

**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 (DIACT) 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](mailto:gir.maralpin@wanadoo.fr) ; Internet : [www.gir-maralpin.org](http://www.gir-maralpin.org)

**LGV-Paca  
Concertation publique Septembre-Décembre 2011**

**Avis du GIR Maralpin sur le Bilan dressé par RFF**

Le 16 octobre 2011, Réseau Ferré de France, maître d'ouvrage du projet LGV-Paca a adressé à tous les membres du Collège des Acteurs un Bilan de la concertation engagée par ses soins en septembre 2011 et interrompue en décembre de la même année, en sollicitant leur avis sous la forme d'une fiche de lecture comportant quatre rubriques et intitulée

**REMARQUES DU COLLÈGE DES ACTEURS  
SUR LE BILAN DE LA CONCERTATION LGV-PACA - Septembre/Décembre 2011**

On trouvera ci-après, reproduits dans leur intégralité, les observations et commentaires relatifs à chacune de ces quatre rubriques, formulés au nom du 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 (COFIL), 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 COFIL) 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
- *bref* 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

## 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

## 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



Claude Brulé, *Administrateur délégué auprès des administrations centrales*  
Jacques Molinari, *Secrétaire scientifique*  
Le 12 novembre 2012

