

SOMMAIRE

1. PRÉSENTATION DE LA COMMANDE PASSÉE PAR RFF À ARÈNES	4
2. LES ÉTUDES PRÉALABLES À L'ENQUÊTE D'UTILITÉ PUBLIQUE ET LES ÉTAPES DE LA CONCERTATION	5
2.1. RAPPELS DES PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES DU PROJET	5
2.1.1. La décision	5
2.1.2. Les objectifs du projet	6
2.1.3. Principes méthodologiques	6
2.1.4. Un réseau maillé	6
2.1.5. Accessibilité des territoires	7
2.1.6. La nécessaire ambition	7
2.1.7. Le coût global estimé	7
2.1.8. Les études préalables à l'enquête d'utilité publique (EPEUP)	7
2.1.9. Le programme, le projet	7
2.1.10. Des études préalables à l'enquête d'utilité publique en deux phases	8
2.2. LES ÉTAPES DU PROJET	8
2.3. CHARTE DE LA CONCERTATION ET DE L'INFORMATION DU PUBLIC	9
2.4. LE PLANNING GLOBAL	9
3. ECHANGES SUR LES ÉTUDES ET LE CALENDRIER	9
4. BILAN DE LA CONSULTATION	14
4.1. RAPPEL DU CHAMP DE L'ÉTUDE	14
4.2. STRUCTURES RENCONTRÉES	14
4.3. PREMIER CONSTAT	14
4.4. ANALYSE PAR PÉRIODE	15
4.4.1. La Consultation des acteurs et l'information du public (CAIP) : juillet 2006 – Juin 2008 15	
4.4.2. Le choix impossible : juillet 2008 à février 2009	16
4.4.3. La médiation Cousquer : février à juin 2009	16
4.5. ANALYSE TRANSVERSALE	16
4.5.1. La définition du projet : un pouvoir revendiqué par les co-financeurs	16
4.5.2. Des scènes cloisonnées	17
4.5.3. Un retour aux résultats du débat public ?	17
4.5.4. Un long temps perdu ?	18

4.5.5. Analyse des interactions décideurs / acteurs / public / territoire	18
5. ECHANGES SUR LE BILAN	19
6. RÉSULTATS DE L'ÉTUDE ARÈNES SUR LES ATTENTES DES ACTEURS POUR LA CONCERTATION À VENIR	30
6.1. DE QUOI FAUT-IL DISCUTER MAINTENANT ?	30
6.2. COMMENT DISCUTER : LES PRINCIPES D'UNE CONCERTATION RÉUSSIE	32
6.3. QUEL DISPOSITIF DE CONCERTATION ?	32
6.3.1. Une volonté de débattre intacte, mais à certaines conditions	32
6.3.2. L'intérêt d'une charte ?	33
6.3.3. Une concertation attendue à différentes échelles	33
6.3.4. Gouvernance et décision	33
6.3.4.1. Le comité de pilotage	34
6.3.4.2. Le secrétariat permanent	34
6.3.4.3. Les comités territoriaux	34
7. DÉBAT SUR LES ATTENTES	35

Marc SVETCHINE, directeur régional RFF PACA

Jean-Michel CHERRIER, chef de la mission LGV PACA

Julie TALDIR, expert concertation RFF

Etienne BALLAN, association ARENES

Marc SVETCHINE

Bonjour à tous. Je voudrais vous remercier d'être encore fidèles à nos réunions et saluer tout particulièrement ceux qui viennent de plus loin, ceux qui viennent de la Côte d'azur (comme il n'y a pas encore la ligne à grande vitesse, il faut beaucoup de temps pour venir jusqu'ici). Je salue bien sûr les élus, les représentants des chambres de commerce et d'industrie, des chambres d'agriculture, des Conseils généraux, du Conseil régional, de l'Etat et vous tous, membres d'association. Nous étions convenus à l'issue de la réunion du 14 janvier à Aubagne de cette réunion où nous allons faire un bilan de la concertation. Ce bilan vous sera présenté par le cabinet Arènes, par Etienne Ballan et Karine Besse. Auparavant, Julie Taldir de RFF vous présentera la commande que l'on a passée à Arènes et Jean-Michel Cherrier vous fera auparavant aussi un rappel de notre opération, de son calendrier des prochains mois, il vous dira où l'on en est dans l'avancement de l'opération et les événements qui vont se passer dans les prochains mois et pendant ces 4 années d'études. Dans cette réunion, nous allons essayer de parler, nous, le moins possible, pour laisser plus de temps à Arènes et à vous pour la phase de dialogue. Tout de suite, je vais passer le micro à Julie pour la 1ère partie, la présentation de la commande que l'on a passée à Arènes.

1. PRÉSENTATION DE LA COMMANDE PASSÉE PAR RFF À ARÈNES

Julie TALDIR

Bonjour. Je vous avais présenté le 14 janvier dernier le cadre de la commande. Je vais revenir un peu dessus de manière plus détaillée, pour vous présenter après la globalité des résultats que nous avons obtenus.

Cette commande que nous avons confiée à Arènes fait suite à la décision du conseil d'administration du 16 juillet 2009 de lancer les études, mais aussi de mener une concertation continue tout au long de ces études. L'objectif de la mission d'Arènes a été de réaliser un bilan de la concertation menée dans le cadre des études complémentaires qui se sont déroulées suite au débat public et de préparer le dispositif de concertation dans le cadre de cette nouvelle phase d'études préalables à la déclaration d'utilité publique.

Cette mission a consisté à réaliser un retour d'expérience à partir de l'analyse de différentes phases de concertation et de dialogue. On reviendra plus précisément sur ces différentes phases de concertation, dont la principale a consisté en la consultation des acteurs. Cette mission a consisté également à recueillir vos attentes concernant la phase de concertation à venir. Pour cela, elle s'est appuyée sur différents outils : une analyse documentaire, une analyse médiatique et la réalisation d'entretiens. Ces entretiens ont été choisis pour assurer une diversité de l'ensemble des acteurs et, dans notre commande, nous avons demandé aussi au cabinet Arènes d'assurer la confidentialité des entretiens et de ne recevoir qu'une restitution globale de l'ensemble de ce bilan. C'est cette restitution qui va vous être présentée. L'objet de notre réunion d'aujourd'hui aussi est de finaliser cette restitution en ayant un retour, une réaction de votre part par rapport à ce bilan de la concertation.

Cette mission va aboutir à la réalisation d'un bilan global de la concertation. Le volet sur la consultation des acteurs et l'information du public sera transmis à la CNDP comme nous l'avions prévu au départ de cette consultation et contribuera à la définition du dispositif de concertation à mettre en place. On reviendra aussi tout au long de la réunion sur la façon dont nous allons construire ce dispositif de concertation.

De manière un peu plus précise, ce bilan a consisté à analyser les différentes phases de concertation formelles (la consultation des acteurs et l'information du public, la mission de médiation Cousquer qui a eu lieu l'année dernière) et informelles (les phases de discussion entre ces phases de concertation) depuis la fin du débat public jusqu'à la décision sur le choix du scénario qui a été retenu il y a tout juste un an.

L'objectif de ce travail au final sera de définir une stratégie, un cadre et une méthodologie pour la construction du dispositif de concertation. A travers les différents entretiens, vous avez pu exprimer un certain nombre d'attentes sur ce dispositif de concertation et sur la façon dont on pouvait construire ce dispositif. C'est pour cela que nous vous présenterons aussi les possibilités de construction de ce dispositif, c'est-à-dire les moyens de partage du dispositif avec les différents acteurs.

En termes de délai, le cadre de la concertation va être progressivement construit. Ce sera l'un des points de discussion au prochain comité de pilotage. Ce dispositif de concertation sera ensuite discuté avec les différents acteurs à la rentrée en septembre 2010.

Je vais laisser la parole maintenant à Jean-Michel Cherrier pour présenter de manière plus précise le cadre des études préalables à l'enquête publique.

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

Jean-Michel CHERRIER

Merci Julie. Bonjour à tout le monde. Je vais reprendre un certain nombre d'éléments, vous en connaissez la teneur pour la plupart, mais il est utile de rappeler les grands objectifs du projet.

2.1. RAPPELS DES PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES DU PROJET

2.1.1. LA DÉCISION

D'abord, on est sur une logique de décision, décision que vous connaissez : la décision du 29 juin sur la scénario des Métropoles du Sud suivie d'une décision du conseil d'administration de RFF de lancer des études préalables à l'enquête d'utilité publique. Le scénario, c'est la bande d'études que vous connaissez, le scénario Métropoles du Sud pour relier les grandes métropoles : Aix, Marseille, Toulon et Nice.

2.1.2. LES OBJECTIFS DU PROJET

Les objectifs du projet sont issus du débat public :

- ouvrir la région aux autres régions françaises en la reliant à la grande vitesse ;
- faciliter les déplacements à l'intérieur de la région en proposant une alternative à la route et en complément de la voie littorale existante ;
- constituer le maillon de l'arc méditerranéen puisque vous savez que cela s'inscrit dans d'autres projets de grande vitesse que ce soit en Italie ou sur la ligne Montpellier-Perpignan, le contournement de Nîmes-Montpellier, etc.

Le projet LGV PACA est pour la région un projet majeur qui doit relever de nombreux défis. Ce sont des présentations que je vous ai déjà faites, mais c'est important pour nous de rappeler tous ces principes qui vont guider l'ensemble de nos études. On prend en compte les engagements du Grenelle. Aujourd'hui, il y a un Grenelle 2 qui va statuer sur un certain nombre de choses. On va intégrer dans le dispositif de projet ces nouvelles dispositions du Grenelle 2, mais on est dans des conditions de développement à grande échelle d'un système ferroviaire global performant pour les déplacements ferroviaires dans la région.

2.1.3. PRINCIPES MÉTHODOLOGIQUES

Les études seront réalisées selon un processus continu et progressif de mise au point, en 2 phases sur 4 ans :

- une phase de cadrage du programme ;
- une phase d'études d'approfondissement qui sera la préparation à l'enquête d'utilité publique.

L'ensemble de ce dispositif sera mené dans le cadre d'une concertation approfondie. RFF va mettre en place les moyens de cette concertation pour partager, dialoguer et avoir une transparence dans la poursuite des études sur ce projet.

2.1.4. UN RÉSEAU MAILLÉ

Qu'est-ce que l'on va construire ? Qu'est-ce que l'on va essayer de faire ? Qu'est-ce que l'on va discuter ? On va discuter d'une nouvelle infrastructure pour constituer un réseau maillé permettant :

- les services à grande vitesse, nationaux et régionaux ;
- la libération de capacité sur la ligne classique pour permettre une augmentation des services TER et pour avoir une disponibilité de sillons pour le fret ;
- la fiabilisation du système ferroviaire régional ;
- une plus grande souplesse d'exploitation.

Ce sont les grands avantages de la mise en place d'un réseau maillé.

2.1.5. ACCESSIBILITÉ DES TERRITOIRES

L'accessibilité du territoire sur la grande vitesse, ce sont des choses que vous connaissez. C'est l'accélération de la vitesse, c'est des temps de parcours pour relier les grandes métropoles réduits. Aujourd'hui, c'est assez nécessaire.

2.1.6. LA NÉCESSAIRE AMBITION

La nécessaire ambition, c'est l'objectif de desserte régionale. Le projet mixte la relation avec la desserte à grande vitesse des grandes métropoles et une augmentation nette du transport régional. On vise à 2040 un système ferroviaire qui permettrait :

- une desserte au quart d'heure en point sur l'ensemble des grandes agglomérations ;
- une desserte toutes les 7 minutes (système de RER) autour des grandes gares métropolitaines (Nice, Toulon, Marseille) ;
- une desserte à la demi-heure sur tout le reste du réseau.

Le projet vise à combiner les atouts de la grande vitesse et l'augmentation de l'offre et de la desserte régionale.

2.1.7. LE COÛT GLOBAL ESTIMÉ

Le coût de l'infrastructure, vous en avez souvent entendu parler, il a changé souvent, mais en tout cas, là, il est autour de 15 milliards d'euros : on a toujours une dizaine de milliards d'euros pour la construction ligne nouvelle et à peu près 5 milliards d'euros d'aménagement sur le réseau existant. Cette estimation du coût du projet est aujourd'hui une estimation globale par rapport aux scénarios d'origine. Les estimations de ce projet ne seront réellement déterminées qu'à la fin de la phase 1 des études, c'est-à-dire dans 2 ans.

2.1.8. LES ÉTUDES PRÉALABLES À L'ENQUÊTE D'UTILITÉ PUBLIQUE (EPEUP)

Vous connaissez la partie générale :

- définition du projet qui sera présenté à l'enquête d'utilité publique ;
- les conditions de prolongement de la ligne nouvelle de Nice vers l'Italie.

On a dans cette logique un travail à faire sur le programme et sur le projet.

2.1.9. LE PROGRAMME, LE PROJET

Le programme globalement, c'est la mise au point et la définition de la nature du réseau que l'on vise à l'horizon 2040 pour permettre les services que je vous ai présentés tout à l'heure, les services à grande vitesse et la desserte régionale.

Le projet, c'est, à l'intérieur de cela, définir ce que l'on va présenter à l'enquête d'utilité publique et ce que l'on va réaliser à l'horizon 2023.

2.1.10. DES ÉTUDES PRÉALABLES À L'ENQUÊTE D'UTILITÉ PUBLIQUE EN DEUX PHASES

La phase 1 des études, c'est 2 ans, de maintenant à mi-2012. On fait la définition du programme : on définit précisément ce que l'on veut avoir comme système ferroviaire en 2040 et on définit précisément le projet que l'on va présenter en 2023 constitué des aménagements sur le réseau classique et des tronçons de ligne nouvelle que l'on souhaitera réaliser. C'est une bande d'études à 1 000 mètres. Dans deux ans, on aura à se prononcer sur différents fuseaux à 1 000 mètres.

Phase 2 : de nouveau 2 ans d'études. On a une décision qui permet de dire « voilà le scénario qui paraît le plus efficace et sur lequel on va travailler », on a 2 ans d'études pour préparer le dossier d'enquête d'utilité publique.

2.2. LES ÉTAPES DU PROJET

De maintenant à juin 2011, on va préparer les variantes du projet à l'intérieur du scénario Métropoles du Sud qui seront placées dans le cadre d'une concertation et d'une information du public. C'est étudier les variantes, identification des fuseaux, comparaison multicritères des performances globales des systèmes pour pouvoir les comparer entre eux.

On aura un comité de pilotage en juin 2011 qui permettra de faire une identification des choix des scénarios (de 2 à 4 scénarios par exemple, c'est une proposition, cela peut être un peu plus ou un peu moins) qui permettra de poursuivre le programme de concertation et d'information du public sur les variantes. A ce moment-là, au moment où l'on a un choix des variantes qui sont efficaces, on met les variantes sur la table, on a travaillé au préalable sur le formatage des réunions de concertation et on discute tous ensemble sur ces scénarios et on essaye d'itérer jusqu'à la réalisation du scénario qui paraît le plus optimal.

De juin 2011 à février 2012, on poursuit la concertation sur ces variantes, on fait les études approfondies et toutes les itérations techniques nécessaires aux propositions, aux demandes spécifiques et aux contraintes techniques, environnementales, capacité, exploitation du réseau en visant la performance du réseau.

En juin 2012, on a un comité de pilotage qui retient en principe le scénario qui ressort du consensus, qui ressort du système ferroviaire le plus efficace et le comité de pilotage qui se réunit soumet ce scénario, cette variation à l'approbation et à la décision du gouvernement.

De juin 2012 à juin 2014, on a la phase 2 des études, jusqu'à la préparation de l'enquête d'utilité publique.

2.3. CHARTE DE LA CONCERTATION ET DE L'INFORMATION DU PUBLIC

On a dans le dispositif une demande qui nous présente un processus d'études dans le cadre d'une concertation continue. C'est ce que Julie disait il y a deux semaines, on va essayer de construire ce dispositif de concertation. Aujourd'hui, c'est une réunion qui va nous permettre d'en parler un peu. Et puis, on va mettre en place les structures pour le faire, discuter du dispositif de concertation. Ces discussions vont intervenir dans le 3ème trimestre. On va essayer de mettre en place ce dispositif de concertation avec les acteurs et d'information du public que l'on traduira à travers une charte.

