

**GROUPE INTERDISCIPLINAIRE DE RÉFLEXION
SUR LES TRAVERSÉES SUD-ALPINES ET L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE MARALPIN**

Association Loi de 1901 enregistrée au J.O. du 13 mars 1996
Agréée pour la protection de l'environnement pour la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur (Arrêté préfectoral PACA n° 2004-277 du 9 septembre 2004)
Membre de la Mission Opérationnelle Transfrontalière (DIAC) et de la COHUAT

SECRÉTARIAT : Jacques Molinari 49 avenue Cernuschi - F - 06500 MENTON
Tél/Fax : 33 (0)4 93 35 35 17 - Courriel : gir.maralpin@wanadoo.fr ; Internet : www.gir-maralpin.org

LGV-Paca
Comité de rédaction de la Charte de concertation
●
Observations du GIR Maralpin
sur le projet de charte
présenté à la réunion des acteurs le 30 novembre 2010¹
●

Retenu pour participer, au titre d'association, dans le Comité institué par RFF pour la rédaction du dispositif de concertation devant être mis en œuvre tout au long de la réalisation du projet, le GIR Maralpin a pris soin d'informer, dès le 18 novembre 2010 sous la forme d'un mémorandum², les autres acteurs sur le contexte de cette démarche, et de leur rendre compte de l'avancement des réflexions sur les formes de la concertation à instaurer dans la suite du projet.

On trouvera résumées et commentées dans ce mémorandum, auquel le lecteur est prié de se référer, les démarches ayant conduit au stade actuel d'élaboration du projet de Charte de concertation, projet sous sa forme provisoire établie à la date du 25 novembre et au sujet duquel le GIR Maralpin formule les observations qui suivent.

N.B. Ces observations se restreignent aux points jugés prioritaires. Elles se rapportent pour la plupart au texte du projet en se référant aux chapitres, paragraphes, alinéas et paginations de ce dernier.

●

Observations préliminaires relatives à la terminologie

Dans sa rédaction finale, la Charte doit clairement distinguer, ce qu'elle ne fait pas au stade actuel,

- *Infrastructures* qui relèvent de RFF
- *Exploitation* qui relève de SNCF et, désormais, d'autres exploitants

On prendra donc soin, dans l'évocation du "*système ferroviaire global*", de proscrire toute confusion et/ou restriction de type

- "*LG^V-TER*" [3, §2, p. 2], à remplacer par "*Ligne nouvelle, ligne historique, lignes complémentaires existantes, à rouvrir, ou à créer*"
- "*LG^V, TER, TERGV*" [5, §1, p. 4], à remplacer de même.

Nous faisons remarquer de surcroît que certaines de ces désignations sont propres à la SNCF³ et qu'elles sont en outre particulièrement restrictives, car excluant *stricto sensu* le Fret et bien d'autres types de circulations ferroviaires (ex-grandes lignes, circulations d'entretien, trains de travaux, etc.).

D'une façon plus générale d'ailleurs, le projet ayant notablement évolué, depuis sa formulation initiale par RFF à l'orée du débat public, tout au long du débat public et jusqu'à la décision de l'État du 29 juin 2009, sa désignation "*LG^V-Paca*" est devenue désormais obsolète puisque le projet devant être soumis

¹ Projet présenté sous forme de document de travail établi à la date du 25 novembre 2010

² LGV-Paca - Poursuite du projet et concertation - État de la situation au 18 novembre 2010 - Mémorandum GIR Maralpin ; 18.11.2010 ; 7 pages

³ et même déposées par elle

à concertation prend désormais la forme non plus monodimensionnelle d'une LGV mais celle d'un *réseau maillé articulé sur une ligne nouvelle* (LN), laquelle ne sera certainement pas "à grande vitesse" de bout en bout, et, surtout pas, à son extrémité orientale (traversée des Alpes-Maritimes et liaison avec l'Italie).

Le GIR Maralpin tient à ce qu'une attention particulière soit attachée à des formulations qui ne doivent en aucun cas restreindre le champ de la concertation devant s'ouvrir.

Chapitre 4 - Définition des acteurs et du public et modalités d'information [cf. p. 3]

1. Le public

§ 2. Alinéa 1 - Conserver le terme "Public", de préférence à "Citoyens" trop restrictif

2. Les acteurs concernés [§ 2]

Les "Agences d'urbanisme" sont des acteurs concernés de droit.

En revanche la mention "Universitaires" n'est pas à retenir, la catégorie "Personnes qualifiées" s'ouvrant à ceux d'entre eux qui peuvent s'en prévaloir.

