

cndp
Commission nationale
du débat public

**Rapport
du garant**

Projet de ligne à grande
vitesse

Provence-Alpes-Côte d'Azur

établi par Philippe MARZOLF

Le 20 juillet 2013

Nominations

La CNDP a désigné le 26 juillet 2006 M. Philippe MARZOLF, ancien président de la Commission particulière du débat public sur le projet de ligne à grande vitesse Provence-Alpes-Côtes d'Azur, qui s'est déroulé du 21 février au 8 juillet 2005, en qualité de garant de l'application de la charte de la consultation des acteurs et d'information du public établie par Réseau Ferré de France et mise en oeuvre de 2006 à 2008 pendant les études complémentaires sur le projet de ligne à grande vitesse Provence-Alpes-Côte d'Azur.

Le Président de Réseau Ferré de France en date du 24 septembre 2010 a sollicité la CNDP pour le renouvellement de la mission du garant pour une nouvelle étape de concertation sur le trajet

La CNDP a décidé le 6 octobre 2010 de désigner Philippe Marzolf, en qualité de garant chargé de veiller à la mise en oeuvre des modalités d'information et de participation du public pendant la phase postérieure au débat public, jusqu'à l'enquête publique sur le projet de ligne à grande vitesse Provence-Alpes-Côte d'Azur.

1- Rappel du contexte et historique du projet

De février à juillet 2005 : **débat public** sur l'opportunité, les objectifs et les principales caractéristiques du projet.

Les objectifs du maître d'ouvrage issus du débat public étaient de :

- Faciliter les déplacements à l'intérieur de la région en proposant une alternative à la route et en complétant la seule voie ferrée existante du littoral.
- Ouvrir la région PACA aux autres régions françaises en la reliant au réseau ferré à grande vitesse.
- Constituer l'arc méditerranéen : Barcelone - Marseille - Gênes.

2006 à 2008 : **études complémentaires menées par RFF sur quatorze scénarios**

En parallèle, une consultation des acteurs sur les questions d'insertion du projet dans le territoire, autour de quatre thèmes :

- Milieu humain
- Agriculture et viticulture
- Biodiversité et milieu humain
- Aménagement du territoire)

Février 2009 : **réunion avec Jean-Louis Borloo, ministre de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de l'Aménagement du Territoire.**

- Réaffirmation de la volonté d'une ligne à grande vitesse.
- Pas de consensus sur un scénario.
- Mise en place du secrétariat permanent.

Juin 2009 : **choix du scénario « Métropoles du Sud »**

Juin 2010 : **le Comité de pilotage a acté le lancement des études préalables à l'enquête d'utilité publique du projet.**

Novembre 2010 : co-écriture par un comité de rédaction, constitué d'acteurs du territoire, de la charte de concertation, **réunion plénière avec l'ensemble des acteurs du territoire et le comité de rédaction afin de présenter la charte de concertation.**

Janvier 2011 : **validation par le comité de pilotage de la LGV PACA des objectifs de dessertes et de la charte de concertation.**

Juillet 2011 : **validation par le comité de pilotage des quatre scénarios qui seront portés à la concertation.**

15 septembre – 15 décembre 2011 : **concertation publique autour des quatre scénarios retenus par le comité de pilotage.**

2- Avis sur la démarche globale

Ce rapport concerne la concertation menée par RFF de septembre à décembre 2011, mais replacé dans le contexte de la consultation-concertation menée en continu depuis le débat public de 2005.

Pour la période 2006-2008 de consultation des acteurs, les groupes de travail devaient élaborer des fiches actions. Celles-ci ne portaient que sur les impacts du projet sur le territoire et non sur le projet lui-même. Ces objectifs de travail ont frustré les acteurs qui se demandaient en outre à quoi tout ce travail allait servir. RFF les a un peu rassurés en certifiant que ces fiches actions ont été intégrées aux cahiers des charges des études à venir.

A l'automne 2010, pour la première fois en France sur un projet d'infrastructure, RFF a proposé que la Charte de la concertation soit élaborée par les acteurs du territoire eux même, sous l'égide du garant. Je salue ici la capacité de ces acteurs à s'être entendus par catégorie afin de désigner eux-mêmes leurs représentants dans un comité de rédaction restreint pour un travail constructif. Le résultat est très satisfaisant car cette charte de la concertation a été validée en réunion plénière avec l'ensemble des acteurs du territoire en novembre 2010, ainsi que par le comité de pilotage de la LGV Paca en janvier 2011.

Malheureusement, ce processus de désignation par les acteurs eux-mêmes de leurs représentants n'a pas été retenu pour la composition des comités territoriaux au printemps 2011. Je ne peux que regretter cette décision de nomination directe par les Préfets qui a d'ailleurs posé ultérieurement des questionnements sur la réelle représentativité de ces acteurs : ces représentants faisaient-ils bien leur travail de liaison avec leurs mandants et les décisions prises en comité territorial ? D'autant plus que les échanges dans ces comités territoriaux portaient cette fois-ci sur les différents scénarios étudiés par RFF, présentés à la concertation de septembre 2011 puis sur les fuseaux de 1000m .

3- Avis sur la concertation de septembre - décembre 2011

Une première remarque en préambule. La Charte de la concertation validée par le Copil prévoyait une durée de la concertation de juillet 2011 à Mars 2012. Pour des questions de réserve électorale (présidentielle de mai 2012), cette durée a été réduite de septembre à décembre –ce que n’ont pas manqué de souligner certains acteurs.