La rédaction et le partage de ce dispositif se fera entre septembre et octobre 2010. On prévoit la finalisation de la charte pour fin octobre 2010.

2.4. LE PLANNING GLOBAL

On est sur une restitution aujourd'hui. C'est à la fois la fin de processus, un bilan et le démarrage d'un nouveau. On a un 1er comité de pilotage dans quelques jours. Le partage du dispositif avec l'ensemble des acteurs entre septembre et octobre. On reviendra vers vous pour vous présenter un peu le dispositif. Une finalisation de la charte aux alentours de la fin octobre, la fin de ce processus de partage du dispositif et puis tout un processus d'information et de préparation à la concertation des variantes qui seront mises sur la table d'octobre à juin 2011.

La suite, ce sera la présentation d'Arènes. On a un petit temps d'échanges sur cette présentation que j'ai essayé de faire assez rapide.

Etienne BALLAN

On souhaitait que ces deux présentations soient faites assez tôt, pour que l'on soit bien clair sur la place qu'a la mission qui a été confiée à Arènes dans tout le dispositif. On a maintenant 10 à 15 minutes d'échanges sur les études et le calendrier, ce qui vient de vous être présenté.

3. ECHANGES SUR LES ÉTUDES ET LE CALENDRIER

Olivier LESAGE, Stop TGV Coudon

Lors des réunions que l'on a eues récemment avec des décideurs régionaux (je vois plusieurs personnes dans la salle qui étaient aussi à cette réunion), ils nous ont parlé d'une modification demandée du cahier des charges à RFF pour prendre en considération la mixité à la fois TER/LGV et fret/LGV sur la même ligne. Avez-vous pris en considération cette demande ? Merci.

Marc SVETCHINE

RFF va bien étudier un complexe de deux lignes : la ligne existante et une ligne nouvelle. En fonction des études, on va voir quel trafic il est intéressant de faire passer sur une ligne ou l'autre. Rien n'est fermé, il n'est pas dit que la ligne nouvelle acceptera ou n'acceptera pas des trains de marchandises. Le fait d'accepter ou non des trains de marchandises a des conséquences sur les rampes et par rapport aux exigences que feront les services chargés de sécurité puisqu'il y aura des tunnels assez longs, donc il y aura des dispositifs de sécurité particuliers. Au moment de l'ouverture de la ligne, les dispositifs de signalisation permettront la circulation de tous types de trains, c'est-à-dire que tous types de trains équipés de la signalisation européenne pourront circuler, c'est-à-dire du ville à ville et pas uniquement du matériel du type TGV SNCF. Donc dans l'état actuel des études, il n'y a aucune ségrégation de trafic en disant « tel type de trafic passera obligatoirement sur la ligne classique ou obligatoirement sur la ligne nouvelle ».

Olivier LESAGE

Il y aura donc un avenant au cahier des charges ?

Marc SVETCHINE

Non, ce n'est pas la peine, cela fait partie du cahier des charges global des études, on étudie tous types de circulation pouvant passer sur ce doublé de lignes et, en plus, on a tout intérêt à être assez large sur les possibilités de circulation d'une ligne à l'autre, en cas notamment d'incident ou de travaux sur une ligne.

Claude JULLIEN, FNAUT PACA

Vous nous dites qu'en 1ère phase, vous allez faire une étude sur un fuseau de 1 000 mètres de large, mais quand on voit que vous allez passer par les centres-villes – je pense surtout à Marseille et à Toulon – et par la vallée de l'Huveaune, est-ce que vous pouvez continuer à affirmer que vous allez travailler sur des fuseaux de 1 000 mètres de large. Je crois que vous êtes condamnés dans des lieux pareils à travailler presque d'entrée de jeu sur le tracé définitif. Je pense que, si vous maintenez dans ces zones le concept d'un fuseau de 1 000 mètres de large, vous n'allez pas forcément dans vos intérêts parce que vous allez créer sans doute de l'agitation sur 1 000 mètres de large. Donc vous avez peut-être intérêt à dire le plus vite possible où vous allez passer. Ce sera définitif, ce sera acté comme cela. A la limite, c'est peut-être comme cela que vous allez créer le moins d'histoires avec les riverains.

Jean-Michel CHERRIER

Je vous remercie de cette question. Le principe du fuseau à 1 000 mètres est un principe général. On a effectivement aujourd'hui des zones de passage qui sont très inférieures à 1 000 mètres. On a travaillé depuis la fin des études complémentaires et depuis la mise en place de la convention de financement à essayer de mettre en place une équipe de la mission et des bureaux d'études qui vont permettre de répondre à toutes ces questions techniques. Aujourd'hui, sur les zones de passage, on va mettre en place des bureaux d'études techniques qui vont travailler par département à partir de septembre-octobre dès qu'ils vont être mis en place pour préparer la concertation sur les variantes à partir de juin 2011. A ce moment-là, on commencera à avoir effectivement un certain nombre de zones beaucoup plus précises. Aujourd'hui, on a effectivement des passages qui sont plus réduits, on a des passages en centre-ville qui ne prennent pas évidemment 1 000 mètres de

passage. Aujourd'hui, on sait dire un certain nombre de choses sur certaines villes, notamment sur Marseille, on est probablement en souterrain. En tout cas, il faut laisser ce travail technique se faire avant de dire à quel endroit on va passer exactement. On ne peut pas vous dire aujourd'hui que l'on va passer à tel endroit, sinon, on ne ferait pas deux ans d'études pour cela, cela n'aurait pas de sens. Donc on est effectivement sur un fuseau qui est large, au même titre que, sur la phase 2, on est sur un fuseau à 500 mètres. Il y a quelques endroits où il y a des bandes à 1 000 mètres qui vont être différents et il faudra faire des choix et il y a quelques endroits spécifiques de passage dans les villes, qui vont être déterminés par les études, qui vont être déterminés par le processus de concertation, où l'on ne parlera pas de bande à 1 000 mètres. C'est vrai pour la 1ère phase des études à 1 000 mètres et ce sera vrai aussi pour la 2ème phase des études à 500 mètres, mais pour l'instant, on ne peut pas dire précisément, puisqu'on n'a pas encore ce travail technique qui a été fait, puisqu'il va commencer dans quelques mois, ce passage plus précis.

Marius ARMAND, Signes Protection Environnement

Qui constitue le comité de pilotage ?

Marc SVETCHINE

Le comité de pilotage de la ligne à grande vitesse PACA est présidé par M. le préfet de région, comme d'ailleurs pratiquement tous les comités de pilotage en France. Il est constitué des co-financeurs du projet : le Conseil régional, les Conseils généraux, les agglomérations ou métropoles qui financent le projet et RFF.

Etienne BALLAN

Les quatre agglomérations qui sont concernés sont la communauté d'agglomération d'Aix, celle de Toulon et les communautés urbaines de Marseille et de Nice Côte d'azur.

Nadine CHEVRET, Stop Nuisances Cuers

Lorsque nous étions venus dans les locaux de RFF en août 2009, nous avons établi un compte rendu avec M. Cherrier. Il était écrit : « les premiers éléments d'études seront disponibles vers juin 2010 dans le cadre du principe de concertation » et surtout, vous nous aviez dit qu'à ce moment là, les études de faisabilité de la gare de Toulon centre devraient être finalisées. Qu'en est-il aujourd'hui ? Merci.

Jean-Michel CHERRIER

Pour l'instant, c'est un peu reporté. Le planning aujourd'hui est celui que je viens de vous présenter. Effectivement, les études ne sont pas encore commencées, on n'a pas encore mis les bureaux d'études dans cette logique, donc il y a un peu de décalage par rapport à ce que l'on vous avait dit à cette époque. Mais cela ne change pas le principe des études que l'on va réaliser sur les gares de Toulon et sur le processus général du réseau. C'est différé par rapport à ce que je vous ai dit à cette époque-là. J'ai été peut-être un peu trop ambitieux par rapport au timing général, mais cela ne change pas la procédure générale.

Serge JOVER, ADEV

Vous parlez des communautés urbaines de Nice, d'Aix, de Marseille et de Toulon. Dans les secteurs où il n'y a pas d'agglomération comme dans le secteur de Cannes, qu'est-ce que cela veut dire ?

Marc SVETCHINE

Classiquement, participent au comité de pilotage les financeurs de l'opération et ceux qui ont signé la convention de financement. Le dispositif que l'on a commencé à vous présenter et que l'on va vous présenter encore plus, c'est justement pour associer tout le monde, associer les élus, les milieux socioéconomiques, les chambres consulaires, les associations, les syndicats et puis, au-delà, la population. C'est le dispositif dont on va largement parler maintenant.

Par contre, classiquement, se regroupent autour du comité de pilotage pour la LGV PACA, mais c'est pareil pour les opérations ferroviaires classiques du contrat de projet Etat-région, les co-financeurs.

Serge JOVER, ADEV

Et Monaco ?

Marc SVETCHINE

Monaco est associé au comité de pilotage ; il y a des subtilités parce que c'est un autre Etat.

Marius ARMAND, Signes Protection Environnement

Toujours par rapport au financement, il avait été question de public-privé ; qu'en est-il ?

Jean-Michel CHERRIER

Sur ce sujet, on est très en amont de la décision de ce genre de projet. On a parlé tout à l'heure d'un programme de cadrage du projet. Il va falloir déjà que l'on détermine quel objet on veut financer. Il y a une mission financement qui a été mise en place par le gouvernement avec Monsieur Francis Idrac et Monsieur Cousquer qui est ici. C'est à eux de regarder les conditions de financement de ce projet. A mon sens, je pense qu'ils n'écartent pas le dispositif de contrat de partenariat. C'est vraiment quelque chose qui va être étudié concrètement. On a travaillé sur des choses un peu plus générales sur les conditions de financement actuelles sur les projets, mais en tout état de cause, la notion de financement du projet via un contrat de partenariat viendra plus tard. Mais cela reste ouvert au niveau du dispositif de financement, il n'y a pas aujourd'hui de processus de financement du projet calé. C'est à Messieurs Idrac et Cousquer d'amener un certain nombre d'éléments par rapport aux études techniques et au détournement du coût de projet pour ces notions de financement.

Marc SVETCHINE

Toutes les études sont cofinancées par le public (ce sont les co-financeurs que l'on a cités) et toutes les études sont pilotées par la puissance publique sous l'autorité de M. le préfet de région. Donc toute la partie des études jusqu'à la déclaration d'utilité publique est entièrement publique. Ensuite, comment seront financés les travaux ? On verra. Pour l'instant, pour les 4 années qui nous concernent, c'est entièrement un dispositif classique public.

Marius ARMAND, Signes Protection Environnement

Cela étant, je voulais préciser ma pensée. A partir du moment où le comité de pilotage est constitué des co-financeurs, si le privé rentrait dans le financement de cette LGV, cela pourrait peut-être modifier le tracé, question de rentabilité pour le privé.

Marc SVETCHINE

Pour la LGV PACA, on ne peut pas répondre parce que l'on démarre les études. On peut vous dire ce qu'il en est sur les autres LGV françaises où il y a ce dispositif. Sur Tours-Bordeaux, c'est une concession. Le concessionnaire qui est en cours de sélection réalisera le projet conformément au décret d'utilité publique et conformément à tous les engagements qui ont été pris. Il réalisera l'ouvrage tel qu'il est défini, il ne peut pas modifier son tracé. Le projet Bretagne-Pays de Loire et le projet de contournement Nîmes-Montpellier sont aussi des projets déclarés d'utilité publique avec des cahiers des charges très précis. Le groupement qui sera en charge de construire les lignes devra respecter le tracé prévu. La seule différence, c'est que c'est largement une avance d'argent privé ou de banques au lieu que cela soit une avance d'argent public, mais la partie tracé, la partie technique est strictement la même.

Etienne BALLAN

Peut-être une dernière question ? Non. Si vous le voulez bien, on va passer à la restitution que je vais vous faire de l'étude sur le bilan et les attentes. Comme vous le savez, dans le monde du ferroviaire, on est toujours un peu inquiet des horaires, on minute un peu tout, que ce soit les heures d'arrivée ou de départ des trains, on est plutôt en avance sur notre petit programme. Simplement, je voulais vous présenter les choses de la façon suivante. On a fait une étude qui porte à la fois sur le bilan de la période 2005 à 2009, de la fin du débat public à la décision de juin et juillet 2009 et on a, dans le même cadre, recueilli des attentes pour la période qui s'ouvre, c'est-à-dire pour les études préalables à l'enquête d'utilité publique. Donc on a choisi de faire cela en deux fois. Je vais d'abord vous restituer l'ensemble des éléments de bilan sur 2005 à 2009 et ensuite essayer de vous faire un retour sur ce que l'on a entendu des attentes exprimées par les personnes que l'on a pu rencontrer sur la période qui s'ouvre. On aura un temps d'échanges sur chaque point.

4. BILAN DE LA CONSULTATION

4.1. RAPPEL DU CHAMP DE L'ÉTUDE

Julie l'a rappelé, je vais simplement faire un petit complément. On n'a pas rouvert la question du débat public. On a commencé notre étude à l'issue du débat public. On sort du débat public, on rentre dans la phase de consultation des acteurs et d'information du public que l'on a appelée pompeusement la CAIP. Ensuite, il n'y a pas que cette consultation officielle, cadrée par une charte que vous connaissez pour la plupart d'entre vous, il y a aussi un certain nombre d'autres choses y compris la mission de médiation de Monsieur Cousquer en 2009, mais également d'autres moments, d'autres scènes où l'on a pu concerter, débattre, etc. Et puis le recueil des attentes.

4.2. STRUCTURES RENCONTRÉES

Avant de vous parler des contributions, je voudrais saluer la contribution de l'équipe d'Arènes qui est ici présente : Laurianne, Judith, Karine et Vincent puisqu'évidemment, je n'ai pas moi-même fait les 37 entretiens. C'est un travail collectif et collégial que je vous présente au nom de toute la structure.

Pour aller brièvement à l'essentiel, on a cherché une diversité d'acteurs mais avec chacun de ces acteurs, on a cherché à aller au fond des choses. C'est donc une méthode d'enquête qualitative, c'est-à-dire que l'on prend le temps de discuter assez longuement. Certains le savent dans la salle, on leur a pris parfois une demi-journée bien pleine. A l'occasion de ces entretiens approfondis, on va essayer d'évoquer l'ensemble des sujets le plus en profondeur possible. Evidemment, on ne peut pas faire cela avec tous les acteurs qui ont participé à l'une ou l'autre des phases de concertation depuis 2005. Donc on a fait un choix : 37 entretiens, 5 contributions écrites (4 associations et une collectivité locale) pour les personnes qui n'ont pas pu être rencontrées en entretien (elles ont répondu aux mêmes questions que celles que l'on posait en entretien, mais par écrit).

J'ai des excuses à présenter aux personnes qui n'ont pas encore reçu le compte rendu de leur entretien. Ne vous inquiétez pas, ils sont en cours de transmission. Ce sont des comptes rendus qui ne sont transmis qu'à la personne interrogée. C'est un document qui reste en interne, qui n'est diffusé ni à RFF ni à quiconque.

4.3. PREMIER CONSTAT

Le premier constat que l'on fait de ces entretiens, il est assez simple, mais on ne pensait pas forcément trouver cela. En fait, les personnes que l'on a rencontrées ont des niveaux de représentation et de connaissances extrêmement variés selon leur position (associatifs, co-financiers, élus locaux...) mais aussi en fonction des territoires. Tous les territoires n'ont pas joué le même niveau d'information sur les fonctionnalités (à quoi sert le projet ? pourquoi y a-t-il un projet ?), l'état d'avancement du projet (où est-on ?), les données sur les temps de parcours. Il y a un flou sur les dispositifs de concertation et d'information. Dernier point, des représentations aussi extrêmement différentes sur la faisabilité ou non du financement. On a

vraiment tout un panel de personnes qui jugent parfaitement irréaliste l'idée de financer un projet à ce prix-là et d'autres au contraire qui le jugent tout à fait faisable.

