

Réunion du Comité de rédaction du dispositif de concertation LGV PACA

Synthèse de la réunion du 20 octobre 2010 à Nice

I. Introduction

Le chef de projet LGV PACA souligne que l'objectif des réunions du comité de rédaction est, non pas de débattre du projet, mais d'élaborer la charte ou le dispositif de concertation qui sera présenté au Comité de pilotage (Copil) pour validation en janvier 2011.

Le garant précise qu'il a été nommé officiellement garant de la concertation par la Commission nationale du débat public (CNDP). Ainsi, il jouera pour les acteurs un rôle de recours pour transmettre des demandes à RFF et obtenir des réponses.

L'animateur précise le rôle joué par Arènes. En s'appuyant sur des experts de la participation et de la concertation, l'équipe d'Arènes a pour mission d'aider le maître d'ouvrage et l'ensemble des acteurs à trouver les bonnes méthodes pour que le débat ait lieu.

Un représentant associatif souhaite faire une déclaration liminaire, dans laquelle il formule des critiques sur la forme (l'information tardive concernant la tenue de la présente réunion) et sur le fond. Il demande à ce qu'enfin, un véritable débat ait lieu sur le projet dans les Alpes-Maritimes.

L'animateur rappelle qu'il a présenté le bilan de la concertation pour la période post débat public à la réunion des acteurs du 9 juin 2010. A cette occasion, il a insisté sur le fait que les Alpes-Maritimes n'avaient pas connu de véritable débat sur les questions qui étaient débattues à la même époque dans les autres départements.

II. Retour sur la composition du comité de rédaction

L'animateur précise que RFF n'a pas voulu désigner a priori les membres du comité de concertation, pour couper court à tout soupçon de désignations opaques ou arbitraires. La méthode a consisté en un appel aux volontaires, en cherchant une diversité d'acteurs et de points de vue, pour permettre aux regards de se croiser et d'être productifs. La composition du comité de rédaction du dispositif de concertation est la suivante : 10 cofinanceurs, 6 collectivités non cofinanceurs (1 marseillaise, 2 varoises, 3 collectivités des Alpes-Maritimes), 6 acteurs socioéconomiques (2 marseillais, 2 varois, 2 dans les Alpes-Maritimes), 7 associations (2 dans les Bouches-du-Rhône, 3 dans le Var et 2 dans les Alpes-Maritimes).

Au départ, le nombre de représentants pour chaque collège (associatifs, socioéconomiques et collectivités non cofinanceurs) par département a été fixé à deux. Cette règle n'a pas été tout à fait respectée pour les associations dans le Var et les collectivités dans les Alpes-Maritimes. La préfecture ayant souhaité un équilibre des associations varoises présentes, une association

favorable au projet a été invitée à participer au comité de rédaction. Dans les Alpes-Maritimes, trois collectivités sont représentées, parce qu'elles n'ont pas réussi à trouver un terrain d'entente.

L'absence de certaines associations interpelle un représentant associatif. Il est précisé par l'animateur que la présence ou non au comité de rédaction de la charte ne préjuge en rien des places qui seront occupées par les uns et les autres dans les dispositifs qui suivent.

Les associations qui ont consenti à faire des efforts pour se coordonner et désigner deux représentants notent que les règles préétablies peuvent être modifiées, à la demande de la préfecture.

Un représentant associatif s'enquiert de l'avis d'appel public à la concurrence qui a été lancé pour la mission d'accompagnement du maître d'ouvrage sur la LGV PACA sur les dispositifs de concertation, de communication et de relations de presse. Le chef de projet répond que les candidatures sont en cours de dépouillement et que RFF choisira l'entreprise à la fin de l'année.

Un représentant des collectivités locales lance un appel au travail. Le comité de rédaction doit se concentrer sur sa mission : rédiger une bonne charte de concertation, sans se préoccuper de ce qui s'est passé avant. Le chef de projet a voulu que le comité de rédaction soit compact pour pouvoir être productif et efficace.

