

## RAPPORT DU GARANT

Projet de ligne nouvelle Provence  
Côte d'Azur (LNPCA)  
CONCERTATION POST-DEBAT  
Rapport intermédiaire

5 mars 2015 – 23 mars 2017

Philippe QUEVREMONT, garant  
désigné par la Commission nationale  
du débat public

Le 24 mars 2017

# Rapport du garant

## Projet de ligne nouvelle Provence Côte d’Azur (LNPCA)

5 mars 2015 – 23 mars 2017

.....

### SOMMAIRE

FICHE D’IDENTITÉ DU PROJET.....	4
LES CHIFFRES CLES DE LA CONCERTATION .....	5
RAPPEL DES ENSEIGNEMENTS DU DEBAT PUBLIC DE 2005 .....	6
Les conclusions du président de la CPDP .....	6
Les conclusions du président de la CNDP.....	6
Les apports et les limites d’une expertise indépendante.....	6
Commentaire de l’actuel garant .....	7
SUITES DONNEES AU DEBAT PUBLIC (De 2005 A 2015) .....	7
La décision de 2005 du maître d’ouvrage et la désignation du garant.....	7
Les études complémentaires de RFF, le rapport de M. Yves COUSQUER et la décision ministérielle de 2009 .....	7
La concertation de 2011 sur les fuseaux de passage et ses suites.....	7
Le rapport de la commission mobilité 21 et la décision ministérielle de 2013.....	8
Les consultations de 2013 et 2014 et les décisions ministérielles de 2014 et 2015 sur les zones de passage préférentielles.....	8
La désignation du garant et la décision de la CNDP recommandant de poursuivre la concertation (2015).....	8
MISSION DU GARANT .....	9
Rôles respectifs du maître d’ouvrage et du garant.....	9
ORGANISATION ET MODALITES DE CONCERTATION .....	10
La décision de recourir à des réunions publiques .....	10
Rencontres préalables du garant avec les associations.....	10
Préparation de la concertation.....	11
Les ateliers du printemps 2016 et la consultation des élus .....	12
Les réunions publiques et les ateliers géographiques .....	13
Le site internet de la concertation.....	14
La prolongation de la période de concertation .....	14
Les courriers adressés à la CNDP pendant cette période de concertation.....	15
RESULTATS DE LA CONCERTATION .....	16
Les propositions du comité de pilotage .....	16

La décision ministérielle correspondante.....	17
AVIS DU GARANT SUR LE DEROULEMENT DE LA CONCERTATION ET RECOMMANDATIONS AU MAITRE D'OUVRAGE .....	17
Le déroulement de la concertation .....	17
Des questions de fond restent ouvertes.....	17
Les recommandations du garant .....	18
ANNEXE .....	20