4.4. ANALYSE PAR PÉRIODE

4.4.1. LA CONSULTATION DES ACTEURS ET L'INFORMATION DU PUBLIC (CAIP) : JUILLET 2006 – JUIN 2008

D'abord, le dispositif, comment il s'est constitué et comme il a fonctionné ? Sur le dispositif, les acteurs reconnaissent une certaine innovation dans ce processus et que, globalement, la mise en œuvre de ces groupes de travail (entre juillet 2006 et mi 2008) était un produit intéressant du débat public. En revanche, le dispositif a limité volontairement le débat aux conditions d'insertion, d'où beaucoup de frustrations d'un certain nombre d'acteurs disant « on parle de tout, sauf du projet concret de LGV ». Certains acteurs, ils ne sont pas très nombreux, ont dit : « C'était bien ces groupes de travail, mais leur composition n'était pas tout à fait claire et, en particulier, des territoires, notamment les Alpes-Maritimes, étaient mal représentées ». Enfin, tout le monde a constaté une absence, qui était tout à fait volontaire, des co-financeurs dans les groupes de travail. RFF était dans ces groupes de travail, mais les co-financeurs n'y étaient pas, par crainte d'une position extrêmement difficile à tenir vis-à-vis des territoires sur lesquels ils peuvent intervenir.

On va passer ensuite aux échanges. Rassurez-vous, l'approche peut vous paraître critique, mais c'est voulu, c'est parce que les acteurs eux-mêmes sont critiques. Je ne suis pas, moi, en train de démonter le processus pour le plaisir, ce n'est pas le but. Le but, c'est de tirer un bilan le plus honnête possible. Les échanges : reconnaissance d'une assez grande qualité des échanges. On pouvait parler, les conditions de parole étaient tout à fait ouvertes, cela se passait globalement plutôt bien, avec quand même un petit problème sur certains comptes rendus qui ne paraissaient pas toujours complets. Mais le doute principal porte sur l'utilité : à quoi cela a servi au final ? Concrètement, beaucoup de questions sur l'utilisation des fiches thématiques qui ont été produites. Est-ce que cela va vraiment être utile ? Comment ? A quel moment ? Vous avez vu qu'il y a quelques citations qui émaillent l'exposé. Je ne vais pas vous les lire. Vous pouvez les lire vous-mêmes. Je terminerai simplement sur ces échanges par un sentiment qui est sorti de ces entretiens : finalement, les acteurs sont venus à ces groupes de travail un peu pour y être, sans but précis, sans vraiment savoir ce qu'il fallait en attendre, mais en disant : « il faut quand même que l'on y soit au cas où il se passe quelque chose. » Ce n'est pas tout à fait la définition habituelle d'une concertation, on sait un petit peu pourquoi on va s'exprimer et ce qu'il faut en attendre. Là, il y avait un flou sur les attentes.

La conséquence et le bilan qu'en tirent un certain nombre d'acteurs est assez radical : finalement, cette consultation des acteurs a été un satellite du projet, cela s'est déroulé à part du processus général de conduite de projet, comme si finalement, cela avait servi à noyer le poisson, à occuper les acteurs pendant qu'il se passait autre chose ailleurs. C'est un constat assez dur. Vous avez encore une citation. On avait toutes les expressions du genre « mener en bateau », « noyer le poisson », « os à ronger », qui étaient toutes assez critiques, on n'a pas tout mis. La conséquence est simple : finalement, beaucoup d'acteurs mettent en cause les effets de cette consultation sur le projet lui-même.

4.4.2. LE CHOIX IMPOSSIBLE : JUILLET 2008 À FÉVRIER 2009

Période un peu difficile à nommer ou à décrire, surtout qu'elle commence en fait avant juillet 2008 en réalité, c'est la période de ce report à plusieurs reprises du comité d'orientation qui devait choisir entre les scénarios Côte d'azur, Métropoles du Sud et les scénarios alternatifs. Là, on a mis des dates, mais peu importe les dates, c'est un moment où il n'y a pas de concertation véritablement formelle, ni RFF, ni le préfet, ni les collectivités ne convoquent véritablement d'espace de concertation.

Pendant ce temps-là, on a une montée en puissance des acteurs du Centre Var et d'Aix-en-Provence. Vous l'avez tous constaté. Un certain nombre d'élus qui ne sont ni d'Aix ni du Centre Var, qui se sentent moins concernés par le choix entre les deux scénarios, commencent à s'impatienter, commencent à s'exprimer dans les médias en disant : « il faudrait peut-être commencer à avancer, à faire un choix ». Enfin, conséquence de cela, dès avant la mission de médiation confiée à Yves Cousquer, le sujet n'est plus un sujet concerté, c'est un sujet qui est devenu politique, traité presque exclusivement dans les médias, dans la presse, par le biais de déclarations écrites ou audiovisuelles des différents élus.

4.4.3. LA MÉDIATION COUSQUER : FÉVRIER À JUIN 2009

Les acteurs n'ont pas tous la même perception de cette mission de médiation. Certains voient dans le travail de la médiation un travail technique, c'est-à-dire en repoussant le terme de la réflexion à 2040, en se donnant finalement les moyens de penser un système ferroviaire complet à plus long terme, on a changé de regard, on a changé de perspective et, du coup, on a pu refonder un travail technique sur le projet. Beaucoup d'autres acteurs jugent au contraire le travail de médiation comme un travail essentiellement politique, un travail en particulier envers les élus du Var pour essayer de les amener à un positionnement plus clair et plus affirmé, finalement un travail d'aboutissement à un compromis entre différents grands élus.

En revanche, tout le monde reconnaît la valeur de la méthode. Le dispositif a produit un choix, a changé la connaissance sur le projet. En revanche, un certain nombre de regrets que le médiateur n'ait pas consulté les acteurs, en tout cas qu'il n'ait pas consulté officiellement les acteurs qui avaient déjà participé à différents processus de concertation.

4.5. ANALYSE TRANSVERSALE

4.5.1. LA DÉFINITION DU PROJET : UN POUVOIR REVENDIQUÉ PAR LES CO-FINANCEURS

Premièrement, la conduite du projet aujourd'hui est un pouvoir qui est revendiqué fortement par les co-financeurs. Il y a un souhait des co-financeurs de rester les capitaines du bateau, les pilotes du navire. Pourquoi ? Parce que le territoire est organisé politiquement d'une certaine manière : on a de grands élus qui pilotent le devenir de leur propre territoire. Je ne nomme personne évidemment, mais il est évident que l'on a une structuration politique qui permet à ces grands élus de dire « on est les maîtres à bord ».

Deuxièmement, les acteurs ont l'impression d'être mis à distance. Ils ont l'impression qu'en voulant rester les pilotes, les co-financeurs mettent à distance le territoire, mettent à distance

la concertation. Finalement, on arriverait à un projet qui reste produit par les techniciens globalement et puis derrière, une gestion du territoire, des acteurs assurée par les réseaux locaux politiques ou pas politiques, peu importe ; en tout cas, le territoire doit suivre.

Troisième point, cette scène politique, dont on voit les expressions dans la presse, paraît opaque aux acteurs. On ne sait pas finalement concrètement comment décident les cofinanceurs et quelle est la logique entre le travail politique et le travail technique. Selon les acteurs, les études techniques étaient plutôt en faveur du scénario CDA mais, pour autant, le choix a été fait du MDS ; ils en tirent la conclusion que c'est le politique qui l'emporte sur le technique et que ce n'est pas forcément une très bonne chose.

Enfin, la dernière phrase, c'est ce que je viens de dire : le choix paraît politique, même s'il est habillé d'éléments techniques.

4.5.2. DES SCÈNES CLOISONNÉES

Les scènes où se passe la concertation ont été très nettement séparées les unes des autres, donc cloisonnées. RFF a développé des activités de concertation dans plusieurs directions sans forcément faire le lien entre ces directions. Du coup, on en arrive à une perte de lisibilité, c'est-à-dire que l'on ne sait plus comment ce projet est conduit, en tout cas, pendant cette période de 2005 à 2009, on ne le savait plus très bien.

Dernier point, la concertation existe, ces scènes existent, mais apparemment, elles intéressent très peu la presse. La presse s'intéresse essentiellement aux déclarations politiques ou aux déclarations des acteurs supposés puissants sur les territoires, mais absolument pas à rendre compte de la concertation sur les scènes de concertation.

Qui dit scènes séparées, scènes cloisonnées, dit discussions isolées, discussions séparées. La conséquence est extrêmement simple. Finalement, on va échanger de l'information dans ces scènes et puis un certain nombre d'acteurs dans ces scènes-là vont penser que l'on est en train de négocier en fait. Il y a beaucoup d'ambiguïté. Quand le chef de projet va voir un élu par exemple, seul à seul, est-ce que l'on est dans la concertation, est-ce que l'on est en train d'élaborer le projet ou est-ce que l'on est juste dans un échange d'informations ? Donc il y a problème d'ambiguïté sur ces questions-là.

Il y a deux conséquences à cela. Premièrement, cela veut dire que tout le monde doit accepter le principe que l'on se voit toujours en « off ». Le principe du « off », c'est cela : on est ensemble, je vous donne cette information, mais je préférerais qu'elle ne soit pas diffusée. Du coup, cela renforce encore le côté un peu cloisonné, un peu confidentiel des échanges. En revanche, cela met à l'aise un certain nombre d'élus locaux, notamment les maires qui, en ayant des informations de cette matière, de façon interindividuelle, se sentent rassurés pour avoir quelque chose à dire sur le projet lorsqu'ils sont interrogés par leur population.

4.5.3. UN RETOUR AUX RÉSULTATS DU DÉBAT PUBLIC ?

Cette période des études complémentaires, finalement, pour beaucoup d'acteurs, la mission Cousquer clôt cette période, mais elle la clôt en reprenant les éléments qui étaient sortis du débat public. Fallait-il prendre ces 4 ans, certains disent perdre ces 4 ans pour revenir à l'essentiel de ce qui est sorti du débat public, c'est-à-dire un choix Métropoles du Sud (même s'il n'était pas validé par le débat public à la fin, mais il était quand même sorti à l'occasion du débat public) et l'importance des TER et l'importance de considérer un système

ferroviaire régional global. Cela pose deux questions. A quoi ont servi ces études complémentaires ? Est-ce que le projet a vraiment changé de nature ? Il y a une vraie ambiguïté. Est-ce que la mission Cousquer a vraiment fait changer le projet de nature ou est-ce qu'elle est simplement revenue au projet d'avant les études complémentaires ? C'est la question que se posent un certain nombre d'acteurs.

4.5.4. UN LONG TEMPS PERDU ?

Personne ne nous a dit que c'était un long temps perdu, donc j'assumerai le titre. En revanche, ce qui est entre guillemets est issu des entretiens.

Qu'est-ce que l'on aurait pu faire pendant ce temps ? Les acteurs disent : on aurait pu avancer sur d'autres sujets. Les deux sujets principaux qui sortent sont les suivants. Pendant tout ce temps-là, on a oublié de parler avec le grand public. Comme on n'a pas parlé avec le grand public, qui est allé voir le grand public ? Ce sont les associations locales, aidées parfois ou secondées ou parfois les élus l'ont fait eux-mêmes. Par exemple, des maires ont organisé des réunions publiques pendant toute cette période sans inviter le maître d'ouvrage parfois, sans que RFF soit présent ou invité à ce type de réunion. Donc on voit bien que la logique d'informer le grand public, cela s'est fait sans l'ensemble des acteurs intéressés.

Deuxième point, pendant tout ce temps-là, on n'a pas parlé du fond du projet. Est-ce que l'on est encore dans le Paris-Nice rapide ou est-ce que l'on a changé le fusil d'épaule ? Est-ce que l'on est passé à des questions d'arc méditerranéen, à des liaisons inter ou intra-régionales, est-ce que l'on est passé au RER ? Tout à l'heure, tu avais des éléments de clarification sur cette question. Pendant quatre ou cinq ans, on a évité ou on a oublié de parler de ces questions.

4.5.5. ANALYSE DES INTERACTIONS DÉCIDEURS / ACTEURS / PUBLIC / TERRITOIRE

Je suis désolé de vous servir cela en dessert. Ce sera la dernière diapo de cette première partie. C'est une diapo qui voudrait – je sais que ce n'est pas évident de partager cela – vous proposer une représentation de ce qui s'est passé. On a 3 grands ensembles si l'on veut schématiser. Le territoire qui est là en bas avec ses enjeux (déplacement, urbanisme, environnement, agriculture, développement économique et bien d'autres). Comment le territoire se connecte avec le projet ? A priori, il se connecte par deux grands ensembles : décision et concertation. Qui décide sur ce projet ? Vous avez l'Etat, RFF, les grandes collectivités et vous avez cette spirale à l'intérieur où l'on échange de l'information, on échange des données et, pour être tout à fait honnête, cette spirale pourrait être un peu cassée, un peu brisée parce qu'entre 2005 et 2009, la qualité des échanges entre les collectivités, l'Etat et RFF n'a pas toujours été idéale. Donc on a eu des difficultés là.

Mais ce que l'on constate, à l'écoute des acteurs avec qui l'on a discutés, c'est que la concertation de l'autre côté, relativement éloignée, n'avait pas beaucoup de liens avec la décision. On l'a vu tout à l'heure, les grandes collectivités ne participaient pas à la consultation des acteurs. L'Etat y participait mais plutôt en tant qu'expert. RFF était finalement l'un des seuls acteurs décideurs à être présent dans les groupes d'acteurs. C'était une charte de consultation des acteurs et d'information du public. L'information du public n'a pas eu lieu. Donc on reste avec une consultation des acteurs qui flotte au-dessus du territoire.

Il y a eu des choses, il y a des acteurs qui ont participé aux groupes de travail, il y a aussi eu des relations avec des associations locales (c'est la partie droite) et puis il y a eu, plus près du territoire que du dispositif de concertation, des réunions publiques organisées par les mairies et les associations, j'en ai parlé tout à l'heure. De l'autre côté, la décision, son lien avec le territoire, elle aurait un peu souhaité l'assumer à travers le rôle des grands élus et leur légitimité très forte, les réseaux locaux que chacun peut mobiliser sur le territoire et, enfin, parfois, on va jusqu'à discuter avec des propriétaires fonciers pour être bien sûr que la solution que l'on envisage est faisable concrètement sur le terrain.

On a un bilan de la concertation qui n'est ni tout blanc ni tout noir. En tout cas, il y a plusieurs ruptures dans ce schéma qui, pour les acteurs, sont problématiques.

C'était l'analyse du schéma. Tu as raison, il faut en parler vite fait. Pour aller encore plus dans la simplification et dans la caricature, vous m'en excuserez, mais c'est vraiment dans la logique de vous faire réagir aussi. Dans cette période 2005 à 2009, il y a eu plusieurs difficultés. La première, j'en ai parlé rapidement, celle de la gouvernance et de la décision entre RFF et les co-financeurs. Cela n'a pas été simple en termes d'échanges, en termes de prise en compte des éléments proposés par les collectivités co-financeurs par le maître d'ouvrage. Il y a eu des vraies difficultés, qui ont conduit à une forme de défiance. Cela ne veut pas dire que tout est raté ou tout est fini, mais il s'est construit une certaine forme de défiance.

La difficulté dont on a beaucoup plus parlé, c'est celle de la CAIP, qui est l'absence de lien entre la concertation et la décision et un problème de décrochage du grand public vis-à-vis du projet.

Notre analyse est simple : finalement, la médiation Cousquer règle assez clairement la 1ère question, 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, il nous semble qu'elle ne règle pas les difficultés de la concertation et de la consultation des acteurs.

J'insiste auprès des personnes qui auraient souhaité être rencontrées et qui ne l'ont pas été, la réunion d'aujourd'hui est vraiment l'occasion de réagir, de compléter, de valider, d'invalider, de mettre votre grain de sel dans ce bilan. On a un petit moment de discussion maintenant.

5. ECHANGES SUR LE BILAN

Gérard FLEURIOT (Direction départementale des territoires et de la mer du Var)

L'exposé qui vient d'être fait appelle de ma part un certain nombre de remarques. Premièrement, c'est un exposé que je qualifierais, pardon, d'un peu réducteur dans la mesure où l'on a l'impression que tous les acteurs disent la même chose. Or je ne suis pas du tout sûr que tous les acteurs aient dit la même chose. Si j'avais été interrogé en tant que fonctionnaire, je sais exactement ce que j'attendais de l'entretien, du résultat des discussions, etc. J'aimerais donc savoir s'il y aurait moyen d'avoir une approche plus catégorisée des réactions des acteurs compte tenu de leur profil.