III. Point d'étape sur le projet

Le chef de projet rappelle que le Copil du 24 juin 2010 a défini le principe d'une présentation d'un dispositif de concertation au Copil de janvier 2011. La charte ou le dispositif de concertation qui sera produit par le comité de rédaction sera donc présenté au Copil de janvier 2011, qui l'entérinera ou non.

La commande globale est d'améliorer le dispositif ferroviaire, désenclaver les Alpes-Maritimes et participer au maillon manquant de l'arc méditerranéen. La LGV PACA mêle désormais la réalisation d'une LGV et l'amélioration du réseau classique qui contribue à l'efficacité du système ferroviaire global à l'horizon 2040. Le montant de ce système ferroviaire a été estimé à 10 milliards d'euros pour la LGV et à 5 milliards d'euros pour les aménagements sur le réseau classique.

Le chef de projet évoque les étapes à venir. RFF présentera plusieurs variantes contrastées au Copil de juin 2011, lequel devra en sélectionner quelques-unes. Ces éléments seront mis dans le cadre de la concertation. Ensuite commencera le travail pendant un an, dans le cadre du dispositif de concertation mis en place, pour élaborer les études, faire les questions-réponses, modifier le projet, jusqu'à arriver au consensus technico politique financier qui permette d'avoir une décision en juin 2012 sur le scénario que l'Etat demandera à RFF d'étudier dans le cadre de l'avant-projet sommaire, c'est-à-dire deux ans de travail pour réduire la bande d'étude à 500 mètres et proposer le dossier d'enquête d'utilité publique.

En réponse à un acteur socio-économique et à un représentant associatif, le chef de projet précise que les 15 milliards d'euros correspondent au coût de la construction d'une LGV entre Marseille et Nice St Augustin et de l'amélioration du réseau classique (TER), en précisant que l'Etat a demandé à RFF :

- de préparer un dossier d'enquête d'utilité publique pour aller jusqu'à Nice ;

- de mener les études pour le prolongement de Nice vers l'Italie (cette portion n'est pas incluse dans l'enquête d'utilité publique).

Un partenaire cofinancier souligne que l'amélioration du réseau régional ne doit pas être retardée par le projet de construction de ligne nouvelle.

A la demande d'un partenaire cofinancier, le chef de projet indique que la mission financement, composée de MM. Cousquer et Idrac, devrait rendre un premier avis général en même temps que RFF présentera au Copil les différents scénarios en juin 2011. Ensuite, l'avis de la mission financement s'affinera en fonction de l'avancée des études. Il devrait être définitif vers la mi-2012, au moment où une décision devrait être prise, mais la période risque d'être compliquée en raison des élections présidentielles.

Deux représentants associatifs se questionnent sur le possible gel des emprises ferroviaires. Une course de vitesse est engagée.

Le chef de projet invite les participants à avancer rapidement sur le dispositif de concertation. Les conditions de réalisation du projet sont en effet liées à la capacité collective à avancer et à trouver sur le terrain des consensus techniques sur un scénario complet.

IV. Cadre et méthode de travail

L'animateur indique que la concertation post débat public s'inscrit dans un cadre juridique en évolution (circulaire Seligman). Cette concertation embrasse un spectre large :

- déterminer les modes d'information du public, définir les instances consultatives, et en préciser le fonctionnement et les missions ;
- proposer les articulations avec les instances décisionnelles ;
- proposer les modalités de réunion de concertation (objet, rythme, invitation, comptes rendus, etc.) ;
- prise en compte des échanges dans les décisions ;
- modalités d'intervention et rôle d'un garant de la concertation.

Le comité de rédaction doit élaborer un schéma de concertation, décliné en documents opérationnels (charte, programme, dispositif, etc.). Pour ce faire, le programme de travail proposé est le suivant :

- comité de rédaction n°1 du 20 octobre : mises au point, méthodes de travail, apports historiques, juridiques et d'autres expériences, débroussaillage sur le champ et les acteurs de la concertation ;
- comité de rédaction 2 du 9 novembre : élaboration d'un plan détaillé des documents, premiers éléments de rédaction ;
- comité de rédaction n°3 du 18 novembre : rédaction des documents, mise en forme pour présentation à la réunion des acteurs ;
- réunion des acteurs du 30 novembre : présentation du projet de charte de concertation ;
- dernière réunion du comité de rédaction le 14 décembre ;
- Copil de janvier 2011 : validation de la charte.