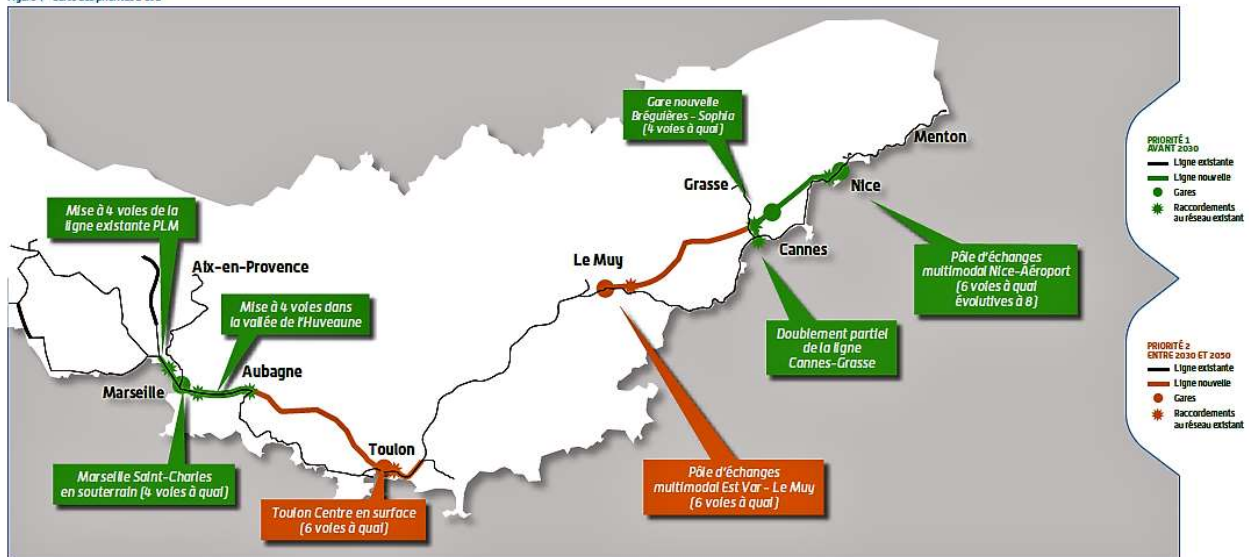
## FICHE D'IDENTITÉ DU PROJET

- MAITRE D'OUVRAGE : SNCF RESEAU
- CONTEXTE

Après la validation ministérielle des zones de passage préférentielles, une concertation a été engagée par le maître d'ouvrage, en vue de proposer un projet de tracé et de position de gares pour la priorité 1.

- CARTE DU PROJET (priorités 1 et 2)

Figure 4 - Carte des priorités 1 et 2



### OBJECTIFS

L'objectif principal de la priorité 1 du projet est la désaturation des nœuds ferroviaires marseillais et azuréens, en vue de l'amélioration de la desserte.

L'objectif principal de la priorité 2 du projet est la réduction des temps de parcours entre Marseille, Toulon et Nice.

- CARACTÉRISTIQUES PRINCIPALES (priorité 1)

Création d'une gare souterraine à Marseille Saint Charles,

Création d'une 4<sup>ème</sup> voie entre Marseille et Aubagne,

Création d'une ligne ferroviaire entre Cannes-Grasse et Nice-Aéroport,

Création de deux gares, dans l'Ouest des Alpes Maritimes et à Nice-Aéroport.

- COÛT

Selon les différentes variantes soumises à la concertation, le coût du projet en priorité 1 serait de 6,7 milliards d'euros à 7,4 milliards d'euros.

- CALENDRIER DE MISE EN SERVICE ENVISAGÉE

Priorité 1 : avant 2030 ; priorité 2 : après 2030

## LES CHIFFRES CLES DE LA CONCERTATION

- **QUELQUES DATES CLÉS :**

04/03/2015 : désignation par la CNDP du garant Philippe Quévremont

08/04/2015 : initiative de la concertation par le comité de pilotage du projet

12/04/2016 : décision d'organiser une concertation par le comité de pilotage du projet

Avril 2016 à janvier 2017 : dates de la concertation

24 mars 2017 : remise d'un rapport intermédiaire du garant

- **PERIMETRE DE LA CONCERTATION : 18 communes, 3 départements, 1 région**

- **4 542 EXEMPLAIRES DU DOSSIER SUPPORT DE LA CONCERTATION (papier et numérique)**

- **PRES DE 1500 ACCES AUX PAGES D'ANNONCE DES DOCUMENTS DE LA CONCERTATION**

- **30 970 CARTES T DISRIBUEES, 192 RECUES**

- **4 182 COURRIELS POUR ANNONCER LA CONCERTATION**

- **2 238 AFFICHES MISES A DISPOSITION DANS LES GARES ET DANS LES COMMERCES**

- **17 REUNIONS PUBLIQUES, 4 ATELIERS GEOGRAPHIQUES, 30 PERMANENCES**

- **2 697 PARTICIPANTS AUX REUNIONS PUBLIQUES, 360 PRISES DE PAROLE**

- **9 019 SIGNATAIRES POUR 8 PETITIONS**

- **66 551 CONNEXIONS AU SITE INTERNET** <http://www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr/page-static/le-dispositif-dinformation-et-de-participation-du-public>

- **403 QUESTIONS POSÉES VIA LE SITE INTERNET**

- **2 076 AVIS (INTERNET ET COURRIER)**

- **104 CONTRIBUTIONS**

- **11 DELIBERATIONS DES COLLECTIVITES TERRITORIALES**

- **DES INSTANCES DE LA CONCERTATION DEFINIES PAR UNE CHARTE DE LA PARTICIPATION (voir en annexe)**

- **UN GARANT NEUTRE ET INDÉPENDANT** nommé par la CNDP

## RAPPEL DES ENSEIGNEMENTS DU DEBAT PUBLIC DE 2005

### Les conclusions du président de la CPDP

Le débat public, qui concernait un projet de ligne à grande vitesse (LGV PACA) porté par Réseau Ferré de France (RFF), s'est déroulé du 21 février au 8 juillet 2005. De très nombreux participants se sont mobilisés en réunion publique (8300 personnes pour 39 réunions) ou par écrit (55 cahiers d'acteurs, 300 contributions).

