—EESTI—LATVIJA—LIETUVA—POLSKO—  
 I—L'AVENIR—MOBILITÉ—ACCÈS—EUROPE—TERRITOIRES—ÉVOLUTION—PERFORMANCE—DÉVELOPPEMENT DURABLE—ACCOMPAGNEMENT—COMMUNICATION—SÉCURITÉ—AMÉNAGEMENT  
 ION—INTERCONNEXION—PARTENARIAT—ÉCO-RESPONSABILITÉ—RÉSEAU—AVENIR—MOBILITÉ—ACCÈS—EUROPE—TERRITOIRES—ÉVOLUTION—PERFORMANCE ALSACE LORRAINE CHAMPAGNE ARDENNE—AC  
 ANGUEDOC ROUSSILLON ALSACE LORRAINE CHAMPAGNE ARDENNE—AQUITAINE POITOU CHARENTES—BOURGOGNE FRANCHE  
 NOVATION—INTERCONNEXION—PARTENARIAT—ÉCO-RESPONSABILITÉ—RÉSEAU—AVENIR—MOBILITÉ—ACCÈS—EUROPE—TERRITOIRES—ÉVOLUTION—PERFORMANCE—DÉVELOPPEMENT DURABLE—ACCOMPAGNEMENT—COMM  
 —BRETAGNE PAYS DE LA LOIRE—CENTRE LIMOUSIN—HAUTE ET BASSE NORMANDIE  
 CHARENTES—BOURGOGNE FRANCHE COMTÉ—BRETAGNE PAYS DE LA LOIRE—CENTRE LIMOUSIN—HAUTE ET BASSE NORMANDIE—ÎLE DE FRANCE—LAN  
 ALSACE LORRAINE CHAMPAGNE ARDENNE—AQUITAINE POITOU CHARENTES—BOURGOGNE FRANCHE COMTÉ—BRETAGNE PAYS DE LA LOIRE—CENTRE LIMOUSIN—HAUTE ET BASSE  
 KINGDOM—IRELAND—BELGIË—NEDERLAND—DANMARK—SVERIGE—SUOMI  
 —LANGUEDOC ROUSSILLON—MIDI PYRÉNÉES—NORD PAS DE CALAIS PICARDIE—PROVENCE  
 AQUITAINE POITOU CHARENTES—BOURGOGNE FRANCHE COMTÉ—BRETAGNE PAYS DE LA LOIRE  
 I—LATVIJA—LIETUVA—POLSKA—SLOVENSKO—ÖSTERREICH—ČESKÁ REPUBLIKA—DEUTSCHLAND—LUXEMBOURG—FRANCE  
 S AUVERGNE ALSACE LORRAINE CHAMPAGNE ARDENNE—AQUITAINE POITOU CHARENTES—  
 NCE—LANGUEDOC ROUSSILLON—MIDI PYRÉNÉES—NORD PAS DE CALAIS PICARDIE—PROVENCE ALPES  
 LITÉ—ACCÈS—EUROPE—TERRITOIRES—ÉVOLUTION—PERFORMANCE—DÉVELOPPEMENT DURABLE—ACCOMPAGNEMENT—COMMUNICATION—  
 ION—PERFORMANCE—DÉVELOPPEMENT DURABLE—ACCOMPAGNEMENT—COMMUNICATION  
 AINE POITOU CHARENTES—BOURGOGNE FRANCHE COMTÉ—BRETAGNE PAYS DE LA LOIRE—CENTRE LIMOUSIN

## SOMMAIRE

1.	PRÉSENTATION DE LA COMMANDE PASSÉE PAR RFF À ARÈNES .....	3
2.	LES ÉTUDES PRÉALABLES À L'ENQUÊTE D'UTILITÉ PUBLIQUE ET LES ÉTAPES DE LA CONCERTATION.....	3
3.	ECHANGES SUR LES ÉTUDES ET LE CALENDRIER .....	3
4.	BILAN DE LA CONSULTATION.....	4
5.	ECHANGES SUR LE BILAN .....	5
6.	RÉSULTATS DE L'ÉTUDE ARÈNES SUR LES ATTENTES DES ACTEURS POUR LA CONCERTATION À VENIR.....	6
7.	DÉBAT SUR LES ATTENTES.....	7

## **1. PRÉSENTATION DE LA COMMANDE PASSÉE PAR RFF À ARÈNES**

Après l'introduction de Marc Svetchine (directeur régional RFF PACA), Julie Taldir (expert concertation RFF) rappelle l'objectif de la mission confiée à l'association Arènes : réaliser un bilan de la concertation menée dans le cadre des études complémentaires et préparer le dispositif de concertation dans le cadre de la nouvelle phase d'études préalables à la déclaration d'utilité publique.