La méthode de travail repose sur une alternance de travaux en sous-groupe et de plénière. Le sous-groupe est mandaté par la plénière pour produire et rédiger.

Une discussion s'engage sur les comptes rendus des réunions. Il est convenu qu'ils sont envoyés sous 5 jours. Les membres du comité de rédaction disposeront de 3 jours pour faire part de leurs demandes de modifications. Les comptes rendus, après intégration des demandes de modifications faites par les membres, seront envoyés pour information au fil de l'eau à l'ensemble des acteurs ne participant pas au comité de rédaction (après coordination des différents acteurs) et à toutes les personnes qui sont dans le listing des acteurs. Les retours des acteurs, pour autant qu'ils soient pertinents, seront transmis par Arènes aux membres du comité de rédaction.

L'animateur revient sur les différents comités prévus dans la convention de financement des études préalables à l'enquête d'utilité publique.

Le comité de pilotage oriente, pilote et valide les études. Il est composé de 17 membres : Etat (Préfet de région, DGITM, DREAL), Collectivités Cofinanceurs (8), RFF, UE, Principauté de Monaco, présidents des Comités territoriaux (3 Préfets). Ses réunions sont semestrielles.

Le comité technique est l'instance de préparation et de travail technique de suivi des études pour préparer le comité de pilotage. Ses réunions sont bimensuelles.

Les comités territoriaux par département ont pour rôle d'émettre un avis sur les options de passage, de préconiser des aménagements au projet, de s'assurer de la prise en compte des enjeux locaux et globaux, de proposer des sujets à l'ordre du jour du Copil, de mettre en place des groupes de travail, de veiller à l'application de la charte. La composition de ces comités territoriaux est cadrée partiellement : Préfet, services de l'Etat, Région, collectivités territoriales concernées, RFF, représentants du monde économique et des associations représentatives. Le terme « collectivités territoriales concernées » peut être interprété de façon assez ouverte. La composition des comités territoriaux est décidée par le Copil sur proposition du Préfet.

Les comités thématiques sont des groupes de travail spécialisés : le comité de rédaction aura à se positionner également sur les groupes de travail qu'il souhaiterait voir créer dans le dispositif.

Plusieurs membres du comité de rédaction craignent que, sur intervention du Préfet, les socioéconomiques ou les associatifs ne soient pas représentés dans les comités territoriaux.

Pour un représentant associatif, il convient de prévoir une coordination entre les comités territoriaux par département. L'animateur pense que des dispositifs trans-départementaux pourront être mis en place. Le chef de projet précise que l'information de RFF dans les départements ne sera pas limitée au département. Elle diffusera l'ensemble du dispositif des études. Cela dit, il est indispensable pour RFF d'avoir des capacités de décider en local, c'est-à-dire au niveau départemental, pour trouver des solutions liées aux impacts qui nécessitent un travail précis. Il s'agit de trouver le bon équilibre.

Le garant souligne que la CNDP a tenu à ce qu'il participe au Copil, afin de garantir que ce qui a été dit en concertation soit relayé auprès des membres du Copil.

Le chef de projet précise que, de son côté, RFF a mis en place des comités thématiques dans le cadre des études du maître d'ouvrage. Ces comités thématiques sont composés d'experts. Ils travaillent sur les thèmes suivants : services et fonctionnalités, environnement et développement

durable, gares et entreprises ferroviaires. A la demande du garant, le chef de projet s'engage à diffuser aux acteurs la liste des membres de ces comités thématiques dès lors qu'ils seront constitués.