A l'issue du débat public, le président de la CPDP relevait des « *convergences plus ou moins partagées...sur les décisions à prendre* ». Mais il constatait aussi que « *tous les acteurs se rejoignent sur la nécessité d'augmenter les capacités ferroviaires et de donner la priorité aux transports quotidiens..., afin d'offrir une vraie alternative au tout routier<sup>1</sup>* ».

Le président de la CPDP concluait ainsi : « *Le débat a fait ressortir, selon les objectifs poursuivis, trois familles de projets en plus de ceux nécessaires à l'amélioration des déplacements quotidiens :*

- *un projet de LGV Côte d'Azur... ;*
- *un projet de LGV desservant en chapelet les métropoles littorales<sup>2</sup>... ;*
- *un projet... portant sur des liaisons régionales rapides appuyées sur le réseau existant<sup>1</sup> ».*

### Les conclusions du président de la CNDP

Dans le bilan du débat public, le président de la CNDP relevait que « *le projet a plusieurs objectifs, qui ne sont pas totalement ou pas facilement compatibles ; les collectivités d'une extrémité à l'autre du projet ont chacune leurs intérêts, qui ne sont pas nécessairement identiques<sup>3</sup>* ». Les moyens à mettre au service de ces objectifs sont également diversifiés. Ainsi, « *rarement les options soumises à un débat auront été aussi ouvertes et les positions exprimées pendant le débat aussi diverses ; plusieurs conceptions ont été exposées et défendues et chaque solution...a une logique propre et des conséquences différentes<sup>3</sup>* ».

### Les apports et les limites d'une expertise indépendante

Une expertise indépendante a été engagée pendant le débat public, en vue d'analyser les possibilités d'amélioration du réseau existant entre Marseille, Toulon et Nice. Mais selon le président de la CNDP, cette expertise n'a éclairé qu'en partie les débats ; en ce qui concerne « *les études faites par RFF pour améliorer la capacité de la ligne existante : la méthode est considérée comme adaptée, les problèmes sont correctement identifiés et quantifiés, les calculs de gains de temps de parcours sont comparables et les problèmes de capacité dus à l'hétérogénéité des vitesses sont confirmés comme réels<sup>3</sup>* ». Mais « *les diverses solutions alternatives apparues pendant le débat ne sont pas analysées dans le détail* ». L'expertise « *dresse la liste des études qu'il faudrait mener... Cette dernière partie de l'étude est donc beaucoup moins précise que les deux précédentes<sup>3</sup>* ».

---

<sup>1</sup> Compte rendu du débat public pages 54 et 55

<sup>2</sup> Ce projet était également nommé « des métropoles du sud »

<sup>3</sup> Bilan du débat public pages 8 et 12

## Commentaire de l'actuel garant

Ces constats effectués en 2005 par les présidents de la CPDP et de la CNDP sont encore en partie d'actualité. Dans l'esprit du public, le projet semble en effet toujours confronté à une diversité d'objectifs (amélioration des trains du quotidien versus des liaisons interurbaines) ; et l'appréciation par le public des solutions alternatives reposant sur l'amélioration du réseau existant continue d'être incertaine (voir plus loin).

## SUITES DONNEES AU DEBAT PUBLIC (DE 2005 A 2015)

### La décision de 2005 du maître d'ouvrage et la désignation du garant

Le 6 décembre 2005, le conseil d'administration de Réseau Ferré de France (RFF) concluait à la poursuite des études du projet « *pour vérifier les performances et la faisabilité technique et financière des différentes solutions, en prenant pour scénario de référence la LGV des métropoles du sud, en concertation avec les acteurs locaux. A l'issue de ces études complémentaires, qui devront s'accompagner d'une concertation continue avec l'ensemble des collectivités, le maître d'ouvrage devra être en mesure de proposer le fuseau sur lequel seront lancées les études préliminaires*<sup>4</sup>. »

Le 26 juillet 2006, M. Philippe MARZOLF, qui avait assuré la présidence de la CPDP, a été désigné comme garant par la CNDP.

### Les études complémentaires de RFF, le rapport de M. Yves COUSQUER et la décision ministérielle de 2009

En juin 2008, RFF a publié une synthèse des études complémentaires suite au débat public. Celles-ci s'appuyaient sur l'évaluation de 14 scénarios.