Deuxièmement, c'est une remarque de forme, il me semble que l'on utilise de manière quasiment indifférenciée le mot « concertation » et le mot « consultation ». Si mes souvenirs sont bons, se concerter, c'est se mettre d'accord pour mettre en œuvre en commun un projet que l'on a en commun. Consulter, c'est : un acteur a un projet et il souhaite recueillir l'avis d'un certain nombre de partenaires ou d'acteurs sur le terrain et puis après, il tient compte ou non des avis recueillis. Or il ne faut pas oublier – je l'ai vu avec des fonctionnaires de haut niveau – que l'utilisation du mot « concertation » quand la réalité c'est la consultation, cela

donne toujours un mauvais résultat parce que les gens ne mettent pas derrière les mots utilisés les mêmes concepts et ils n'en attendaient pas les mêmes résultats.

Le dernier point sur lequel j'attirerai votre attention, c'est la liaison avec le grand public et l'information. Sur un tel projet – ma longue carrière m'a amené à conduire des tas de projets de tous types, hydrauliques, de développement, etc. –, il faut faire à un moment donné la différence entre être informé et être acteur. Être informé, c'est une phase descendante, on reçoit quelque chose. Être un véritable acteur, c'est peut-être à partir de l'information, peut-être à partir de la concertation ou de la consultation, travailler réellement dessus pour être en mesure d'apporter des éléments, un éclairage, des critères nouveaux à la discussion. Que le public soit informé, c'est sûrement très bien, il va être d'accord, il ne va pas être d'accord ; par contre, le fait d'être informé ne fait jamais qu'un projet devienne réellement le projet des intéressés, s'ils n'ont pas travaillé dessus.

Etienne BALLAN

Merci beaucoup. Je vous propose de prendre plusieurs réactions. Après, j'essayerai de répondre aux points où je peux répondre.

Jean-Claude CARPENTIER, élu du Var

Je représente aujourd'hui le président de la communauté de communes « Pays Mer Estérel », Luc Jousse. Monsieur Ballan, j'appuie la remarque que vous avez faite. Nous, élus locaux, n'avons pas la possibilité de donner suffisamment d'informations à nos concitoyens dans des réunions publiques. Vous avez semblé le déplorer, mais moi, je le déplore en tant qu'élu encore plus.

Etienne BALLAN

Monsieur derrière. On va faire un balayage comme ça.

Frédéric-Georges ROUX, TGV Toulon

A titres multiples, plusieurs associations et indépendant. Quand vous dites « les co-financiers veulent s'approprier toute la décision », il n'y a plus de concertation possible avec les acteurs, les acteurs pouvant être des petits élus. Vous avez dans ce processus fermé toute possibilité de concertation positive. Donc à la limite, consultation, oui, pour servir à quelque chose, servir d'alibi. Mais c'est parce que les co-financiers ont pris la décision de s'approprier, hors toute démocratie citoyenne, toute décision et tout le processus.

Etienne BALLAN

Je vous remercie. Je n'ai pas utilisé les mots appropriés parce que ce ne sont pas les mots que j'ai entendus. Je crois que j'ai parlé de « pouvoir revendiqué », ce n'est pas tout à fait pareil. On doit élaborer un dispositif de concertation et de gouvernance : c'est le moment que l'on est en train de vivre. Les co-financiers aujourd'hui sont extrêmement mobilisés sur la question de « qui décide ? », mais ce n'est pas forcément le « qui décide tout de suite ? », cela peut être le « qui décide in fine ? ». Quand on parle de « revendiquer un pouvoir de décision », c'est parce qu'effectivement, les grands élus aujourd'hui souhaitent garder la main. Maintenant, garder la main ne signifie pas qu'ils souhaitent que le projet ne se fasse pas avec les autres. Je n'ai pas entendu cela, je n'ai pas entendu « on fait le projet tout seuls sans écouter personne », que l'on soit bien clair.

Frédéric-Georges ROUX, TGV Toulon

Il faut bien constater qu'ils ont fui toutes les réunions de concertation.

Etienne BALLAN

Je ne prendrai pas non plus ce terme-là. Ils ont souhaité ne pas y être parce qu'ils s'estimaient représentés par RFF dans ces réunions. Le comité de pilotage est un comité où il y a une collégialité. A partir de ce moment-là, il est normal que, dans ces discussions, on puisse répartir les rôles en disant : RFF porte la parole du comité de pilotage dans les réunions de concertation. Je n'ai pas à juger évidemment ; simplement, je ne crois que le terme de « fuite » soit approprié.

Monsieur qui êtes élu du Var, je crois que vous avez bien dit les choses, je crois même que, sur un certain nombre de territoires dans le secteur où vous êtes, il y a des réunions de conseil de quartier où les élus sont amenés à parler du projet. Effectivement, beaucoup d'élus que l'on a rencontrés nous ont fait remonter ce besoin d'être informés, ce besoin d'être assistés sur l'information à donner aux citoyens.

Dans le même temps, d'autres élus ont pris les devants et organisé eux-mêmes des réunions publiques avec l'information dont ils disposaient. Je pense notamment à des communes plus près de Toulon dans le sillon permien, à la sortie Nord-est de Toulon.

Pour terminer, je vous rejoins tout à fait sur la question des profils. Est-ce que l'on peut analyser plus finement que ce que j'ai fait là qui est assez global ? Ce n'est pas évident. Pour nous, c'est plus dangereux de dire : « les associations pensent ceci, les co-financeurs pensent cela ». Tout de suite, on met les gens dans des cases. Le résultat de l'étude, c'est que c'est plus transversal que cela. Sur beaucoup de sujets, il n'y avait pas de possibilité d'analyse catégorielle. Par exemple, les associations varoises et les associations des Alpes-Maritimes que l'on a pu rencontrer, on ne peut pas les rapprocher en termes de bilan de la concertation ou de la consultation car elles ne pensent pas les mêmes choses, parce qu'elles n'ont pas le même vécu, elles n'ont pas eu les mêmes relations avec le maître d'ouvrage et avec les collectivités.

Sur la définition du terme de « concertation », vous touchez un point fondamental, je pense que l'on en a tous une. Comme on a tous une définition, on a décidé de prendre la définition qui engage le moins, comme cela, on est sûr que tout le monde sera d'accord. On a entendu la concertation dans cette étude au sens de « discussion publique sur le projet ». C'est extrêmement large. Au sein de cette concertation, il y a toutes sortes de processus, il y a la simple consultation, il y a la simple information descendante et il peut y avoir des moments de collaboration de projet, de participation des acteurs aux études techniques, etc. Donc vous avez tout à fait raison de pointer cela. Pour nous, on envisageait la concertation au sens très large. Après, au sein de cette concertation, il y a un moment formel qui est la consultation, un moment formel qui est la médiation, et puis plein de choses informelles que l'on a mises dans le même panier, mais qui, comme vous le dites, ne sont pas tout à fait de même nature.

On peut prendre une deuxième série de questions. Olivier Lesage. C'est complètement arbitraire, je fais un balayage latéral parce que je n'ai pas assez d'yeux pour compter la hiérarchie des prises de position.

Olivier LESAGE, Stop TGV Coudon

Cher Etienne, bravo pour cette présentation qui, je pense, doit satisfaire pas mal d'associations et qui est revenue sur beaucoup de frustrations que l'on a eues mais aussi sur la qualité de fond de certains échanges que l'on a pu avoir avec RFF.

Il y a quelque chose que je voudrais mettre en exergue particulièrement, tu l'as dit, c'est rare d'avoir de la part d'un décideur ou d'un n – 1 d'un décideur cette phrase « on est sorti de la technique et on est entré dans la politique de plain-pied ». Tu as aussi dit que, c'est dommage, on ne communiquait pas assez avec le grand public. Effectivement, dans cette salle, on est 250 et donc, moi, je vous fais la proposition que RFF à la sortie fasse une conférence de presse en expliquant que le politique a pris la main et que la technique est passée à la trappe.

Tu as aussi bien parlé de la médiation d'Yves Cousquer, je rejoins ce que tu as dit, et cela me fait plaisir qu'il soit là parce que parler de lui quand il n'est pas là est un peu gênant. Effectivement, Yves Cousquer a eu une médiation qui, pour nous, est apparue uniquement très politique. C'est très gênant pour des citoyens que nous représentons de savoir qu'il y a eu des études techniques qui sont parties à la poubelle et que certains grands élus ont imposé un choix. C'est gênant, je pense, pour RFF, il ne peut peut-être pas le dire, vous, vous l'avez dit, je vous remercie, j'espère que vous le ferez savoir.

Etienne BALLAN

Merci. Le monsieur avec la chemise jaune.

De la salle

On a eu de la part des acteurs une position commune, mais on n'a jamais entendu l'acteur principal, RFF, qui ne s'est jamais exprimé. C'est ce qui nous manque aujourd'hui. L'expression de RFF est passée inaperçue, on ne l'a pas entendu véritablement approcher le projet lui-même, sinon que de donner des informations techniques très larges pour satisfaire tout le monde. Pour nous, cela a été péjorant, de ne pas avoir une idée technique, ils ne sont pas des grands techniciens. Donc on aurait dû avoir de la part de RFF des précisions beaucoup plus ciblées de manière à pouvoir mieux comprendre le projet.

Etienne BALLAN

Merci. Dernière question, Madame Chevret.

Nadine CHEVRET, Stop Nuisances Cuers

Merci. Je vous félicite tout de même pour votre travail. A l'époque, le mot « concertation » nous avait choqués nous aussi, vous venez de l'expliquer, nous n'étions pas les seuls.

Ma question est un peu différente. J'aimerais demander à RFF, depuis juin 2009, date de décision de poursuite du projet par les Métropoles du Sud, de quelle manière il a consulté ou concerté les maires impactés par le choix des Métropoles du Sud, sachant que des maires avaient voté des motions de refus sur leur territoire. C'est la première question.

Etienne BALLAN

Je vais proposer d'abord à Yves Cousquer de réagir à la question d'Olivier Lesage.

Yves COUSQUER

Je voudrais d'abord dire, à propos de la double difficulté qui a été relevée, celle de la gouvernance entre l'Etat, RFF et les collectivités territoriales d'une part et d'autre part le défaut de concertation avec le public, que le mandat que j'ai eu après la réunion du 11 février du ministre Borloo avec les grands élus, les financeurs, n'était pas de refaire le débat public ni de rouvrir une phase de concertation.

Je n'ai pas méconnu le besoin de consulter, mais j'avais un cadre de temps limité, ma mission commençait le 11 février et devait s'achever le 15 juin. Elle devait permettre de lever la difficulté principale d'un projet sur lequel tout le monde était unanime parmi ceux qui le commandaient, c'était : il faut faire la LGV PACA. Laquelle ? Cela restait à préciser en levant ce macro choix : le tracé direct Aix-Est Var ou le tracé des Métropoles du Sud. Ce n'est pas une astuce technique qui a permis de traiter le problème politique, c'était de regarder en face les conclusions du débat public. Le débat public est venu renverser l'opinion préétablie de RFF et de l'Etat (le tracé le plus direct). Christian Frémont m'a dit, à la fin de ma mission, qu'il avait eu un consensus des mêmes élus en novembre 2003, un an et demi avant le débat public. Le débat public a changé l'ordre des termes pour une raison simple : c'est que les transports régionaux ferroviaires pris en charge par la région ici comme ailleurs ont suscité une attente qui n'existait pas à ce degré 15 ans avant quand la SCNF avait défini les grandes options du TGV Méditerranée qui s'arrêtait à Fréjus. On ne se posait pas la question de la Côte d'azur et de la fragilité de n'importe quel système ferroviaire fondé sur une seule ligne ferrée créée il y a 150 ans.

A partir du moment où l'on intégrait cela, et cela n'a pas été facile de l'intégrer au terme du débat public, donc on a passé du temps encore, mais c'est le temps du mûrissement, on ne peut pas gommer comme cela le mûrissement. Quand vous avez un maître d'ouvrage qui était sur une lancée, un débat public qui diverge par rapport à cette lancée, il fallait aussi que RFF fasse sa mue sur le sujet, il n'y avait pas que l'opinion publique qui devait évoluer, RFF aussi, la technostructure devait évoluer. Ma mission s'est déroulée à un moment où le simple fait de ne pas décider pour le ministre était une manière de rebattre les cartes et de dire « tout est ouvert ». Ma mission avait à regarder techniquement les choses, mais s'il y a un produit de ma mission qui est clair, c'est que l'on ne parlera plus simplement de LGV, on parle d'un système de transport pour que cette région soit à la fois branchée sur le reste de la France et de l'Europe et fonctionne en son sein beaucoup plus efficacement qu'elle fonctionne aujourd'hui. Donc je réfute votre assertion « ceci servait un dessein politique préétabli », il n'y avait pas de dessein politique préétabli, il y avait à clarifier les choses et 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.

Etienne BALLAN

Merci beaucoup. La réponse à Mme Chevret si vous le voulez bien sur la question des maires et du travail avec les maires.

Marc SVETCHINE

Arènes n'est pas « n – 1 de RFF », c'est un prestataire qui est indépendant, vous avez pu en juger, il ne m'a pas semblé qu'il était flagorneur envers RFF.

Par rapport à ce que monsieur de la DDTM a dit, nous tenons à ce que l'on reste dans le cadre de la commande passée à Arènes, c'est-à-dire une remontée complètement anonyme. Si l'on commence à trop catégoriser les types de réponses, une partie de cet anonymat disparaît, donc on souhaite vraiment rester dans une vision globale et cette restitution globale.

Yves Cousquer l'a déjà dit, les décisions sur cette LGV et sur l'ensemble du projet ferroviaire appartiennent aux décideurs. M. Borloo et M. Bussereau étaient légitimes pour faire le choix puisqu'ils sont ministres et sont en charge du dossier. Ce n'est pas le choix de RFF sur ce projet ferroviaire comme d'autres, c'est assez logique qu'il y ait des décideurs. Que penseraient les gens si c'étaient Jean-Michel Cherrier et moi-même qui choisissions le tracé ? C'est tout à fait légitime qu'il y ait une décision conformément au dispositif républicain.

Par rapport à ce qui a été dit sur le choix de la concertation, je crois l'avoir dit le 14 janvier et je continue de prétendre que l'on est plus intelligent à plusieurs et que le projet sera meilleur si l'on travaille ensemble. Même si ce n'est pas toutes les personnes présentes dans la salle qui décideront, moi non plus, je ne déciderai pas, en travaillant ensemble, je prétends que l'on arrivera à faire un système ferroviaire beaucoup plus performant. Notre volonté, c'est de travailler ensemble pour arriver au projet le meilleur possible, la décision appartenant aux décideurs.

Par rapport au sujet des élus, on est dans une phase assez difficile actuellement puisqu'on n'a pas tellement d'éléments supplémentaires par rapport à il y a 6 mois. On reviendra auprès des élus quand on aura avancé. Début 2011, on aura les premières hypothèses sur des fuseaux d'un kilomètre, on aura les retours de toutes les données socioéconomiques, les premières données environnementales, les données de trafic, beaucoup de données techniques et on commencera à aller vers les élus. Pour l'instant, on n'aurait pas beaucoup de choses de plus à dire qu'il y a quelques mois. Le temps de chacun est précieux, il vaut mieux aller les voir avec des éléments tangibles sur lesquels il puisse y avoir une amorce de dialogue.

Jean-Michel CHERRIER

Je voudrais juste apporter une petite précision sur ce que vient de dire Marc par rapport au processus des études. Les études complémentaires ont été longues, mais elles avaient pour but de comparer des scénarios. On a comparé des scénarios au Nord et au Sud, on a travaillé sur des grilles multicritères, il y a eu la mission d'Yves Cousquer, du secrétariat permanent et puis il y a eu un choix.