V. Eléments sur concertation et grands projets

L'animateur identifie trois mouvements sociaux historiques aux origines de la participation : le conflit local d'environnement (concertation avec les riverains), les « luttes urbaines » (participation des habitants) et le développement (participation des bénéficiaires). Plusieurs textes clés témoignent de la diversité des positions et d'injonctions réglementaires, législatives ou autres dans ce domaine de la participation : la charte mondiale de la nature de 1982, la déclaration de Rio de 1992 (« la meilleure façon de traiter les questions d'environnement est d'assurer la participation de tous les citoyens concernés au niveau du projet »), la convention d'Aarhus de 1998 ou encore la loi Vaillant Démocratie de proximité de 2002. L'animateur cite les grandes étapes de l'évolution législative française depuis 1976 sur l'ensemble des champs couverts par les questions de participation :

- les lois de 1976 sur l'environnement, sur l'étude d'impact et les installations classées ;
- la réforme de l'enquête d'utilité publique de 1983 ;
- la loi relative à la définition et à la mise en œuvre de principes d'aménagement en 1985 ;
- la circulaire Bianco de 1992 ;
- la loi Barnier en 1995 ;
- la Charte de la concertation en 1996 ;
- les lois Voynet et Chevènement en 1999 ;
- la loi SRU en 2000 ;
- la loi démocratie de proximité en 2002 ;
- la décentralisation Acte II en 2003 ;
- la loi de juillet 2004 sur le risque technologique ;
- le Grenelle de l'environnement.

Le garant précise que la loi Grenelle 2 institue la nomination d'un garant de la concertation post débat public et demande au maître d'ouvrage de prévoir les modalités de participation du public depuis la fin du débat public jusqu'à l'enquête publique. Pour le législateur, la concertation et la participation du public sert à améliorer les projets, afin qu'ils soient mieux adaptés aux besoins du territoire.

Pour l'animateur, le besoin accru de concertation vient des pratiques de cofinancement des projets entre l'Etat, le maître d'ouvrage et les collectivités locales (une multitude d'acteurs partagent l'expression des besoins), de la rareté des financements publics, de la conflictualité des projets et de l'importance prise par les questions environnementales dans les politiques publiques.

Un représentant associatif estime que le fait que les projets soient désormais subordonnés à des cofinanceurs est un recul dans l'approche démocratique. Le point de vue de l'animateur est plus nuancé : l'arrivée des cofinanceurs a des effets divers, elle peut être bloquante, mais elle peut être à certains moments dynamisante pour les concertations.

Le garant distingue différents degrés de relation de la participation à la décision : l'information, la consultation, la concertation et, enfin, la co-élaboration.

Un représentant des collectivités locales observe que ce qui est écrit dans une charte n'est pas nécessairement appliqué dans la réalité. Le garant se porte de fait garant que tout ce qui sera dit dans le cadre de la concertation sera rapporté au Copil et sollicitera des réponses aux questions posées par les acteurs. Un représentant associatif reste méfiant quant aux éventuelles manipulations.

Un représentant des collectivités locales invite à tenir compte de la clientèle future, qui est un élément déterminant pour l'équilibre et la programmation de l'opération et pour la définition des tracés. Réaliser un projet de transport pour réaliser un projet de transport n'est pas un objectif en soi. Il est très important qu'un projet de transport réponde avec justesse aux besoins de la clientèle.

Un représentant associatif signale que des commerçants voient dans une ligne nouvelle la possibilité de construire au niveau des gares des parkings garantissant des ressources sur le long terme.

VI. Pratiques de la concertation chez RFF

L'expert de l'unité concertation RFF fait savoir que, pour RFF, la charte de la concertation est un instrument qui est au service de la concertation et du projet. Elle a deux objectifs principaux :

- établir et partager ensemble les objectifs de la concertation ;
- énoncer et publier les règles du jeu de la concertation : quels sont les acteurs et les publics concernés ? Dans quels types d'arènes ces groupes s'expriment-ils ? Quels sont les circuits d'information et de décision entre les différentes arènes ?