## **2. LES ÉTUDES PRÉALABLES À L'ENQUÊTE D'UTILITÉ PUBLIQUE ET LES ÉTAPES DE LA CONCERTATION**

Jean-Michel Cherrier (chef de la mission LGV PACA) indique que, suite à la décision du 29 juin 2009 sur le choix du scénario Métropoles du Sud (MDS), RFF lance deux phases d'études, d'une durée de deux ans chacune, qui seront menées dans le cadre d'une concertation approfondie. La réunion de ce jour vise à partager avec les acteurs le bilan de la concertation passée et les attentes vis-à-vis de la concertation à venir, afin de préparer la mise au point d'une charte de la concertation. Suite à la présentation du cadre et de la méthodologie de concertation au comité de pilotage le 24 juin 2010, la rédaction, la finalisation et la validation de la charte interviendra après une phase de partage du dispositif de concertation avec les acteurs en septembre et octobre 2010. L'information du public et la préparation à la concertation sur les variantes se déroulera de novembre 2010 à juin 2011. À l'issue d'un comité de pilotage en juin 2011, les variantes les plus efficaces seront retenues. La concertation sur les variantes se poursuivra jusqu'en juin 2012, date à laquelle un nouveau comité de pilotage retiendra en principe le scénario optimal et le soumettra à l'approbation et à la décision du gouvernement. De juin 2012 à juin 2014, se déroulera la phase 2 des études, jusqu'à la préparation de l'enquête d'utilité publique.

## **3. ECHANGES SUR LES ÉTUDES ET LE CALENDRIER**

Olivier Lesage (Stop TGV Coudon) évoque la modification du cahier des charges demandée par des décideurs régionaux à RFF pour prendre en considération la mixité à la fois TER/LGV et fret/LGV sur la même ligne. Marc Svetchine fait savoir qu'il n'est pas nécessaire de modifier le cahier des charges pour étudier cette demande.

Claude Jullien (FNAUT PACA) suggère à RFF de réduire le fuseau de 1 000 mètres dans les endroits de passage les plus étroits (dans les centres-villes notamment) pour limiter les mouvements de contestation des riverains. Jean-Michel Cherrier entend laisser les bureaux d'études techniques travailler et formuler leurs préconisations. Il pense qu'en juin 2011, quelques indications de passage plus précises pourront être données.

En réponse à Marius Armand (Signes Protection Environnement), Marc Svetchine indique que le comité de pilotage est présidé par le préfet de région et est constitué des co-financeurs du projet : le Conseil régional, les Conseils généraux 13, 83 et 06, les agglomérations ou métropoles qui financent le projet (Aix, Toulon, Marseille et Nice Côte d'azur) et RFF. A la suite d'une question de Serge Jover (ADEV), Marc Svetchine précise que Monaco est associé au comité de pilotage, parce qu'il s'agit d'un autre Etat.

Nadine Chevret (Stop Nuisances Cuers) rappelle qu'en août 2009, Jean-Michel Cherrier avait indiqué qu'en juin 2010, les études de faisabilité de la gare de Toulon centre seraient finalisées. Le chef de la mission LGV PACA reconnaît que le calendrier a pris un peu de retard, mais assure que le processus général est inchangé.

Au sujet des interrogations de Serge Jover sur les partenariats public-privé, Jean-Michel Cherrier renvoie aux travaux confiés à MM. Cousquer et Idrac sur les modalités de financement du projet. Marc Svetchine précise que les études préalables à l'enquête d'utilité publique sont entièrement financées par des fonds public. Quant au financement des travaux, il n'est pas encore déterminé. Serge Jover craint que l'apport de fonds privés ne conduise à modifier le tracé. Marc Svetchine (RFF) assure que, lorsque les travaux sont confiés à un concessionnaire, celui-ci réalise l'ouvrage conformément au décret d'utilité publique et à tous les engagements pris.