Aujourd'hui, on rentre dans un processus de projet normal, c'est-à-dire que l'on a une décision : le scénario des Métropoles du Sud. RFF est mandaté pour réaliser ces études. On a une décision du conseil d'administration. On a une convention de financement de 86 millions d'euros, qui met quelques mois à être délibérée et qui est en cours de signature, qui est le start des études. RFF prend ce temps pour réaliser des consultations pour gréer son organisation avec une assistance à maîtrise d'ouvrage et des bureaux d'études techniques. On a un bureau d'études environnementales pour étudier les zones de moindre impact et faire tout le travail de calcul d'installation des infrastructures des différentes variantes. On pourra rencontrer les gens dans le cadre de la concertation et un petit peu avant dès lors que l'on aura commencé à avoir quelque chose de tangible dans les études sur ces différentes variantes. C'est ce que l'on va faire. Cela a peu d'intérêt pour nous aujourd'hui de rencontrer les gens car on n'a rien de plus à dire que ce qui a été présenté dans la décision. C'est vrai que les EC troublent un peu cette logique de planification, il semblerait que les études sont terminées, mais non. Aujourd'hui, on a une décision : c'est Métropoles du Sud et maintenant, on travaille, donc on a 2 phases d'études. On retournera dans le cadre de la concertation à la discussion sur toutes les variantes avec la capacité d'intervenir sur les propositions avec les techniciens qui vont bien dans les mois à venir mais pas tout de suite.

Etienne BALLAN

Vous ne voyez pas d'intérêt à rencontrer les gens aujourd'hui en l'absence de nouvelles données. Pour autant, monsieur dont je n'ai pas retenu le nom, je vous prie de m'excuser, et Madame Chevret ont exprimé le fait que l'expression de RFF a été trop faible, trop tenue pendant toute cette période. Donc peut-être vous alerter sur une expression trop faible, une transmission d'informations trop mince, qui inquiète un certain nombre de personnes. Si la réponse est de dire « pour le moment, on ne voit pas d'intérêt à vous voir, donc on vous verra un peu plus tard », je me permets de...

Jean-Michel CHERRIER

Merci Etienne de cette petite remarque.

De la salle

Vous avez annoncé une estimation de coût à 15 milliards : est-ce que la ligne ira jusque dans les Alpes-Maritimes ?

Jean-Michel CHERRIER

Le projet des études, c'est bien d'étudier le scénario qui va jusqu'à Nice et les conditions de prolongation du système ferroviaire de la ligne nouvelle entre Nice et l'Italie. Ensuite, les 15 milliards du projet, c'est bien une réalisation d'une LGV et d'un système ferroviaire entre Marseille et Nice. Donc on va bien jusque dans les Alpes-Maritimes, au fin fond des Alpes-Maritimes.

Mon propos n'est pas de dire que l'on ne va pas rencontrer les gens, simplement, on est sur une phase technique et on n'a pas d'évolution majeure dans la partie technique. Si on a cette réunion aujourd'hui, s'il y a eu une étude qui a été faite par Arènes et si, aujourd'hui, on vous présente les phases de concertation à venir, c'est parce que l'on a pris un tout petit peu conscience qu'il y avait des choses potentiellement à modifier, en tout cas à vous écouter et à prendre en compte un retour d'expérience et à essayer de formater quelque chose d'un peu mieux au niveau de la communication. Pour autant, on ne va pas forcément y aller en ordre décousu, il faut que l'on ait une certaine logique de travail avec un petit peu tout le monde. On essaye de rencontrer le plus de personnes. Je pense qu'à la suite de cette réunion, on aura un travail qui consistera à regarder comment on va informer le public plus largement de toutes ces dispositions, c'est notre travail, on va en redébattre encore un petit peu avec Arènes, on verra les conditions dans lesquelles on va le réaliser.

Etienne BALLAN

Madame Chevret, brièvement s'il vous plaît. Après, il y a d'autres questions derrière vous.

Nadine CHEVRET, Stop Nuisance Cuers

J'ai bien noté que les maires n'avaient pas été contactés depuis juin 2009, pourtant bien impactés. C'est d'autant plus regrettable que certaines communes sont impactées par plusieurs fuseaux, n'est-ce pas ? A priori, la seule information un peu grand public a été l'envoi d'une plaquette avec un tracé vert qui apparaît aussi sur le site de RFF. Souvent, des citoyens voulant s'installer à Cuers contactent l'association pour savoir ce qu'il en est puisque finalement, c'est l'association qui est la mieux informée du projet. Ils me disent : il y

a un projet qui existait sur Cuers, mais il n'apparaît pas sur la plaquette, est-il abandonné ? Vous avez dû recevoir de nombreux courriers, me semble-t-il, mais les gens n'ont pas eu de réponse. Merci.

Etienne BALLAN

Merci. Il y a une question au fond, s'il vous plaît.

Jean-Claude PERNOUD, Association Le train avenir du Centre Var

Tout d'abord, merci aux hôtes de passer aux personnes qui sont devant le micro lorsqu'ils interviennent parce qu'à l'arrière, on n'entend rien.

Ensuite, est-ce qu'il est possible que RFF nous transmette les coordonnées d'Arènes pour pouvoir nous transmettre les informations qui nous arrivent, les réflexions, pour que vous puissiez en tenir compte sans que l'on soit obligé de prendre rendez-vous et de faire une réunion avec vous ? C'est quand même important pour tous les acteurs qui sont ici sans exception. On n'a pas besoin d'une réunion pour vous transmettre des informations. Par exemple, on a été choqué par un article qui est paru, lorsque des élus ont des projets sur la gare de Carnoules qui est le plus grand domaine ferroviaire appartenant à RFF à l'heure actuelle et qui est à l'intersection de la ligne non rétablie encore mais susceptible d'être rétablie de Carnoules-Gardanne. Il y a deux jours, le directeur des transports du Conseil général du Var, lorsque je lui ai dit « pourquoi s'efforcer de faire une gare LGV à Toulon même sachant que Toulon n'est pas plus accessible pour la région de Toulon que la gare St Charles pour les Marseillais ? », m'a répondu : « peu importe, quand la gare sera faite, on avisera ». On a l'expérience d'Aix TGV, qui est une catastrophe au niveau du stationnement malgré tous les efforts de parkings qui sont rajoutés sans arrêt. Le directeur des transports a répondu : « C'est le rôle des TER d'acheminer les clients sur la gare TGV. » Actuellement, vous partez de ? le matin à 8 heures, vous n'êtes pas arrivé avant 9 h 30 / 10 h à Toulon. Le Var Lib qu'a lancé le Conseil général est très intéressant puisque les gens payent 2 euros pour se transporter en car, mais les cars n'ont pas plus de facilités pour passer dans les bouchons pour accéder à la gare TGV. Attention, à la gare de Carnoules, vous êtes en train peut-être de vous débarrasser des nombreux hectares que vous possédez à l'intersection d'une ligne de transport TER qui va être rétablie en principe et ce sera un moyen d'accès.

Etienne BALLAN

Merci beaucoup. On va prendre une 3ème question, je continue le balayage par là.

Paul SERRE, agence d'urbanisme du pays d'Aix

J'ai été un modeste contributeur au secrétariat permanent de la mission de Monsieur Cousquer. Je crois que, sur l'aspect habillage technique à des positions politiques, il faut faire un peu attention. Les questions techniques, cela dépend du périmètre sur lequel on les pose. D'autre part, on peut admettre que les techniciens ont aussi un bout de déontologie. Je crois que mes collègues sont dans cette perspective-là aussi.

Etienne BALLAN

Merci. Les coordonnées d'Arènes sont disponibles avec plaisir à la fin de la réunion, il n'y a pas de problème. Simplement, je précise que notre mission ne portera pas sur l'évolution du foncier de RFF à Carnoules bien entendu. En revanche, si vous avez envie de nous

envoyer des éléments pouvant contribuer au bilan que l'on a fait, ce sera avec plaisir. Pour la suite, on fera cela de façon organisée, avec une méthodologie, un dispositif pour que chacun puisse contribuer à l'élaboration du dispositif de concertation auquel tout le monde sera invité à participer ensuite. Alors Carnoules ?

Marc SVETCHINE

Sur Carnoules, vous avez exposé votre point de vue. Actuellement, on est en phase d'écoute, donc on est un peu comme une éponge, on écoute et on accumule tout un ensemble de données. On ne peut pas répondre aujourd'hui puisque les études de fuseaux ne sont pas faites. Par contre, le point de vue que vous avez exprimé, je l'ai bien noté, c'est un point de vue dont on tiendra compte. Le sujet de la position des gares, de l'accès des gares en transport en commun est un sujet clé bien sûr.

Jean-Michel CHERRIER

La décision, c'est le scénario des Métropoles du Sud. La gare de Cuers, c'était le scénario Métropoles du Sud Toulon Nord. Ce n'est pas le scénario qui a été retenu.

Etienne BALLAN

Voilà pour la clarification.

De la salle

Et la gare de La Seyne ?

Jean-Michel CHERRIER

On va travailler, dès que l'on aura les équipes en place, sur les différents scénarios. On va travailler dans le cadre d'une concertation. Vous parlez de La Seyne, donc c'est un produit qui va revenir, on ne l'occulte pas. Il faudra que ce produit corresponde au système ferroviaire que l'on va étudier, qu'il y ait de bonnes conditions de le faire, qu'il y ait un aménagement du territoire qui aille bien, on rentrera ces études urbaines dans les dispositions d'aménagement du territoire, d'aménagement urbain, etc. Donc il y a des conditions à cette gare comme il y a des conditions à la gare centre, comme il y a des conditions à la gare Toulon Est, comme il y a des conditions à l'ensemble des études du dispositif. Il faut que l'ensemble soit cohérent. Si vous commencez tous à me poser la question de savoir ce qui va se passer à tel endroit, je ne pourrai vous répondre que globalement cela, ce n'est pas de la langue de bois, c'est que les études ne sont pas faites, on va les faire au fur et à mesure. Ce qui est certain, c'est qu'il va y avoir une concertation sur les études que l'on va produire. Il n'y a pas d'esquisse, simplement, aujourd'hui, il faut que le travail se fasse et que l'on laisse les étapes se produire au fur et à mesure.

Etienne BALLAN

Je repars ici à nouveau. Monsieur qui a demandé la parole.

Gérard ROBERT, association pour les transports publics Cannes-Grasse

Dans les Alpes-Maritimes, on a entendu parler de plein de scénarios, y compris le scénario par le piémont qui a été maintes fois évoqué il n'y a pas si longtemps. Où en sommes-nous ? Comment va-t-on arriver dans les Alpes-Maritimes ?

Christian FLOUR, 1er adjoint de la commune de La Farlède

La Farlède, la gare de Toulon Est est l'alternative ou le complément à la gare de Toulon Centre. La Seyne, on n'en parle pas beaucoup, Cuers semble être abandonné et donc notre commune risque d'être impactée fortement. Je regrette qu'il n'y ait pas eu, sinon de la concertation, un minimum d'informations pour nous donner, venant de votre part, RFF, des idées plus précises sur ce qui risque de nous arriver. L'impact d'une gare soit de complément soit principale de l'aire toulonnaise sur 8 500 habitants est colossal. En plus de cela, il faut bien que le train arrive et reparte. Le fameux couloir de 7 kms qui va être réduit à 1 km : il y a certains endroits où, visiblement, le couloir ne dépasse pas 500 mètres.

Actuellement, on travaille sur le PLU qui est un élément extrêmement important de la vie communale et qui suscite des attentes voire des impatiences parmi nos concitoyens. Certains qui se trouvent sur des zones qui nous paraissent limites par rapport à l'implantation future d'un secteur réduit à 500 mètres ou même à 200 mètres demandent des permis de construire. Et nous, il faut que l'on travaille là-dessus. Bien entendu, on aimerait au moins être un peu informé et, dans le cadre de la concertation que vous voulez mener pendant les deux années qui viennent, on aimerait bien discuter avec vous rapidement de ce qui est probable dans les endroits les plus fortement impactés. Si nous à La Farlède, on ne vient pas nous voir, déjà, on a un peu du mal à imaginer les dangers et à voir les conséquences réelles de ce que cela va donner, on a du mal à répondre à l'attente de nos concitoyens en termes d'urbanisme, finalement, on travaille un peu à l'aveugle. On aimerait bien avoir des échanges avec vous.

La concertation, c'est autre chose. J'ai bien entendu la définition de tout à l'heure. Il est évident que, nous, l'impact d'une gare à La Farlède, on ne peut pas être pour. Donc c'est plutôt de l'information. Si cela nous est imposé, on aimerait bien voir comment cela peut se faire au moindre dégât possible sur le site, en termes d'urbanisme en particulier. Une gare, cela prend un nœud ferroviaire à créer, mais cela prend aussi un nœud routier à créer, cela impacte des zones à plusieurs centaines de mètres de la gare et les voies qui partent et qui arrivent impactent également ces zones de façon importante sur un couloir relativement important. Si l'on ne peut pas discuter le plus vite possible et si l'on n'est pas informé le plus vite possible, on va faire des bêtises vis-à-vis de nos électeurs et de nos concitoyens. Pour nous, cela manque un peu de lisibilité.

Etienne BALLAN

Merci beaucoup. Je crois qu'il y a encore une question.

Serge JOVER, ADEV (association de défense de l'environnement de Villeneuve-Loubet)

Tout d'abord, merci pour votre présentation. J'espère que vous avez pris un échantillonnage qui représente l'ensemble de la population des trois départements. Quand vous dites que les Alpes-Maritimes n'étaient pas très concernées, je pense que vous avez raison. Tout récemment, nous avons organisé l'assemblée générale. D'ailleurs, je voudrais remercier Monsieur Cherrier qui nous a aidés pour préparer cette assemblée générale. Il nous manquait des éléments, on les a eus. C'est vrai que la population dans les Alpes-Maritimes

ne sait pas du tout ce qu'est la LGV PACA. Il y a très peu d'information, même la presse n'en parle pas ou très peu. Il y a même une confusion, beaucoup pensent que la LGV PACA et la 3ème voie ferrée, c'est un peu la même chose. D'ailleurs, la LGV PACA va passer sur la 3ème voie, on entend plein de choses dans ce sens. Il y a vraiment un manque d'information. Vos réunions, vous les faites toujours dans les Bouches-du-Rhône, ici à Marseille. Je comprends que c'est la facilité pour vous, mais ce serait bien de faire des réunions de temps en temps aussi dans les Alpes-Maritimes et dans le Var. Je pense que les Alpes-Maritimes sont aussi très concernées par ce projet. Je crois qu'il est important d'écouter ce qu'ils ont à dire. Quand vous entendez le maire de notre commune qui dit « de toute façon, c'est dans combien d'années qu'on va le voir ? Il n'y a pas d'urgence. »

On rentre dans une crise assez compliquée au niveau économique. Tout en tunnel, je veux bien, où va-t-on mettre les remblais ? Cela a un coût, c'est énorme. Je ne suis pas convaincu que l'on soit capable de faire une telle réalisation dans le futur avec les problèmes économiques que nous avons aujourd'hui.

Dernier point, n'oubliez pas qu'en 2014, nous allons avoir une fusion entre le Conseil général et le Conseil régional, on aura peut-être un financeur de moins, je ne sais pas comment cela va se passer.

Etienne BALLAN

Merci beaucoup. Une dernière courte question ici. C'est le monsieur avec la chemise jaune qui a parlé tout à l'heure.

De la salle

Dans les Alpes-Maritimes, l'ensemble des communes ont des vues bien précises sur les emprises ferroviaires. Je parlerai de Cannes La Bocca, je parlerai un peu d'Antibes, je parlerai de Nice St Roch, je parlerai de Menton. Des ministres se sont déplacés et ont avancé des propos notamment sur St Roch. Il y a des projets aussi sur Cannes marchandises. Donc on est un peu inquiet. A Beaulieu, on avait une possibilité de faire une 3ème voie, mais on a vendu les terrains concernant les emprises ferroviaires de la gare de marchandises à un promoteur. Donc aujourd'hui, à l'emplacement de la gare de marchandises, on a un super immeuble avec vue sur la Méditerranée. Mais notre TGV, s'il avait besoin d'une 3ème voie à ce niveau, on ne l'aura pas. Donc notre première question, c'est de dire : est-ce que l'on gèle ces terrains sur l'ensemble tant que le projet n'est pas déterminé ?

Deuxième question, il n'est pas question que le TGV passe sur la ligne littorale parce qu'aujourd'hui, le cadencement prend l'ensemble des besoins ferroviaires sur la ligne littorale. Merci.

Etienne BALLAN

Si vous le voulez bien, on aura tout à l'heure un bon moment de débat, ne vous inquiétez pas.