A ce jour, quatre chartes de concertation post débat public ont été rédigées. Celle qui sera rédigée pour la LGV PACA sera donc la cinquième. En parallèle, une charte nationale s'inspirant de toutes ces expériences est en cours de préparation chez RFF. Elle s'appliquera à toutes les opérations ferroviaires que l'Entreprise mène. Dans cette charte nationale, RFF prend six engagements essentiels :

- un cadre pour favoriser la qualité de la concertation ;
- concertation avec les différents publics ;
- de l'information du public à l'aide à la décision ;
- adaptation de la concertation à la réalisation d'une opération progressive par la conception spécifique du dispositif dans chaque cas ;
- rendre compte de la concertation (codécideurs, participants, grand public) ;
- intervention d'un garant de la concertation.

Le chef de projet précise qu'il ne pousse pas à la mise en place d'une charte de concertation. Un dispositif ou un programme de concertation lui conviendrait également.

Le garant considère que la charte est un engagement entre les parties de travailler ensemble. La portée d'une charte dépend des objectifs qu'elle assigne à la concertation : donner son avis, co-élaborer un projet, etc.

L'animateur distribue aux participants les contributions des trois acteurs au comité de rédaction : un acteur socio-économique, un représentant associatif et un représentant des collectivités locales.

VII. Méthodologie du schéma de concertation

L'animateur propose aux membres du comité de rédaction un « pense-bête ». Si un schéma de concertation n'a pas traité l'ensemble de ces points, il risque de se retrouver « bancal » :

- objectifs assignés ;
- public concerné (catégories, territoires) ;
- définition du champ : le sujet et le hors sujet ;
- articulation avec la décision ;
- modalités de publicité et de mobilisation ;
- modalités des échanges (outils et méthodes) ;
- calendrier ;
- modalité de restitution (comptes rendus) ;
- pilotage : maîtrise d'ouvrage de la concertation ;
- évolutivité du schéma ;
- modalités de suivi et d'évaluation.

Un représentant des collectivités locales sollicite des précisions sur la longueur que doit avoir la charte.

L'expert de l'unité concertation RFF répond qu'il appartient au comité de rédaction d'en décider. Il peut opter pour une charte courte qui reprend les principes essentiels et qui renvoie à des annexes pour les règles du jeu ou préférer une charte de 10 pages qui est exhaustive.

Un représentant des collectivités locales demande si un choix est possible dans le pilotage de la concertation.

Le chef de projet répond qu'en vertu de l'article L-302, le maître d'ouvrage du projet est également le maître d'ouvrage de la concertation dans le cas d'un projet d'urbanisme classique. Pour les projets de grande envergure qui donnent lieu à un débat public, une Commission particulière du débat public (CPDP) est constituée pour piloter la concertation pendant le temps du débat public. Pour le projet LGV PACA, le pilotage de la concertation est assuré par le Copil, qui décidera des modalités de la concertation, suite aux propositions formulées par le comité de rédaction.

Pour le garant, les objectifs de la concertation sont liés à l'articulation avec la décision. Il appartient au comité de rédaction de décider si la concertation vise à participer à l'amélioration des études, à favoriser la participation active des acteurs et du public à la réflexion qui accompagne le processus d'élaboration, etc.

Sur le champ de la concertation, le garant considère qu'il ne faut plus mettre en débat l'opportunité du projet. L'opportunité a été tranchée par le politique, tout comme le scénario MDS. Le garant invite les participants à avancer concrètement, sans tergiverser. Le projet LGV PACA a pris cinq ans de retard, surtout par comparaison avec les autres projets comme GPSO dont le débat public a eu lieu après celui de la LGV PACA.

Le comité de rédaction de la charte de concertation se sépare en deux sous-groupes, l'un travaillant sur le champ du débat et l'autre se penchant sur les acteurs et les publics. L'animateur précise qu'il s'agit à ce stade, non pas de prendre des décisions, mais d'effectuer un premier débroussaillage.

VIII. Atelier 1 : le champ du débat

L'animateur indique que les incontournables dans le champ du débat sont d'abord, la mission Cousquer qui, dans la continuité des conclusions du débat public, se centre sur un système ferroviaire :

- le système ferroviaire devient indissociable du projet de territoire et des questions d'aménagement du territoire ;
- deux objectifs sont à combiner dans ce projet : l'accessibilité (les gains en temps) et la grande capacité pour répondre aux besoins des habitants et au report modal (Grenelle).