## 4. BILAN DE LA CONSULTATION

Etienne Ballan (Arènes) présente le bilan dressé par les acteurs qu'il a interviewés (37 entretiens et 7 contributions écrites) de la concertation de fin 2005 (fin du débat public) à fin 2009 (fin de la médiation). Le premier constat est celui de la diversité des représentations et des connaissances sur les fonctionnalités, l'état d'avancement du projet, les dispositifs de concertation et d'information et la faisabilité du financement.

Analyse par période - La consultation des acteurs et l'information du public (CAIP) de juillet 2006 à juin 2008 apparaît comme un acquis de la dynamique du débat public. Les débats ont été limités volontairement aux conditions d'insertion du projet. La non-transmission des éléments du tracé a frustré certains acteurs. De plus, certains territoires comme les Alpes-Maritimes se sont peu impliqués, à l'inverse d'autres secteurs qui étaient très bien représentés. Les co-financeurs ont été volontairement absents, par crainte d'une position difficile à tenir vis-à-vis des territoires sur lesquels ils interviennent. La qualité des échanges au sein de la CAIP est reconnue, mais les acteurs se demandent si les fiches actions rédigées à l'issue des groupes de travail seront prises en compte. Le sentiment qui se dégage est celui d'une consultation « alibi » comme si la CAIP avait servi à occuper les acteurs pendant qu'il se passait autre chose ailleurs. La période qui s'écoule entre juillet 2008 et février 2009 est marquée par la montée en puissance du conflit et des acteurs du Centre Var et d'Aix-en-Provence. L'impatience des grands élus qui ne sont pas directement impactés par le choix du scénario grandit. La dimension politique prend le pas sur les autres considérations dans l'espace public. La médiation Cousquer (février à juin 2009) est perçue différemment selon les acteurs. Certains y voient un travail essentiellement technique : en repoussant le terme de la réflexion à 2040, la médiation Cousquer a changé de perspective et a permis de refonder un travail technique sur le projet. D'autres acteurs jugent au contraire le travail de médiation comme un travail essentiellement politique, qui a permis d'aboutir à un compromis entre différents grands élus. Tout le monde reconnaît la valeur de la méthode : le dispositif a produit un choix et a changé la connaissance sur le projet. En revanche, un certain nombre regrettent que le médiateur n'ait pas consulté, tout du moins officiellement, les acteurs.

Résultats transversaux – La définition du projet apparaît comme un pouvoir revendiqué par les co-financeurs (les grands élus). Le choix du tracé des Métropoles du Sud est ressenti comme un choix politique « habillé » de technique. Par ailleurs, RFF a développé des activités de concertation dans plusieurs directions sans forcément faire le lien entre ces scènes de concertation. Par conséquent, pendant la période 2005 à 2009, la conduite du projet a perdu de sa lisibilité. De plus, les concertations n'ont pas été médiatisées, la presse se focalisant sur les déclarations politiques des grands élus. Certains considèrent que la mission Cousquer n'a fait que reprendre les conclusions du débat public (choix du scénario MDS ; importance de considérer un système ferroviaire global). Ils s'interrogent sur l'utilité des études complémentaires et se demandent si la mission Cousquer a vraiment fait changer le projet de nature. Plusieurs acteurs qualifient ces quatre années de perdues.

Analyse des interactions décideurs / acteurs / public / territoire – Finalement, la période 2005 à 2009 est marquée par un double problème. Le premier est celui de la gouvernance entre l'Etat, RFF et les collectivités co-financeurs. Le second est un manque de relation entre la concertation et la décision et l'absence d'information du public. Selon l'analyse d'Arènes, la médiation Cousquer a réglé la première difficulté, c'est-à-dire qu'elle a permis de refaire travailler ensemble l'Etat, RFF et les co-financeurs de manière à arriver à une décision. En revanche, elle n'a pas résolu les difficultés de la concertation et de la consultation des acteurs.