Le GIR Maralpin, en revanche, demande expressément à ce que soient associés :

- *Organisations syndicales* (notamment ferroviaires) et *professionnelles* (notamment agricoles)
- *Centres régionaux et départementaux de documentation pédagogique* (CRDP), qui devraient, tout au long du projet, ouvrir à l'information sur la concertation les enseignants et leurs élèves
- Une série d'*acteurs socioéconomiques* et/ou *professionnels* qui se sont impliqués à des degrés divers dans la préparation du projet, notamment :
 - *Observatoire des territoires et de la métropolisation dans l'espace méditerranéen* (OTM)
 - *Observatoire régional des transports Provence-Alpes-Côte d'azur* (ORT)
 - *Cluster Paca Logistique*
 - *L'Association TGV-PCA* [qui a porté le projet ARCOMED du programme Interreg IIIB Medocc]
 - *La Société Française de l'Urbanisme* (SFU) [qui s'est impliquée aux côtés du GIR dans la phase décisive de la définition du projet]
 - *l'Istituto Internazionale delle Comunicazioni* (IIC) [Genova, Italia] [qui a participé au titre d'expert et organisé (avec le GIR) la présentation du débat public par Ph. Marzolf aux Autorités génoises, puis la réception d'Yves Cousquer par ces dernières]

Chapitre 5 - Les champs de la concertation [cf. p. 4]

1. Cadrage du projet de *ligne nouvelle* et du système ferroviaire (d')aujourd'hui

§ 3. - Prolongement vers l'Italie

Le GIR Maralpin souscrit totalement aux observations de M. Oliveres, DGS du CG 06, transmises le 6 décembre par M. Alain Rolland.

Pour sa part, pour avoir de longue date alerté les administrations ferroviaires et l'ensemble des acteurs sur les enjeux de la traversée et desserte de Nice, le GIR Maralpin demande à ce que soit associées au prolongement vers l'Italie, *la traversée et la desserte de Nice*, ainsi que *la desserte de la Principauté de Monaco*.

2. Thèmes à aborder

Ajouter à la liste

- FRET & Logistique
- Caractéristiques techniques du tracé de la LN et conditions d'exploitation

Chapitre 6 - Articulation Concertation et Gouvernance [cf. pp. 4 & 5]

1. Comité de pilotage

§ 1. Il y est fait mention du "Comité technique" mais ni son rôle ni sa composition ne sont définis. Les préciser

2. Collège des acteurs [cf. p. 5]

Ce paragraphe est particulièrement lacunaire et soulève les questions et observations suivantes

(1) Qui définit la composition du collège ?

Le GIR Maralpin propose que ce soit le Garant qui l'assume

(2) Que signifie "nombre limité" (sic) ?

(3) Le rôle du Garant avait été précisé en atelier :

Il avait été demandé à ce que le Garant soit le porte parole du Collège auprès du COPIL et que, réciproquement, il lui rende compte des travaux de ce dernier. Cette position est partagée par le GIR Maralpin

4. Comités thématiques [cf. pp. 5-6]

Une première (?) liste de ces comités thématiques, à savoir :

- Études environnementale et développement durable
- Services et fonctionnalités
- Gares
- Entreprises ferroviaires

a déjà été validée par le COPIL du 24.06.2010. Pourquoi n'a-t-elle pas été reproduite ici ?

Chapitre 7 - Instances de concertation : territoriales et globales, thématiques

1. Les instances de la concertation [cf. p. 6]

§ 2. - Groupes de travail géographiques

Parmi les exemples cités de comités territoriaux "ruraux" (sic), le comité "Nice-Italie" doit être compris comme "*Traversée de Nice, desserte de Monaco et liaison Italie*"

§ 3. - Groupes de travail thématiques

La création de Groupes de travail thématiques sur des sujets transversaux à l'échelle interdépartementale (création fortement revendiquée par le Comité de rédaction) ne peut être décidée par les Coter départementaux dont le découpage est par ailleurs jugé inadapté à une prospective et à un aménagement territorial durables.

Cette contradiction souligne une fois encore la nécessité d'une approche transversale et spatiale de la problématique au mieux à l'échelle d'un COPIL élargi à l'ensemble des acteurs ou, à défaut, d'un COTER interdépartemental.

Quoi qu'il en soit, le Schéma de fonctionnement de la page 7 est à réviser.

3. Concertation avec le public [cf. pp. 6-7]

La demande de *référendum* est antinomique avec les processus du débat public et les démarches de concertation en préparation ; son annonce aurait pour effet de porter le discrédit sur ces avancées démocratiques mais aussi sur les réflexions engagées par un large ensemble de citoyens, et découragerait ces derniers de les poursuivre à l'avantage de tous.

Menton, le 10 décembre 2010