Autre incontournable, le choix du tracé MDS : il faut à présent faire avec ce choix, même si selon certains, la difficulté financière amènera à plus long terme un retour vers un scénario Nord ou alternatif.

Un troisième incontournable, le coût du projet est tel qu'il ne sera pas possible de le réaliser en une seule fois. Par conséquent, il faut discuter des priorités de phasage.

Un dernier incontournable, les gains de temps sur la ligne existante doivent être également débattus au maximum, en alternative ou en complément d'une LGV.

Une discussion s'engage sur le choix du scénario MDS. Certains participants, quatre représentants associatifs et un acteur socio-économique, se demandent s'il ne faudrait pas prévoir une ouverture, si des problèmes techniques ou financiers sont rencontrés sur le scénario MDS, pour étudier un autre scénario. En revanche, d'autres, un partenaire cofinanceur et un représentant associatif considèrent que le dispositif de concertation ne peut que prendre en compte la décision de l'Etat en faveur du scénario MDS. Le chef de projet et le garant considèrent que le scénario MDS est acté par le politique : il n'est pas question de revenir dessus. Si des problèmes sont rencontrés, RFF proposera des variantes sur le scénario MDS, mais ne reviendra pas au scénario Côte d'Azur.

Pour un acteur socio-économique, la question du phasage est importante. Le chef de projet estime qu'il convient de définir le scénario, avant de s'attaquer au phasage. En tant que chef de projet, le champ du débat idéal serait le suivant : travailler sur le système ferroviaire, puis une fois le choix des variantes validé par le Copil, discuter du phasage.

Plusieurs membres expriment leur attachement à ce que tout soit fait pour que, même si la LGV prend du retard, le calendrier sur l'amélioration du système ferroviaire existant ne dérape pas.

Un représentant associatif propose de rajouter après « les gains de temps », « les gains de capacité et les gains de sécurité ».

Pour un acteur socio-économique, il convient d'englober le raccordement avec l'Italie dans le champ du débat.

L'animateur a remarqué deux niveaux dans les thématiques à aborder, deux niveaux qui seront complexes à combiner :

- le niveau thématique : fonctionnalité ferroviaire, aménagement du territoire, impact environnemental ;
- le niveau territorial/local : tracé au niveau local, gares, sensibilités locales, Nice-Italie.

Dans les chartes qui ont déjà été élaborées, les contenus à débattre sont peu présents et les groupes de travail sont rarement définis. L'approche dominante est thématique, déclinée ou non par grand territoire :

- fonctionnalités et services de transport ;
- aménagement du territoire, développement local, urbanisme ;
- environnement : insertion territoriale des nouvelles infrastructures ;
- enjeux fonciers, patrimoniaux, agriculture.

Selon l'animateur, travailler par thématique présente un risque : celui de perdre la cohérence du projet global.

Une autre approche plus rarement observée est l'approche géographique transversale sur des enjeux localisés ou par grand zonage.

Finalement, les concertations passées paraissent s'articuler autour de deux logiques principales :

- permettre la bonne insertion du projet : comment limiter les emprises du projet et ses conséquences, comment prendre en compte les effets socioéconomiques du projet, etc.
- permettre le recueil des informations, des besoins et des attentes, pour nourrir les études, éviter les erreurs, etc.

Pour l'expert de l'unité concertation RFF, avoir la meilleure vision commune du projet conditionne sa bonne insertion. Le garant préconise de s'appuyer sur le travail réalisé sur les fiches action. Le chef de projet indique que les 12 fiches action sont intégrées aux cahiers des charges donnés aux bureaux d'études. A la demande du comité de rédaction, il s'engage à mettre à disposition ces cahiers des charges dès lors que les bureaux d'étude auront été sélectionnés.