## 5. ECHANGES SUR LE BILAN

Gérard Fleuriot (DDTM 83) souhaiterait avoir une analyse plus catégorisée des réponses en fonction des profils des acteurs. Etienne Ballan explique qu'il n'a pas observé des réponses homogènes par catégorie. Les représentants de RFF quant à eux ne veulent pas d'une analyse catégorisée car ils sont attachés à la confidentialité des réponses. Par ailleurs, Gérard Fleuriot met en garde contre une utilisation indifférenciée des termes « concertation » et « consultation ». Enfin, il souligne que, pour que le public se sente véritablement acteur du projet, l'information ne suffit pas : « le public ne pourra pas s'approprier le projet s'il n'a pas travaillé dessus ». Etienne Ballan précise qu'il a entendu la « concertation » au sens de « discussion publique sur le projet », ce qui est une définition très large.

Jean-Claude Carpentier (représentant le président de la communauté de communes Pays Mer Estérel) déplore que les élus locaux n'aient pas la possibilité de donner davantage d'informations à leurs concitoyens sur le projet LGV PACA. Etienne Ballan confirme que ce besoin d'informations a été exprimé par de nombreux élus interviewés dans le cadre de l'étude. Cela dit, d'autres élus ont pris les devants et organisé des réunions publiques avec les informations dont ils disposaient.

Frédéric-Georges Roux (TGV Toulon) regrette que les grands élus co-financeurs se soient octroyé le pouvoir de décision sur le projet. Olivier Lesage (Stop TGV Coudon) renchérit en déplorant que « le politique ait pris le pas sur la technique ». A ses yeux, la médiation d'Yves Cousquer est apparue comme très politique. Etienne Ballan a un point de vue plus nuancé. Certes, les grands élus souhaitent garder la main sur le projet, mais « ils ne veulent pas pour autant tout décider seuls sans écouter les autres ». Yves Cousquer réfute la croyance selon laquelle sa mission aurait servi à imposer un dessein politique préétabli : « Il n'existait pas de dessein politique préétabli, le secrétariat permanent a permis de clarifier les choses sur le but que l'on poursuivait, il a rééquilibré les buts entre la desserte à grande vitesse et la desserte locale. » Ces propos sont confirmés par Paul Serre (agence d'urbanisme du pays d'Aix), qui a contribué au secrétariat permanent de la mission Cousquer. Marc Svetchine considère que les décisions sur la LGV PACA comme sur tout projet ferroviaire

appartiennent aux décideurs, mais il est convaincu des bénéfices de la concertation : « En travaillant ensemble, je prétends que l'on arrivera à faire un système ferroviaire beaucoup plus performant. »

Un participant aurait souhaité de la part de RFF des précisions, de manière à mieux comprendre le projet. Nadine Chevret (Stop Nuisances Cuers) demande aux représentants de RFF comment, depuis juin 2009, ils ont concerté les maires impactés par le choix du scénario des Métropoles du Sud. Les représentants de RFF préféreraient attendre d'avoir des informations nouvelles à donner aux élus avant de les rencontrer, ce qui sera le cas début 2011. Répondant à une question plus précise de Nadine Chevret, Jean-Michel Cherrier indique que le projet de création d'une gare à Cuers ne fait pas partie du scénario MDS qui a été retenu.

Un autre participant demande si l'estimation de coût à 15 milliards comprend l'arrivée de la ligne dans les Alpes-Maritimes. Jean-Michel Cherrier le confirme, les 15 milliards correspondent à l'estimation du coût pour la réalisation d'une LGV et d'un système ferroviaire entre Marseille et Nice.

Jean-Claude Pernoud (Association Le train avenir du Centre Var) s'insurge contre les élus qui ont des projets immobiliers à l'emplacement de la gare de Carnoules qui est située à l'intersection de la ligne non rétablie encore mais susceptible de l'être de Carnoules-Gardanne et qui sera un moyen d'accès à la future gare LGV. Marc Svetchine ne peut pas répondre à cette question, puisque les études de fuseaux ne sont pas encore réalisées, mais il prend note de la position exprimée. La réponse du maître d'ouvrage est la même pour les questions sur la gare de La Seyne et sur la gare de Toulon Est (La Farlède).