Sur les Alpes-Maritimes, vous confirmez les uns et les autres un résultat très clair : ce problème d'information des Alpes-Maritimes, ce manque d'implication des acteurs des Alpes-Maritimes dans les concertations précédentes font qu'il se pose des questions dans les Alpes-Maritimes qui ne se posent plus ailleurs. Dans les Alpes-Maritimes, un certain nombre d'acteurs se disent : il y a d'autres projets que celui de la bande des 7 kms, celui par le piémont par exemple, qui n'ont jamais été discutés encore. Très concrètement, le fait de

ne pas avoir parlé avec un certain territoire fait qu'aujourd'hui, il ne peut pas être au même niveau de débat que les autres. Les acteurs des Alpes-Maritimes nous ont tous dit : on a besoin de repartir sur quelque chose de très large.

Marc SVETCHINE

RFF, nous sommes à la disposition de tous les élus qui voudraient avoir un point sur l'avancement du projet. Bien évidemment, on ne pourra pas donner le tracé puisqu'il n'est pas connu. Je comprends la difficulté des élus vis-à-vis de leurs concitoyens. Nous avons la même aussi, beaucoup de personnes nous écrivent à RFF en disant : « j'ai envie d'acheter un terrain, est-ce qu'il est concerné par le projet de LGV ? » S'il est en dehors du secteur des métropoles, tout va bien, mais s'il est dans le secteur des métropoles, on ne sait pas répondre puisqu'il n'y a pas de fuseau, d'où l'intérêt que l'on essaye d'avancer le plus vite possible pour réduire à une bande de 1 000 mètres voire moins dans les secteurs très contraints pour permettre à chacun de travailler, et notamment aux élus de travailler sur leurs documents d'urbanisme, sur leur PLU ou leur schéma de cohérence territoriale et que l'on puisse répondre aux citoyens qui souhaitent faire un projet immobilier.

Sur la question des terrains, globalement, on fait attention parce que l'on n'a pas beaucoup de terrains. Entre Marseille et Nice, la voie ferrée passe souvent près de la mer. Donc les quelques terrains qui nous restent font l'objet de convoitises assez fortes de la part de tout le monde. Les terrains qui ne sont pas utiles au ferroviaire, on les vend (nos collègues de la SNCF font pareil) dans le cadre de l'engagement national qui nous est demandé par le gouvernement pour mettre des terrains non utiles au ferroviaire sur le marché. Je précise aussi que, pour tous les terrains que l'on vend, on exige qu'il y ait au minimum 30 % de logements sociaux dans les opérations qui sont bâties sur nos anciens terrains.

Jean-Michel CHERRIER

Pour ma part, et c'est le cas pour toute l'équipe, je crois avoir répondu systématiquement présent à toute invitation qui m'a été formulée pour venir expliquer le projet à quelque endroit que ce soit. Invitez-nous, on viendra.

Etienne BALLAN

Qui fait le premier pas ? Qui invite qui ? C'est une question qui fait la transition avec les attentes.

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

6.1. DE QUOI FAUT-IL DISCUTER MAINTENANT ?

A nouveau, on retombe comme premier constat sur la disparité et la diversité. On a entendu des gens qui voulaient tout rouvrir autant que des personnes qui voulaient aller dans le détail et dans le concret des choses puisque la décision du scénario des Métropoles du Sud avait été prise. Donc on a vraiment deux pôles, il n'y avait pas d'unité dans les positions. Il n'y a

pas 50 % d'un côté et 50 % de l'autre, c'est beaucoup plus compliqué que cela. Donc pour certains, les points durs locaux, les tracés, du concret. Pour d'autres, du global, à quoi cela sert ? Pourquoi on le fait ? On a mis une petite citation ici, qui illustre bien l'écart qu'il y a entre cette « stratosphère du projet » même si c'est un peu péjoratif sans doute et la question très concrète et pratique des tracés.

Deuxièmement, dans quel cadre peut-on discuter à présent ? Il y a quelque chose qui est relativement clair, c'est que l'on doit faire avec ce choix des Métropoles du Sud. Peu de gens nous ont dit « c'est un choix complètement impossible, il faut en changer tout de suite ». Certaines personnes en revanche pensent que c'est un choix qui n'est pas tenable et que la réalité des choses fera que l'on reviendra au tracé Nord, mais d'abord, ils sont très peu nombreux et c'est véritablement une vision à long terme. Donc à court terme et dans l'immédiat, il n'y a pas de remise en question très forte de ce choix des Métropoles du Sud.

En revanche, beaucoup de gens sont conscients que les coûts étant ce qu'ils sont, il faudra phaser et donc que la question du phasage du projet est une question à discuter dès maintenant.

Enfin, une insistance d'un certain nombre d'acteurs sur ce que l'on peut déjà gagner sur la ligne existante. Qu'est-ce que l'on peut gagner en temps ? Est-ce que l'on ne peut pas déjà redresser des courbes, faire des choses sur la ligne existante qui permettraient de gagner un certain temps ? Chacun y va de son estimation. Qu'est-ce que l'on peut gagner déjà en termes de capacité sur la ligne existante, notamment sur les liaisons périurbaines ?

Ces questions un peu « stratosphériques » : beaucoup de personnes se posent plein de questions sur les fonctions prioritaires du projet. Est-ce que l'on a changé ? Est-ce qu'effectivement, comme l'a rappelé Monsieur Cousquer tout à l'heure, on a fait rentrer le TER (c'est cela la grande modification) et donc on est passé à un système ferroviaire plutôt que simplement une LGV ? Mais du coup, il y a des choses très concrètes qui ont évolué aussi. Très concrètement, un certain nombre d'acteurs des Alpes-Maritimes disent : « L'enjeu pour nous, ce n'est plus la grande vitesse, c'est fini. L'enjeu, c'est la saturation routière et c'est donc le transport périurbain sur l'agglomération Nice-Côte d'azur ». Donc on fait une hiérarchie, on a une hiérarchie et on voudrait discuter de cette hiérarchie. Est-ce qu'on la partage ?

Deuxième question, la question d'aller vite entre les deux grandes villes de la région est une fonctionnalité, un service rendu qui monte aujourd'hui, un certain nombre d'acteurs nous en ont parlé. Certains nous disent « Nice-Marseille en une heure, on s'en fout ». D'autres disent « Nice-Marseille en une heure maintenant, c'est vraiment la fonction que l'on attend le plus de ce projet ».

En filigrane des entretiens, puisqu'on parle de système ferroviaire, on devrait parler dans la concertation d'aménagement du territoire. Si l'on prévoit un système ferroviaire, qui doit piloter l'autre ? Est-ce le ferroviaire qui aménage le territoire ou est-ce l'aménagement du territoire qui définit le ferroviaire ? Question vaste. On s'arrêtera à 17 heures quand même.

Du coup, il y a des interrogations plus précises sur les questions d'aménagement du territoire et en particulier la question du prolongement vers l'Italie. L'arc méditerranéen, est-ce une chimère ou une réalité ? Beaucoup d'acteurs souhaitent pouvoir en débattre et du coup, sont gênés que le dossier d'enquête d'utilité publique ne le prenne pas en compte, même si les études le font.

6.2. COMMENT DISCUTER : LES PRINCIPES D'UNE CONCERTATION RÉUSSIE

Comment discuter ? Il y a un certain nombre de principes qui sont très clairs.

D'abord, clarifier le système, c'est-à-dire dire ce qui est à débattre, ce qui ne l'est pas, les calendriers, à quel moment, comment tout cela est accroché à la décision ? Jusqu'à présent, ce n'était pas clair. Donc il faut absolument le clarifier.

Ensuite, la question du dialogue direct, on en a parlé déjà avec notamment des élus qui nous l'ont dit tout à l'heure, des moments où l'on peut se voir, que ce soit des réunions publiques ou des réunions de travail, mais qui doivent être articulés. L'articulation des scènes dont j'ai parlé tout à l'heure.

Ensuite, mettre en place un système de suivi des engagements avec un tiers garant. Le tiers garant, c'est-à-dire la personne qui a été nommée par la Commission nationale du débat public, Philippe Marzolf, pour la consultation des acteurs et l'information du public entre 2006-2008. Ce système de tiers garant, un certain nombre d'acteurs souhaitent le voir se prolonger.

Dernier point, la prise en considération des propositions faites. Là, tout le monde se réfère aux fiches thématiques. Sont-elles prises en compte ? Où en est-on de cette question ?

6.3. QUEL DISPOSITIF DE CONCERTATION ?

6.3.1. UNE VOLONTÉ DE DÉBATTRE INTACTE, MAIS À CERTAINES CONDITIONS

D'une certaine manière, je vais vous faire part d'une forme d'étonnement. Avec la dimension critique que tous les acteurs ont formulée sur les concertations jusqu'à présent, moi, à titre personnel, je m'attendais à ce qu'un certain nombre d'acteurs me disent : « Il y en a marre, cela suffit, on ne continue pas à jouer ce jeu-là. » Au contraire, le retour de l'ensemble des entretiens est plutôt de dire : « On veut continuer. Ce que l'on a fait avant n'a peut-être pas servi à grand-chose, mais on veut continuer à débattre. Si les conditions le permettent, on jouera le jeu ». C'est important parce que ce n'est pas automatique, il y a un certain nombre de projets où cela ne se passe pas du tout comme cela.

La 1ère condition, c'est le besoin d'information et de mise à plat. On voit justement les différents degrés d'information des uns et des autres de ce qui a été discuté, ce qui n'a pas été discuté, ce que l'on sait, ce que l'on ne sait pas.

Le 2ème point, c'est la transparence. Je crois que vous avez une citation qui est assez explicite. C'est une injonction à l'ensemble des décideurs : « il faudra qu'ils soient sérieux, rigoureux et transparents ».

Enfin, on y revient, pouvoir discuter du projet sans être seulement dans le politique. J'insiste bien sur cette citation, elle me semble intéressante, « Nous souhaitons une décision objective et pas seulement politique. » Cela ne veut pas dire « et pas politique », cela veut dire « et pas seulement politique ». Concrètement, ce n'est pas la technique contre la politique. Il y a de la politique dans le projet et quelque part, c'est normal, mais il faut absolument essayer de rationaliser et de fonder les décisions sur aussi autre chose que les choix politiques.

6.3.2. L'INTÉRÊT D'UNE CHARTE ?

Honnêtement, la charte n'a pas rencontré un franc succès. Le principe d'une charte est dans l'idée du maître d'ouvrage depuis le début de la mission qui nous a été confiée. Là, on a été un peu douché sur cette question. Les chartes, en gros, cela ne sert à rien, on s'en sert pour caler les armoires. Pour autant, il y a bien besoin de quelque chose qui s'appellerait peut-être autrement mais qui est une base d'engagements co-construite à laquelle chacun peut se référer. Quand on lit cette phrase, on se dit : c'est quoi une base d'engagement co-construite à laquelle chacun peut se référer ? Cela fait penser « charte », donc on est un peu dans une ambiguïté. Peut-être que c'est le terme qui pose problème, peut-être que c'est la façon de le faire. En tout cas, il y a quelque chose à inventer par rapport à cela.

La formalisation par la charte n'est pas l'essentiel. Ce n'est pas l'outil qui est essentiel, c'est ce que l'on met dedans, c'est-à-dire que l'on met en place un dispositif clair et détaillé.

Dernier point, un certain nombre d'acteurs (de toutes catégories, mais peu nombreux) disent : il ne faut pas non plus figer les choses, les corseter dans un dispositif qui ne pourrait pas évoluer ensuite avec le temps.

6.3.3. UNE CONCERTATION ATTENDUE À DIFFÉRENTES ÉCHELLES

Concrètement, les attentes sont assez générales. On n'est pas en train de dire « c'est bon, on a fait avec le grand public, maintenant, on se réunit en petits groupes » ou inversement, « on a fait en petits groupes, maintenant, il faut aller voir le grand public ». Concrètement, c'est concomitant, les attentes portent sur l'ensemble des échelles et l'ensemble des scènes : le grand public, le niveau local (on a entendu plusieurs exemples tout à l'heure), mais aussi les groupes de travail (la méthode des groupes de travail en petit nombre où l'on arrive à parler du projet très concrètement, à rentrer dans les détails techniques, est plutôt plébiscitée, beaucoup de gens souhaitent que cela se poursuivent). Cela veut dire que l'on va vers quelque chose d'assez large, s'il faut faire en même temps des réunions publiques, des réunions communales, des groupes de travail. Dernier point, cette question d'une attente différenciée par territoire, les Alpes-Maritimes se détachent en disant « nous, on a besoin de plus parce que l'on a fait jusque là moins, on a été concerné moins ».

6.3.4. GOUVERNANCE ET DÉCISION

Notre mission est sur la concertation et la gouvernance. Pourquoi ? Parce que la gouvernance est cadrée par la convention de financement des études, il y a un certain nombre de comités qui sont prévus, mais ce cadrage est encore assez souple, c'est-à-dire que ces comités n'ont pas de feuille de route extrêmement précise, ils ont plutôt des définitions assez larges. La mission et le travail que l'on est en train de faire doit pouvoir amener à faire évoluer, ou en tout cas à discuter de ces différents comités et de l'organisation de la gouvernance.

6.3.4.1. Le comité de pilotage

Globalement, il n'y a pas de remise en cause du rôle du comité de pilotage comme organe décisionnel et même tout le monde semble adhérer plutôt à l'idée que l'Etat présidant le comité de pilotage, il est à la bonne place pour être le garant de l'intérêt général, en tous cas pour être celui à qui l'on demande des comptes en termes d'intérêt général. Concrètement, ça, c'est plutôt organisé de manière correcte.

La question est : quelle ouverture de ce comité de pilotage est possible, s'il y en a une ? Est-ce en ayant de nouveaux membres, collectivités, qui pourraient éventuellement devenir co-financiers pour entrer au comité de pilotage, voire ouverture du comité de pilotage à d'autres personnes qui ne soient pas co-financiers ? Est-ce que l'on peut imaginer aussi ouvrir le comité de pilotage à des observateurs, qui n'ont pas le droit de vote ou le droit de décision, mais qui seraient intéressés à y être comme observateurs ?

6.3.4.2. Le secrétariat permanent

Le comité de pilotage se réunit assez rarement. Il y en a un en juin là et un en juin prochain. La mise en place d'un secrétariat permanent avec des personnes de confiance des grands élus et des personnes en responsabilité de services ou de directions générales pour discuter du projet a produit pendant la mission Cousquer un certain nombre de choses. Pourquoi ne pas le faire continuer ou imaginer de continuer ? Beaucoup d'acteurs nous disent : cela ne peut pas durer tout le temps, c'est-à-dire que l'on ne peut pas gérer le projet à l'échelon du secrétariat permanent, à cet échelon de responsabilité dans les collectivités. Par contre, le réutiliser, le réemployer, le réveiller un certain nombre de fois dans les moments clés du projet, cela peut être extrêmement intéressant.

Dans ce secrétariat permanent, il se passe des choses entre les territoires eux-mêmes. Alors que l'on est depuis longtemps dans ce projet sur un système « chacun chez soi, chaque grand élu chez lui, chaque département isolé », le secrétariat permanent, les comités techniques aussi qui préparent les comités de pilotage, le secrétariat permanent a permis de voir que l'on pouvait s'occuper des affaires de l'autre. Cela ne veut pas dire décider à sa place, cela ne veut pas dire que tel grand élu va imposer à son voisin de faire comme ci ou comme ça, mais un certain nombre d'acteurs reconnaissent l'intérêt de ce secrétariat permanent pour décroiser les territoires entre eux, avoir permis plus de discussions au niveau interdépartemental ou régional. Telle collectivité, tel grand élu pourrait peut-être aller défendre le projet sur un autre territoire que le sien.

6.3.4.3. Les comités territoriaux

Le comité territorial – vous en avez entendu parler à peu près tous – suscite autant de craintes que d'espoirs. Plutôt de l'espoir de la part des acteurs associatifs, socioéconomiques pour y être. Plutôt de la crainte de la part des co-financiers en disant : comment va-t-on arriver à ce que ce soit productif ? Cela suscite en tout cas beaucoup d'intérêt. En particulier, c'est un lieu où l'on pourrait imaginer d'assurer la représentation de chaque catégorie d'acteurs et de chaque territoire. Mais à ce jour, dans les discussions que l'on a pu avoir, peu de réflexions concrètes sur : comment est-ce qu'on l'organise ? Qui est-ce que l'on met dedans ? Comment cela pourrait marcher ?