Plusieurs interventions concernent la participation des acteurs aux comités thématiques. Un partenaire cofinanceur souhaite que les socioéconomiques et les associatifs participent aux comités thématiques. L'animateur suggère de prévoir que le système soit évolutif et qu'un comité puisse faire le suivi de la concertation, idée que retient le chef de projet. Ce dernier fait part de son souhait que le comité territorial soit composé d'un nombre restreint de participants, afin d'être productif. Un acteur socio-économique rebondit sur cette idée et propose que les CCI, les associations, les différents collègues se fédèrent pour travailler en comité territorial restreint.

IX. Atelier 2 : les acteurs et le public

L'animateur commence par rappeler, en réponse à un représentant associatif, comment a été établi le listing des 480 personnes établi pour l'élaboration du dispositif de concertation :

- Débat public : 8 000 participations, 3 000 contacts ;
- CAIP : 60 participants ;
- Réunions des acteurs : 250 à 300 personnes ;
- Listing établi pour l'élaboration partagée du dispositif de concertation : 480 personnes (ajout des SCOT, des territoires de projet, des structures de concertation, des associations agréés environnement).

L'animateur, répondant à un représentant des collectivités locales, précise que le listing des 480 est tenu à jour par RFF.

Un débat s'engage sur la représentation des communes. Certains, comme un partenaire cofinancier, estiment que les communes qui sont intégrées dans une communauté de communes n'ont pas à être représentées en tant que telles. D'autres au contraire, comme deux représentants des collectivités locales, considèrent que les communes, même si elles font partie d'une communauté de communes, peuvent avoir un point de vue différent sur le projet.

Le besoin de donner au grand public des informations objectives et non polémiques sur le projet apparaît aux participants de ce sous-groupe de travail comme une nécessité. Nombreux sont encore ceux qui croient que le tracé est déjà décidé, alors qu'il n'en est rien. Plusieurs membres du comité de rédaction, à l'instar d'un représentant associatif et d'un représentant des collectivités locales, préconisent d'organiser des réunions publiques de travail bien réparties géographiquement, tenant compte des spécificités territoriales ou locales. Un représentant associatif met en avant l'intérêt de recourir à des experts extérieurs à la problématique pour animer ces réunions, de façon à crédibiliser la démarche (comme ce fut le cas lors du débat public de 2005). Dans ce cas, il faudra prévoir un soutien matériel par RFF. Les participants, notamment un partenaire cofinancier, préconisent également d'utiliser le support d'Internet (modèle du site Internet GPSO) pour diffuser de l'information neutre et validée sur le projet.

L'information, la communication et la concertation auprès des élus en amont du public est suggérée. Pour que les élus adhèrent au projet et deviennent des relais d'information et non des filtres, il convient de ne pas les mettre en porte à faux par rapport à leur population. Un partenaire cofinancier insiste sur ce point. Plusieurs membres du comité de rédaction proposent de former les élus sur la thématique. Pour un représentant des collectivités locales, il est important de sensibiliser les élus à la nécessité de replacer le projet dans la perspective des besoins auxquels il doit répondre. Certains, comme un représentant des collectivités locales, mettent en avant la notion d'élus référent pour une certaine pérennité de travail par rapport au projet, même si celle-ci paraît difficile à obtenir.

La question des médias est abordée par différents participants, qui ont fait l'expérience du rôle négatif que les journalistes peuvent parfois jouer lorsqu'ils sont focalisés sur la recherche du scoop.

Plusieurs membres du comité de rédaction, comme un représentant des collectivités locales, suggèrent de s'appuyer sur des personnes relais ou des personnes ressources – élus, techniciens, citoyens impliqués – pour diffuser une information objective sur le projet.

X. Restitution des ateliers en plénière et débat

L'atelier 1 est restitué par un représentant associatif et l'atelier 2 par un représentant des collectivités locales.

Un représentant associatif sollicite une aide à la prise en charge des frais de déplacement pour les associations.

Le chef de projet s'engage à regarder ce qu'il peut faire sur ce problème qui est plus général.

Document rédigé par la société Ubiquis – Tél. 01.44.14.15.16 – <http://www.ubiquis.fr> – infofrance@ubiquis.com