Gérard Robert (association pour les transports publics Cannes-Grasse) et Serge Jover (ADEV) témoignent du manque d'informations dans les Alpes-Maritimes. Ces interventions confirment, remarque Etienne Ballan, l'un des constats de l'étude d'Arènes concernant le manque d'implication des acteurs dans les Alpes-Maritimes. Jean-Michel Cherrier se dit prêt, avec son équipe, à répondre à toutes les invitations pour venir expliquer le projet. Benjamin Tchobanian (syndicat du SCOT de l'Ouest des Alpes-Maritimes) ne manquera pas d'inviter Jean-Michel Cherrier.

Un autre participant s'inquiète de voir la pression foncière dans les Alpes-Maritimes grignoter progressivement tous les terrains susceptibles d'être utilisés pour construire une 3ème voie ferrée. Marc Svetchine assure que RFF ne vend que les terrains qui ne sont pas utiles au ferroviaire.

## **6. RÉSULTATS DE L'ÉTUDE ARÈNES SUR LES ATTENTES DES ACTEURS POUR LA CONCERTATION À VENIR**

De quoi faut-il discuter maintenant ? Etienne Ballan a constaté une grande diversité des demandes parmi les acteurs. De manière générale, le choix du scénario des MDS n'est pas remis en cause. Quelques-uns estiment simplement qu'à long terme, les contraintes financières seront telles qu'elles conduiront à privilégier les scénarios Nord. Compte tenu du coût du projet, il sera nécessaire de le réaliser par étapes : il faudra donc discuter des priorités et du phasage. Des acteurs insistent également sur la nécessité de travailler sur les gains qui peuvent être réalisés en termes de temps et de capacité sur la ligne existante. En termes de fonctionnalités, l'enjeu local et interurbain devient dominant à Nice et l'intérêt d'une liaison Marseille-Nice performante augmente. Certains posent la question du lien entre

système ferroviaire et aménagement du territoire, le système ferroviaire apparaissant comme devant servir un projet de territoire. De fait, les interrogations sont nombreuses sur les questions d'aménagement du territoire et notamment sur le prolongement vers l'Italie.

Il se dégage des interviews des acteurs un certain nombre de principes pour une concertation réussie : clarifier le système de concertation et son articulation avec la décision, prendre le temps d'écouter, d'apporter des informations et d'instaurer un dialogue direct, mettre en place un suivi des engagements avec un système de tiers garant et assurer la prise en compte des propositions émises. Les acteurs sont prêts à continuer à débattre, mais à certaines conditions : une information sur l'état d'avancement du projet, de la transparence, une décision objective et pas seulement politique. Pour les acteurs, la formalisation par une charte importe moins que la mise en place d'un dispositif clair et détaillé.

La concertation est attendue à différentes échelles : des réunions publiques, des réunions communales et des groupes de travail. Les attentes sont différenciées selon les départements, les Alpes-Maritimes ayant l'impression d'avoir été laissées à l'écart.

Etienne Ballan termine par les attentes exprimées vis-à-vis des différents comités : le comité de pilotage (pourra-t-il s'ouvrir à d'autres que les co-financeurs ?), le secrétariat permanent (pourquoi ne pas le « réveiller » aux moments clés du projet ?) et les comités territoriaux (comment sont-ils organisés ? qui y participe ?).

## 7. DÉBAT SUR LES ATTENTES

Christian Baccino (Environnement pierrefeucaïn) et Véronique Baccino (adjointe au maire de Cuers) défendent la viticulture, qu'ils estiment menacée par le projet de LGV PACA. Jean-Michel Cherrier et Marc Svetchine assurent que la préservation de la viticulture et de l'agriculture a été identifiée comme un enjeu très important du projet et que RFF « fera tout le nécessaire pour minimiser l'impact du projet sur le monde agricole ».

Gérard Fleuriot (DDTM 83) estime que, dans les 15 à 20 ans à venir, environ 15 000 hectares de terres agricoles seront à vendre parce que les enfants d'un certain nombre d'agriculteurs ne voudront pas les reprendre. A ses yeux, la réalisation de la LGV peut donc constituer une opportunité de nature à résoudre un certain nombre de problèmes que connaît l'agriculture. Ces propos suscitent une réaction vive de la part de Véronique Baccino qui appelle tout le monde à se battre pour sauver l'agriculture et la viticulture.