Les différents outils d’information et de communication

- La **plaquette du projet**, éditée à plus de 20.000 exemplaires, complétée par des fiches d’information spécifiques sur les scénarios et les secteurs d’études
- Le **dépliant sur la concertation** présentant les modalités d’organisation dans chacun des trois départements (60.000 exemplaires)
- Des **affiches** diffusées dans les 102 communes concernées
- La **lettre d’information** envoyée à près de 2000 acteurs
- Le **site Internet** (60.000 visites) pour consulter tous les documents produits lors de la concertation, poser une question (463), s’inscrire aux groupes de travail ou s’adresser directement au chargé de projet territorial de son département

Pour ce qui relève de ces outils d’information et de communication mis en place, je considère que le dispositif a bien fonctionné. Les territoires concernés ont été effectivement bien informés du déroulement de la concertation.

Les différents outils de participation

- Les 3 **réunions publiques** de lancement de septembre à Marseille, Hyères et Nice ont vu une bonne participation du public avec plus de 600 personnes.
- Cette participation très active s’est également manifestée dans les 10 **groupes de travail géographiques** avec 380 participants et les 4 **groupes de travail thématiques** avec 110 participants.
- Le **site Internet** a été largement utilisé comme un lieu d’échanges et de débat avec plus de 1000 articles et avis publiés durant la concertation, au contraire des supports papier (registres et courrier) qui ont été délaissés.

Tous ces outils et lieux de débats ont permis à de très nombreuses personnes de s'exprimer et de participer activement à la concertation de façon satisfaisante.

Je tiens à remercier tous ces participations qui se sont mobilisés et apportés leurs idées et arguments au cour de la concertation.

On peut dire que le climat dans le Var s'est progressivement tendu au fur et à mesure que RFF présentait des fuseaux de 1000m, notamment celui traversant le vignoble du Bandol, répondant à une commande politique de longer au plus près la ligne existante, afin de diminuer les emprises nouvelles (scénario « 0 »).

Depuis le débat public de 2005, certains varois ont toujours remis en question l'opportunité même du projet contre lequel ils étaient opposés, réclamant une amélioration des transports du quotidien, sans ligne nouvelle.

Pour toutes ces raisons, plusieurs manifestations ont eu lieu et un groupe de travail a été empêché de se dérouler, avec séquestration momentanée de certaines personnes de l'équipe de RFF.

Le 25 novembre 2011, les Préfets du Var et des Bouches du Rhône ont suspendu la tenue des réunions dans ces départements, malgré ma proposition de discussion avec les acteurs, notamment associatifs, afin de les préparer au mieux et éviter les débordements. A partir de ce moment-là, les quelques réunions publiques qui étaient encore programmées n'ont pas eu lieu.

La concertation a donc bel et bien été suspendue par l'Etat, puisque qu'il était prévu qu'elle se déroule jusqu'au 15 décembre 2011 (par décision du Copil). Le Copil de janvier 2012 acte ensuite une réorientation du projet afin de mieux répondre aux besoins des habitants dans leur déplacement au quotidien.

Pour ma part, j'ai rencontré très régulièrement les équipes projet de RFF afin de définir avec eux le cadre et les modalités d'organisation de la concertation et faire des points réguliers d'avancement de celle-ci. Je tiens à les remercier d'avoir toujours été à l'écoute de mes remarques et demandes. Ceci bien entendu dans la mesure du possible, car le préfet de région validait toujours les modalités d'organisation proposées avant de les soumettre aux Copil.

D'autre part, j'ai participé à toutes les réunions de co-élaboration de la Charte de concertation, à pratiquement tous les Copil, à certains comités territoriaux et aux deux réunions publiques de clôture à Nice et à Marseille.

Par ailleurs, j'ai été assez souvent sollicité par les acteurs (une centaine de courriels), quand ils avaient des demandes à formuler à RFF. Je vérifiai que ces demandes étaient bien satisfaites. Ce système a bien fonctionné à la satisfaction des acteurs.

D'un point de vue des enjeux soulevés par les acteurs, on peut considérer qu'ils ont bien été pris en compte dans le bilan de la concertation rédigé par le maître d'ouvrage.

Concernant RFF plus globalement, j'adresse un jugement globalement positif sur cette phase de concertation que l'équipe projet LGV PACA a mené et sur le bilan qu'il en a tiré. Je remercie à cette occasion les équipes du projet de RFF qui ont toujours fait preuve de disponibilité et de réactivité pour le public et les acteurs.

Conclusion

Il est néanmoins dommage que l'évolution d'un tel projet, priorité à la modernisation et au développement des transports quotidiens régionaux, se soit faite au cours de manifestations et de rapports de force, alors qu'elle aurait dû être une conclusion d'une concertation basée sur l'écoute et le dialogue – qui restent encore à développer en France ... En effet, en demandant leur avis aux riverains d'une future ligne nouvelle ferroviaire, il est logique que ceux-ci demandent d'abord une amélioration de leurs transports quotidiens ...

D'autre part, le contexte politique local n'incite pas à l'élaboration d'un projet d'intérêt régional, chacun des élus s'intéressant plus à leur agglomération ou département ...