Il nous reste une petite demi-heure, je crois. Si vous le voulez bien, on prend une série de questions.

7. DÉBAT SUR LES ATTENTES

Christian BACCINO, Environnement pierrefeucaïn

Cela fait partie, pas de ce volet-là, du premier volet. Je représente la viticulture du département parce qu'aujourd'hui, il y a des personnes qui ne peuvent pas venir. Depuis tout à l'heure, on entend parler des métropoles, des citadins. C'est bien beau, mais il ne faut pas oublier qu'entre les métropoles, entre les villes, il y a des territoires où il y a de la viticulture, de l'agriculture, des gens qui sont dynamiques, il y a des entreprises. Je pense qu'il ne faut surtout pas les oublier parce que, depuis le début, on n'en a pas parlé.

Etienne BALLAN

Merci. Passez le micro juste derrière vous.

Jean-Claude PERNOUD, Association Le train avenir du Centre Var

Je voudrais donner une réponse au monsieur de Villeneuve-Loubet qui se plaint pour les Alpes-Maritimes qui ont l'air de prendre le train en marche. Pour RFF et pour la CNDP, je voudrais dire que toute la région PACA a été informée de la même façon. C'est ce qui avait été décidé dans la première réunion de travail avec Monsieur Frémont à Marseille, la première réunion organisée par RFF pour la CNDP. Nous avons assisté, nous, à toutes les réunions du débat public dans l'ensemble de PACA. La région où il y avait le moins de participants, c'était tout le secteur de Nice et des Alpes-Maritimes où il y avait très peu de monde dans les réunions de travail. Si aujourd'hui, ils sont mal informés, il faudrait peut-être qu'ils fassent leur acte de conscience.

Deuxième question, dans PACA, il y a beaucoup de gens qui ont pris leur retraite qui ont beaucoup d'argent. Dans le cadre des problèmes de financement, on réfléchit aux municipalités, aux groupements de communes, qui ont des difficultés financières et RFF qui bien sûr n'a pas un sou, l'Etat non plus. Quand on a construit le tunnel sous la Manche, il a été fait appel au partenariat financier des particuliers. Pourquoi ne pourrait-on pas réfléchir à la possibilité d'interroger le grand public pour savoir quels sont ceux, s'ils veulent tant de ces liaisons TER et LGV, qui seraient prêts à participer ou du moins émettre un vœu ?

Etienne BALLAN

Merci. Une dernière question avant de faire un premier tour de réponse. Madame Chaix.

Michèle CHAIX, Stop Nuisance Cuers

Concernant l'élaboration de la charte, vous allez tenir compte, je suppose, de toutes les réflexions émises, mais qui nommément va s'occuper de l'élaboration de la charte ? Très précisément. RFF, je suppose, et quelles personnes vont y participer ? Allez-vous vous inspirer de la charte établie pour la LGV Sud-ouest ?

Ensuite, en octobre, je suppose d'après votre présentation que vous allez convoquer les acteurs en réunion de concertation. Est-ce pour approuver la charte ? Pourra-t-on la modifier, la compléter ? Merci.

Etienne BALLAN

Merci beaucoup. Peut-être on commence par l'agriculture.

Jean-Michel CHERRIER

Je remercie M. Baccino de sa remarque. Evidemment, la viticulture n'est pas du tout mise à part dans le projet, elle en fait partie intégrante, comme l'agriculture. Cela fait partie des thématiques qui ont été abordées post débat public et qui continuent à l'être dans le processus des études qui vont essayer de définir les infrastructures. Donc la viticulture est évidemment un enjeu extrêmement important.

Christian BACCINO, Environnement pierrefeucaïn

Les lignes passeront sur les territoires agricoles. On est là et on ne se laissera pas faire, on ne se laissera pas marcher dessus. S'il faut redescendre dans la rue avec les tracteurs, on y redescendra.

Marc SVETCHINE

Je surenchéris sur ce que dit Jean-Michel Cherrier. Bien évidemment, l'agriculture, la viticulture, c'est un enjeu essentiel. Ceci étant, il ne faut pas non plus que l'on porte tous les péchés de la terre. Le week-end dernier, il y avait des agriculteurs qui manifestaient dans les Alpes-Maritimes. En 30 ans, s'il y a eu une chute aussi considérable du nombre d'agriculteurs, ce n'est pas la faute du train. On fera tout le nécessaire pour minimiser l'impact de notre projet sur le monde agricole, on sait le faire et on le fera. C'est un enjeu très important, c'est même un enjeu à l'échelle de la planète parce que l'on va être 9 milliards en 2050, donc la préservation des terres agricoles est un enjeu majeur pour tout le monde. Vous ne le faites pas, mais certains le font en disant : « c'est terrible, mais le train va abîmer des terres agricoles ».

Etienne BALLAN

Monsieur Baccino, avant que vous ne réinterveniez, je précise juste que l'on n'aura pas la possibilité de faire un échange sur le fond sur la prise en compte ou non des terres agricoles aujourd'hui.

Christian BACCINO, Environnement pierrefeucaïn

Cela fait déjà plusieurs réunions où je viens où le monsieur nous dit la même chose « ce n'est pas le train qui a ruiné l'agriculture ». On le sait très bien, mais cela en fait partie aussi. Des PLU qui sont mal étudiés parce que les gens veulent plutôt construire que garder la viticulture. Des mairies, je ne citerai personne en particulier, on sait très bien que ce n'est pas le rail qui a ruiné l'agriculture, mais il faut quand même le prendre en compte et savoir qu'il y a une agriculture très vivante et très efficace entre les 2 métropoles. Je le redis. Il faut faire attention à ce que l'on fait.

Etienne BALLAN

Merci beaucoup. Sur la question du financement, je pense que Monsieur Cousquer ici présent qui est mandaté sur la question du financement a entendu l'idée d'un actionariat populaire.

Je voudrais demander à Julie de répondre à la question de la charte ou plutôt du dispositif, puisque le mot « charte » est à prendre avec des pincettes. Comment va-t-il être discuté et par qui ?

Julie TALDIR

Le dispositif est en cours de définition, notamment avec cette réunion de restitution aujourd'hui. La mission d'Arènes comprend également un retour sur les concertations post débat public qui sont en cours de réalisation sur deux projets de lignes ferroviaires à RFF : le projet Poitiers-Limoges et le projet des grands projets du Sud-ouest. On souhaite avoir l'œil critique d'Arènes sur ces concertations post débat public qui sont en train d'être menées et qui sont réalisées aussi avec des tiers garants, également dans le cadre d'une charte. On souhaite avoir un recul par rapport à ce qui a été fait jusqu'à aujourd'hui et qui est assez nouveau à RFF pour pouvoir tirer les enseignements aussi de ces projets et pouvoir alimenter notre réflexion sur la LGV PACA.

La construction du dispositif de concertation s'appuiera sur le bilan de la consultation sur la LGV PACA, le retour d'expérience sur la concertation post débat public Poitiers-Limoges et des grands projets du Sud-ouest. On souhaite assurer la diversité des acteurs pour construire ce dispositif de concertation. Donc à partir de septembre, des groupes de travail seront organisés pour la construction de ce dispositif pour 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.

Etienne BALLAN

Mme Chevret.

Nadine CHEVRET, Stop Nuisances Cuers

Concernant la charte de la concertation territoriale des grands projets du Sud-ouest, qui a été validée le 11 mai 2010, est-elle mise sur le site de RFF ? Parce nous ne l'avons pas trouvée sur RFF.

Jean-Michel CHERRIER

Je crois qu'il y a un site de GPSO, mais je ne peux pas vous le confirmer.

Nadine CHEVRET, Stop Nuisances Cuers

Il serait intéressant de la mettre, de manière à ce que les personnes ici présentes puissent la consulter et aient une petite idée en ayant le tiers garant de la Commission du débat public qui était chez eux. Merci.

Jean-Michel CHERRIER

Il n'y a pas de problème, ce sera fait.

Julie TALDIR

Le projet de loi Grenelle 2 est en train de se finaliser. Il y a plusieurs éléments dont on a parlé aujourd'hui : cette question du tiers-garant et la question de la prise en considération des résultats de la concertation. Ce sont des éléments que l'on souhaite aussi intégrer à notre démarche de concertation. En septembre, on aura sûrement un projet de loi adopté et on le prendra en compte dans notre façon de concerter.

Etienne BALLAN

Il y avait Madame d'abord.

Soledad TARI, Association des vins de Bandol

Je vois qu'il y a le comité de pilotage et le comité territorial. Il demeure beaucoup d'interrogations, mais je voulais savoir si l'on avait une idée du fonctionnement, s'il va y avoir des groupes de travail, si ce sera des groupes de travail thématiques. Là, par exemple, je vois que vous avez contacté différentes personnes. Au niveau de l'appellation des vins de Bandol, on vous a envoyé un courrier avec toute une étude foncière qui a été réalisée sur l'appellation sur toutes les pertes qu'il y a eu ces trente dernières années. Je voulais être bien sûre que vous l'aviez inclus dans le dossier. Là, j'imagine que vous allez contacter le président de la chambre d'agriculture. Je voulais savoir s'il va y avoir des groupes de travail dans lesquels il y aura la chambre d'agriculture, l'INAO, les agriculteurs, tous réunis pour qu'il y ait une vraie cohérence et que l'on arrive à protéger l'agriculture.

Etienne BALLAN

OK. On va prendre une 2ème question là.

Véronique BACCINO, adjointe au maire de Cuers

Merci. Je voulais aussi rebondir sur l'intervention de Monsieur Christian Baccino. Je suis adjointe au maire de Cuers, conseiller général sur le canton de Cuers, je suis aussi l'épouse d'Alain Baccino, président de la chambre d'agriculture. Je souhaitais aussi rebondir sur ce qu'a dit Monsieur Svetchine tout à l'heure, en disant que RFF ou les infrastructures n'étaient pas responsables de la disparition de l'agriculture. Peut-être pas à 100 %, mais quand même un petit peu. On voit un petit peu le résultat sur les Alpes-Maritimes où l'agriculture est en train d'essayer de sortir la tête de l'eau et où il y a beaucoup de béton. Dans le Var, on a encore beaucoup d'agriculture et on souhaite la conserver. Entre une voie ferrée et une autoroute, on crée des zones où il ne se fait pas de jolies choses. En général, dans ces zones-là, l'agriculture disparaît forcément. Cela fragilise énormément l'agriculture. Quand un agriculteur a ses terrains morcelés, il peut y avoir des tentations qui lui passent à l'esprit également, il peut aussi ne plus avoir de facilité pour travailler, donc cela peut le décourager.

Cette attente est morbide pour l'agriculture. Pourquoi ? Parce qu'il y a des agriculteurs qui se posent la question, qui sont en ce moment dans l'expectative et qui se disent : « est-ce que j'arrache ou est-ce que je replante ? » Parce que l'agriculture, c'est un entretien régulier de nos terres, il y a des terres en jachère, il y a des vignes que l'on remplace, et cela doit être

fait régulièrement. Si ce n'est pas fait régulièrement, à terme, c'est un agriculteur qui va forcément couler. Là, en ce moment, on se retrouve peut-être devant des agriculteurs qui se disent : « Je ne vais pas arracher, je ne vais pas planter, à quoi cela sert ? Je ne sais pas où cela passe. Je vais investir dans quelque chose qui va être détruit. » Il y a beaucoup de choses en ce moment qui ne sont pas bonnes pour l'agriculture. En plus, ce n'est pas uniquement les agriculteurs qui ont à perdre, mais c'est nous tous, tout le monde a à perdre. La disparition de l'agriculture, c'est la disparition de nos paysages. Beaucoup moins de tourisme quand on n'a plus que du béton, c'est moins intéressant, ce n'est pas toujours fait de façon jolie en plus et puis, il faudra peut-être aussi apprendre à digérer le béton parce que, garder son autonomie alimentaire, il me semble que c'est important.

Etienne BALLAN

Merci beaucoup. Monsieur.

Gérard FLEURIOT (Direction départementale des territoires et de la mer du Var)

Il me paraît important de rappeler qu'un certain nombre de phénomènes se produisent de façon insidieuse et donc sont mal pris en compte alors qu'un projet de voie ferrée, c'est un projet important, d'impact fort qui se déroule dans un laps de temps limité sur un territoire réduit, je veux dire qu'il attire l'attention de tout le monde, beaucoup plus que des dizaines de maisons partout, réparties sur quelques décennies.

Mon service en fonction des structures agricoles, de la pyramide des âges des exploitants dans le Var a fait une estimation de l'évolution vraisemblable des surfaces utilisées. Nous considérons que dans les 15 à 20 ans à venir, il y aura sur le marché, compte tenu des décès, des départs à la retraite et de l'insuffisance des structures, à peu près 15 000 ha agricoles en production qui seront à vendre parce que les enfants d'un certain nombre d'agriculteurs ne voudront pas les reprendre compte tenu du fait qu'avec 7 ou 8 ha, on vit correctement peut-être, mais on ne vit pas très bien. La réalisation de la LGV peut constituer une opportunité de nature à résoudre un certain nombre de problèmes que connaît l'activité agricole, simplement, il faudra qu'elle en prenne la volonté et les moyens. Autrement, pour ces 15 000 ha, il y a trois avenir possibles : les grands domaines (veut-on des grands domaines partout ? Pourquoi pas ? C'est une possibilité. Ils rachèteront les petites structures), des pins (abandon, enrichissement, risques d'incendie...) ou des maisons. Mais il peut toujours y avoir une agriculture familiale, mais cela demandera la mise en œuvre de moyens spécifiques.

Etienne BALLAN

Merci beaucoup. Mme Baccino, je vous redonne la parole juste après. Je réponds d'abord à la question de la dame de Bandol. Vous demandiez : est-ce qu'il y aura des groupes de travail ? Est-ce qu'ils seront transversaux ? A quelle échelle ils seront ? A ce jour, c'est quelque chose qui reste à écrire. En septembre-octobre, on se retrouvera et on vous proposera de définir ces groupes de travail. Comment ? Quoi ? Avec qui ? Sur quels thèmes ? Dans quel délai ?

De la salle

Quand vous dites « on se retrouvera », que voulez-vous dire ?

Etienne BALLAN

Julie l'a dit tout à l'heure, en septembre-octobre, il y aura des groupes de travail pour élaborer cette charte ou ce dispositif.

Le 24 juin, il y a un comité de pilotage. A ce comité de pilotage, à l'ordre du jour, il y a la question de : comment on va élaborer cette charte en septembre et octobre ? On souhaitait avoir la réunion de ce jour d'abord pour finaliser le bilan, le recueil des attentes et, dès ce soir, on va écrire une méthode que l'on va proposer au comité de pilotage le 24 juin pour travailler en septembre et en octobre. Est-ce que je suis clair pour tout le monde ? Je ne veux pas qu'il y ait d'ambiguïté là-dessus. On n'a pas de méthode à vous proposer maintenant puisque l'on attendait les échanges que l'on a eus cet après-midi là-dessus.

Le 24 juin, le comité de pilotage a ça à son ordre du jour. Que va-t-il décider précisément ? Nous-mêmes, on ne le sait pas à ce jour. Donc on serait encore plus en peine de vous dire « oui, cela va être ça » si, dans 15 jours, cela évolue. D'où l'importance de nourrir la réflexion aujourd'hui, proposer quelque chose le 24 juin et, du coup, on pourra vous informer beaucoup plus complètement à partir de juillet sur ce qui se passera en septembre et en octobre. Madame Baccino.

Véronique BACCINO, adjointe au maire de Cuers

Merci beaucoup de me redonner la parole. Pour le monsieur de la DDTM qui s'est exprimé tout à l'heure, j'ai peur que vous ne soyez un fossoyeur de l'agriculture. Le chiffre que vous avez donné, on est là pour prouver qu'il peut changer. Vous savez, ce n'est pas simple, un enfant qui veut reprendre, il faut quand même qu'il gagne sa vie. Pour qu'il gagne sa vie, il faut qu'il puisse se développer économiquement et, souvent, on les empêche de se développer économiquement. Souvent, un enfant d'agriculteur maintenant a un bac + 5 voire plus et il ne gagne pas sa vie comme quelqu'un qui a un bac + 5, il se débrouille, il essaye de survivre, mais il se bat quand même parce qu'il y croit. Alors on aimerait bien que tout le monde y croie et que l'on protège tous l'agriculture. Quand je dis qu'entre une voie ferrée et une autoroute, on ne peut plus rien faire, quand je dis qu'un terrain morcelé est un terrain qui est voué à mourir, on ne parle pas de petites maisons qui se font ça et là, parce qu'il y a eu des permis de construire qui ont été donnés, et ce ne sont pas les agriculteurs qui les ont eus. Vous pouvez avoir des renseignements au travers de la chambre d'agriculture qui a les chiffres. Je souhaiterais savoir si Monsieur le préfet pense aussi comme vous.