Jean-Claude Pernoud (Association Le train avenir du Centre Var) estime que, si les habitants des Alpes-Maritimes sont mal informés sur le projet, ils ne peuvent s'en prendre qu'à eux-mêmes puisque, lors du débat public de 2005, ils ont été très peu nombreux à participer aux réunions publiques. Brigitte Gourmanel (présidente de l'ADHEC) réplique qu'elle a participé assidûment à toutes les réunions du débat public organisées dans les Alpes-Maritimes et a répercuté sur son territoire tout ce qu'elle a pu apprendre sur la LGV PACA. Elle regrette que les élus de son département ne s'impliquent pas davantage.

Revenant sur les modalités de financement du projet, Jean-Claude Pernoud suggère de faire appel à la participation des citoyens eux-mêmes, à l'instar de ce qui s'est passé pour le tunnel sous la Manche.

Michèle Chaix (Stop Nuisance Cuers) souhaite savoir qui participera à l'élaboration de la charte. Julie Taldir répond que la construction du dispositif de concertation s'appuiera non seulement sur le bilan de la consultation sur la LGV PACA mais également sur le retour d'expérience sur la concertation post débat public sur le projet Poitiers-Limoges et les grands projets du Sud-ouest. Elle tiendra compte également de la loi Grenelle 2. A partir de septembre, des groupes de travail seront organisés pour la construction du dispositif afin d'aboutir en octobre à des engagements partagés sur la façon de concerter dans le cadre de la réalisation des études préalables à l'enquête publique. A la demande de Nadine Chevret (Stop Nuisances Cuers), RFF mettra en ligne sur son site Internet la charte de la concertation territoriale des grands projets du Sud-ouest qui a été validée le 11 mai 2010.

Soledad Tari (association des vins de Bandol) s'interroge sur les modalités de la consultation. Etienne Ballan explique qu'à partir de septembre-octobre, les acteurs seront invités à définir les groupes de travail (Comment ? Avec qui ? Sur quels thèmes ? Dans quel délai ?).

Benjamin Tchobanian (syndicat du SCOT de l'Ouest des Alpes-Maritimes) s'interroge sur la différence entre le comité de pilotage et les comités territoriaux. Etienne Ballan et Jean-Michel Cherrier indique que les comités territoriaux seront présidés par le préfet de département, lequel aura latitude pour construire l'organisation de son comité territorial (il pourra notamment inviter les associations), en tenant compte probablement des attentes qui auront été exprimées en septembre-octobre prochains.

Michel Dard (vice-président du centre régional de la propriété forestière) souhaite savoir si RFF tient compte dans son projet du classement récent de la plaine des Maures en réserve naturelle nationale. Jean-Marie Cherrier assure qu'il en tient compte dans les études.

Nadine Chevret (Stop Nuisances Cuers) demande si, dans le cadre de la concertation, il serait possible d'installer une permanence périodique localisée à Toulon voire ailleurs pour une mise à disposition de tous les documents du projet. Jean-Michel Cherrier ne peut pas répondre à cette question car le dispositif de concertation n'est pas encore défini. Cela dit, il assure que RFF jouera la transparence et mettra à disposition tous les éléments techniques.

Jean-Marc Mauric (Confédération paysanne du Var) s'étonne que la solution du merroutage entre Barcelone et Gênes ne soit plus évoquée.

Jean-Claude Pernoud ? craint que la charte de la concertation ne connaisse le même destin que la charte de pays de la Provence verte, l'oubli, et que la motivation des participants à la concertation ne s'essouffle. Etienne Ballan invite ceux qui participeront à l'élaboration du dispositif de concertation à ne pas négliger les risques de démotivation. Pour Olivier Lesage (Stop TGV Coudon), l'idée de cette consultation à venir n'est viable que si les citoyens sont certains qu'ils seront au moins en partie écoutés.

Jean-Michel Cherrier met en avant la volonté de RFF de jouer la transparence et de mener la concertation sur ce projet dans de très bonnes conditions, en associant l'ensemble des acteurs. Il remercie tous les participants et leur donne rendez-vous à la rentrée pour travailler sur la charte de la concertation.

**Synthèse réalisée par la société Ubiquis – Tél. 01.44.14.15.16 – <http://www.ubiquis.fr> – [infofrance@ubiquis.com](mailto:infofrance@ubiquis.com)**