Etienne BALLAN

Un mot de conclusion ?

Véronique BACCINO, adjointe au maire de Cuers

Je souhaiterais que l'on se batte tous, parce que l'on a tous à perdre, pas seulement les agriculteurs. Ces chiffres qui ont été donnés, c'est juste pour enterrer l'agriculture. Battons-nous justement pour prouver qu'ils sont faux.

Etienne BALLAN

Merci. Monsieur.

Benjamin TCHOBANIAN, syndicat du SCOT de l'Ouest des Alpes-Maritimes

C'est plus une question de compréhension de la différence entre le comité territorial et l'ouverture du comité de pilotage à des observateurs ? Est-ce qu'il y a une différence majeure, à moins qu'elle ne soit pas peut-être que financière ? A quoi va servir le comité territorial ? Qui seront les participants ? Comment pourra-t-on le mettre en place ?

On sollicitera très bientôt M. Cherrier pour intervenir, apporter des éléments d'informations, dans le cadre de notre démarche inter SCOT.

Etienne BALLAN

Merci. On va prendre 2 autres questions s'il y en a avant de répondre à celle-ci. Monsieur.

Michel DARD, vice-président du centre régional de la propriété forestière

Le classement de la plaine des Maures en réserve naturelle nationale est relativement récent. Aujourd'hui, il y avait même une réunion pour la mise en place du comité consultatif. Est-ce que cela dérange ? Est-ce que cela convient ? Est-ce que vous en tenez compte dans vos projets ?

Jean-Michel CHERRIER

Oui, on en tient compte.

Michel DARD

Donc, vous restez sur la gauche en montant de l'autoroute, je suppose.

Jean-Michel CHERRIER

Ma réponse est : on en tient compte dans les études.

Michel DARD

Un petit peu langue de bois.

Jean-Michel CHERRIER

Non, si je vous dis que l'on va passer à côté, vous allez retenir que l'on va passer à côté. En réalité, on a des contraintes qui sont cette classification de la plaine des Maures, on en tient compte dans les études et on se reverra dans le cadre de la concertation, quand on fera les propositions d'implantation de bande à 1 000 mètres pour voir comment cela se passe. Si je vous dis aujourd'hui, c'est fait, je suis désolé, mais...

Michel DARD

Je comprends, merci.

Etienne BALLAN

Madame Chevret.

Nadine CHEVRET, Stop Nuisances Cuers

Pour la charte, le Var étant le territoire le plus représenté par les associations, dans un souci d'équité, est-ce qu'il serait possible d'avoir une permanence périodique localisée à Toulon voire ailleurs pour une mise à disposition de tous les documents du projet ?

Jean-Michel CHERRIER

Je ne sais pas répondre à cette question. C'est une proposition que vous faites. Je ne me sens pas contraint de vous répondre dans l'affirmative tout de suite, sinon, on n'aurait pas cette discussion pour essayer de mettre en place quelque chose que l'on va élaborer. Il y a quelque chose qui est complexe à gérer entre une maîtrise d'ouvrage qui ne communiquerait pas assez, qui ne donnerait pas suffisamment d'informations... Aujourd'hui, on choisit une attitude qui est de venir vers vous avant un comité de pilotage avec une association qui a essayé de travailler, de comprendre les choses pour pouvoir retirer ce qui nous a paru peut-être un peu moins bien fonctionner ou bien fonctionner, pour essayer de proposer quelque chose de cohérent. Donc ne m'en veuillez pas si aujourd'hui on ne vous dit pas « cela va se passer comme cela », qui participe à quoi, parce que, justement, c'est le travail que l'on va essayer de faire.

Les groupes de travail qui seront mis en place : on va y réfléchir avec Etienne et toute la structure RFF pour mettre cela en place pour septembre, octobre, pour que ce soit le plus opérationnel possible. Cela tient compte des réflexions que vous faites.

On sera dans un dispositif de transparence, on mettra à disposition tous les éléments techniques dans le cadre de la concertation et des variantes et des études qui seront faites par les bureaux techniques.

Je réponds aussi à Mme Baccino ; on mettra en place des groupes de travail pour traiter ces thématiques. Les impacts existent, ils sont réels. On a un travail avec un bureau d'études environnementales sur l'ensemble du dispositif pour essayer de rechercher les zones de moindre impact. Quand on dit « moindre impact », cela veut dire qu'il y a des impacts, cela existe, simplement, il faut que l'on essaye de le gérer au mieux. Il y a plusieurs solutions, on va travailler avec l'ensemble des gens pour essayer de trouver la solution la meilleure, la moins impactante. C'est au moins les engagements que l'on prend aujourd'hui sur cela, il y aura des itérations techniques. Justement, à partir du moment où l'on va avoir nos bureaux d'études, les questions qui vont arriver par rapport à cela, on sera en capacité d'y répondre techniquement précisément avec des délais et des engagements de réponse. Ce que l'on n'est pas capable de faire aujourd'hui.

On essaye de mettre en place une organisation de cette concertation, une charte (moi, je préfère l'appeler une charte parce que, de toute façon, c'est un dispositif qu'il faut que l'on co-construise et que l'on accepte ensemble parce que, sans cela, il n'y a pas de démocratie et il n'y a pas d'avancée possible). A partir de là, dans ces groupes de travail, on va évoquer un certain nombre de choses, on mettra toutes les contraintes du projet à la discussion.

Etienne BALLAN

Il y avait une question sur le comité territorial. Qu'est-ce que c'est ? D'où cela sort ? C'est quelque chose qui a été prévu dans la convention de financement des études. Donc, c'est là, il faut faire avec maintenant. Qu'y a-t-il dedans ? Pour l'instant, l'idée que ce comité est organisé à l'échelon départemental, qu'il y a une diversité d'acteurs à l'intérieur. La présidence est octroyée au préfet. Enfin, des éléments sur la composition mais il n'y a pas d'élément chiffré sur la composition, il y a des nuances de vocabulaire sur « le préfet pourra associer les associations représentatives », je ne sais plus le terme exact.

Jean-Michel CHERRIER

Pourra inviter.

Etienne BALLAN

Pour être tout à fait clair, en septembre-octobre, on va réfléchir à l'ensemble du dispositif et on devra préciser le fonctionnement et la composition des comités territoriaux. Cela veut dire qu'il n'y aura pas de réunion de comité territorial avant le mois de novembre.

Jean-Michel CHERRIER

Je me permets d'insister sur ce sujet qui a été longuement débattu entre nous-mêmes d'ailleurs dans le cadre de la constitution de cette convention de financement. Le comité territorial, basiquement, tout le monde veut y être. Si 200 personnes participent à chaque comité, cela ne sert à rien parce que l'on n'avance pas. A partir de là, on essaye de réfléchir aux groupes de travail pour avoir une efficacité de remontées du terrain à un comité territorial qui peut discuter de ce qui va se passer avec le comité de pilotage. On a pris l'option de ne pas résoudre cette équation, de la laisser via cette réunion de restitution et le travail d'Arènes, et donc on a laissé une rédaction assez souple. Aujourd'hui, on vous propose ce système de partage et de co-construction de la concertation. A partir de là, en fonction des groupes de travail, des réunions, on aura une logique de proposition, de composition des comités territoriaux.

Les comités territoriaux seront présidés par le préfet de département. Il a latitude pour construire l'organisation de son comité territorial, il le fera probablement dans le cadre du retour des discussions que l'on va avoir pour avoir une homogénéité de composition des comités territoriaux dans les régions.

Etienne BALLAN

Une dernière série de questions, s'il vous plaît. Madame.

Brigitte GOURMANEL, présidente de l'ADHEC

Je suis des Alpes-Maritimes. Je voudrais montrer ma tête, parce que ceux qui ont participé à toutes les réunions du débat public plus des ateliers m'ont vue ainsi que mes collègues. Nous avons participé assidument à ces réunions. Nous avons répercuté sur notre territoire tout ce que nous avons pu apprendre sur la LGV PACA. Nous continuons de le faire. Par contre, nous aimerions bien voir nos élus s'impliquer à nos côtés. Lors d'un séminaire organisé par le GIR Maralpin, en présence de Monsieur Cousquer, tous les élus de la Côte d'azur et les services techniques avaient été nommément invités. En fait, cela s'est passé entre nous et les étudiants, c'était à la fac de droit.

Ce projet, dès le départ, lorsqu'il nous a été présenté au débat public, on y a reconnu avec grande surprise un projet de 95 qui était celui du Conseil général de 1995. Or nos contraintes étaient totalement différentes. On est d'abord intervenu pour faire réactualiser ce projet. Il faut savoir que 95 % de la population se trouve sur 10 % du territoire, la bande littorale. C'est une zone très contrainte, soumise à tous les risques naturels (érosion du littoral, glissement de terrains, chute de pierres, etc.). En plus, nous subissons les transports de matières dangereuses, qu'ils soient routiers par l'autoroute ou ferroviaires, au milieu des villes. Actuellement, tout cela passe sur nos deux vieilles voies. A chaque incident, tout est planté ; donc nous sommes directement intéressés.

Une chose nous paraissait essentielle, et là on a défendu les collègues du Var, c'est que, chez nous, à partir du moment où la LGV descendait sur la 3ème voie, elle allait circuler au milieu de transports de proximité et donc elle allait rouler à 300 à l'heure dans le Var pour circuler à 80 ou 100 à l'heure chez nous. Donc on a fait remarquer l'incohérence de cette vision.

D'autre part, nous sommes département frontalier, donc nous avons des obligations vis-à-vis de l'Europe, vis-à-vis de nos collègues italiens qui font de gros efforts de leur côté. Nous avons d'ailleurs favorisé des rencontres de Réseau Ferré de France avec Réseau Ferré italien pour qu'il y ait une cohérence entre les projets et que l'on puisse quand même envisager une traversée de cette frontière avec deux projets cohérents.

Voilà ce que je voulais dire, et nous continuons de participer.

Etienne BALLAN

Merci beaucoup. Monsieur.

Jean-Marc MAURIC, Confédération paysanne du var

J'étais l'un de ceux qui ont lancé, dès le début du débat public, l'idée d'étudier le merroutage entre Barcelone et Gênes. J'ai l'impression que l'on n'en parle plus alors que le merroutage pourrait soulager aussi bien les routes, que les autoroutes et les voies ferrées régionales pour le transport du fret. Merci.

Etienne BALLAN

Merci. Dernière question, Monsieur.

Jean-Claude PERNOUD ?, Association Le train avenir du Centre Var

Le merroutage fonctionne très bien, c'est ce que j'ai entendu dire à une réunion de la chambre de commerce la semaine dernière.

En ce qui concerne la charte, en Provence verte, nous étions 50 personnes à nous réunir deux fois par mois jusqu'à 23 heures pour rédiger la charte de la Provence verte. Elle est très belle, elle est dans un placard. Elle débouchait ensuite sur le conseil de développement qui est un peu le comité de pilotage, mais aujourd'hui, le conseil de développement est pratiquement réduit à néant parce que les gens se sont lassés et en ont ras-le-bol.

Etienne BALLAN

Merci. Vous parlez d'une charte, c'est le projet du pays, ce n'est pas une charte de concertation au sens où on l'entend ici, mais vous avez raison d'insister sur la mobilisation que cela demande, l'engagement sur la durée et les difficultés d'essoufflement de ce type de dispositif. Il serait intéressant que toutes les personnes qui participent à l'élaboration du dispositif cadré aient cela en tête. Il ne s'agit pas de proposer 15 réunions par mois pendant 4 ans. Une dernière intervention.

Olivier LESAGE, Stop TGV Coudon

Le travail que l'on a déjà fait, on a vu qu'il est sorti sur des fiches actions, dont on a une incertitude totale sur l'application ou pas de ce qui va être demandé. Incertitude vis-à-vis de RFF puisque vous-mêmes vous renvoyez vers les co-financeurs la plupart du temps en disant « c'est une demande que l'on va répercuter aux co-financeurs ». On a parlé tout à l'heure des PPP, des partenariats publics-privés, donc double incertitude puisque, parmi les co-financeurs, il y a une partie privée et je vois mal une partie privée investir plus d'argent que nécessaire sur une simple demande qui n'est pas forcément dans les normes. Les normes sur le bruit sont très peu contraignantes pour RFF, et donc il y aura un impact très important pour les populations sur le bruit. Donc l'idée de cette consultation à venir n'est viable, je pense, pour les citoyens, que si elle a une certitude d'aboutir sur une mise en application d'au moins une partie de ce qui va être discuté.

Etienne BALLAN

Merci. Réponse et conclusion, Jean-Michel.

Jean-Michel CHERRIER

La charte aura du mal à terminer soit en cale de meuble soit dans la poussière puisque c'est elle qui va préciser la relation que l'on va avoir dans la production du projet. Soit le projet est totalement abandonné, auquel cas elle finira effectivement dans la poussière ; soit le projet continue et les études se continueront dans le cadre de cette co-construction des dispositions que l'on aura vues ensemble. Donc je pense que c'est extrêmement important. On est dans une logique de construction du projet : donc, pour nous, c'est essentiel d'arriver à mettre en place ces points.

J'essaye de tirer quelques petites conclusions de cette réunion.

D'abord, je tiens à remercier Arènes pour le travail qui a été fait. Ce n'était pas simple, il y a eu beaucoup de temps passé et d'écoute de choses diverses et variées. Pour nous, c'était important de les entendre. Vous avez vu qu'ils ne nous ont pas spécialement choyés. Ils ont dit ce qu'ils avaient à dire et, pour nous, c'était important de rencontrer tout cela.

Je retiens aussi la volonté que vous avez de participer au dispositif, c'est aussi notre souhait, c'est pour cela que l'on a fait cette réunion et c'est pour cela que l'on vous présente ces éléments. Je sens la motivation de tout le monde à ce sujet. Il y a donc une sorte d'engagement pour RFF de construire un dispositif et de mener ce dispositif dans de très bonnes conditions. On a parlé de clarté, oui, on mettra l'ensemble des études qui sont produites dans le dispositif de la concertation et on sera dans des échanges permanents. Je me sens en responsabilité au niveau du projet avec l'ensemble de l'équipe et Marc, la direction régionale, d'assurer la transparence. Donc on va tout mettre en œuvre pour que cela se passe comme cela tout au long du processus des études.

Une réflexion sur l'engagement des phases de projet et des cliquets. Il faut que l'on discute de la mise en place d'une charte, il faut que l'on discute de règlement de toutes les thématiques, il faut que l'on discute des différentes variantes, mais aussi il faut que l'on prenne des décisions, c'est-à-dire qu'à un moment donné, on doit dans le projet mettre un certain nombre de phases cliquets qui nous permettent de ne pas revenir en arrière, de ne pas réitérer à chaque fois ce qui a déjà été fait et d'avancer. On est au début de ce projet-là, c'est vrai que c'est compliqué, j'ai un discours qui est en décalage par rapport à ce qui s'est passé depuis le débat public en 2005, on est 5 ans après. Mais là, on commence le projet, donc moi, j'ai la responsabilité d'essayer d'établir ces cliquets et d'aller de l'avant, de régler un certain nombre de points et de proposer au comité de pilotage des avancées, de manière

à ce que l'on ne revienne pas en arrière et de manière à que ce projet se fasse, parce que l'on a à peu près la conviction qu'il faut mettre en place un système de déplacement ferroviaire pertinent dans notre région qui est un peu sous-équipée en la matière.

Pour finir, je voudrais vous remercier tous d'avoir participé à cette réunion. On en tirera tous les enseignements et puis, on se retrouvera dans pas très longtemps pour travailler sur cette charte de concertation. Merci à vous tous. Dans les Alpes-Maritimes, nous viendrons. Et dans le Var aussi.

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