Le 11 février 2009, le ministre d'Etat, ministre de l'Ecologie, après avoir réuni les élus du territoire, mettait en place un secrétariat permanent chargé d'études complémentaires de faisabilité. Le 29 juin 2009, après remise du rapport de médiation de M. Yves COUSQUER, le ministre d'Etat confirmait le choix du scénario des métropoles du sud desservant Marseille, Toulon et Nice<sup>5</sup>, en empruntant le plus possible les emprises ferroviaires existantes. Le 16 juillet 2009, le conseil d'administration de RFF « *a décidé de poursuivre les études... pour préciser le tracé du corridor, évaluer les impacts techniques et financiers de la ligne et préparer l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique* ».

### La concertation de 2011 sur les fuseaux de passage et ses suites

Le 17 janvier 2011, le comité de pilotage du projet, placé sous la présidence du préfet de région et réunissant l'Etat, RFF et les collectivités territoriales cofinçant les études, a adopté la charte de la concertation du projet.

Une ample<sup>6</sup> concertation post-débat public a été ensuite menée par RFF, du 15 septembre au 15 décembre 2011, afin

---

<sup>4</sup> Décision du conseil d'administration de RFF du 6 décembre 2005

<sup>5</sup> Voir lettre du ministre d'Etat, 29 juin 2009

<sup>6</sup> 1700 participants se sont mobilisés au cours de réunions publiques et d'ateliers géographiques ou thématiques, plus de 1000 avis ont été recueillis sur internet

de recueillir l'avis du public sur les différentes variantes de fuseau de passage correspondant au scénario retenu. Cette concertation a été suspendue le 25 novembre par l'Etat après plusieurs manifestations et l'empêchement d'un groupe de travail dans le Var. Le garant en a cependant reconnu le caractère globalement positif<sup>7</sup>. Une concertation complémentaire concernant la liaison Nice-Italie s'est déroulée du 16 janvier au 16 février 2012.

Les premiers enseignements de cette importante phase de concertation ont été tirés le 22 décembre 2011 par le comité de pilotage. Celui-ci a constaté que le projet devait changer de nature en prenant en compte en priorité les transports de proximité. Les études d'approfondissement devaient être poursuivies pour les Alpes-Maritimes et le territoire marseillais ; en revanche elles devaient être suspendues pour la gare de Toulon-est, le fuseau de Bandol et le sillon permien (à l'est de Toulon).

## **Le rapport de la commission mobilité 21 et la décision ministérielle de 2013**

En juin 2013, la commission dite « Mobilité 21 » remettait au ministre chargé des transports un rapport proposant de hiérarchiser les projets d'infrastructures de transport. Les projets qui devraient être engagés sur la période 2014-2030 correspondaient à une première priorité, la deuxième priorité concernait les projets dont l'engagement devait être envisagé entre 2030 et 2050. Les autres études devaient être arrêtées.

Le 21 octobre 2013, le secrétaire d'Etat aux transports confirmait le classement du traitement des nœuds ferroviaires marseillais et azuréen en priorité 1. Deux autres parties du projet, soit les tronçons Aubagne-Toulon et Est Var (Le Muy à Cannes-Grasse) étaient classées en priorité 2. Le reste du projet initial, dans le sillon permien à l'est de Toulon n'était pas inclus dans ces priorités.

## **Les consultations de 2013 et 2014 et les décisions ministérielles de 2014 et 2015 sur les zones de passage préférentielles**

La détermination des zones de passage préférentielles a fait l'objet de deux consultations successives : en 2013 pour la priorité 1, en 2014 pour la priorité 2. Les avis du public ont été recueillis au moyen de cartes T distribuées en gare ou sur demande, ainsi que par un site internet et des réunions des comités territoriaux, sans réunions publiques. Le bilan de ces phases de consultation a été présenté le 1<sup>er</sup> avril 2015 à la CNDP, qui a émis le souhait qu'à l'avenir le public soit mieux associé au processus d'élaboration du projet.

Les zones de passage préférentiel ont fait l'objet des décisions ministérielles du 7 mai 2014 (priorité 1) et du 13 avril 2015 (priorité 2).

## **La désignation du garant et la décision de la CNDP recommandant de poursuivre la concertation (2015)**

Le 4 mars 2015, la CNDP a désigné M. Philippe QUEVREMONT comme garant. Le 2 septembre 2015, la CNDP a décidé qu'il n'y avait pas lieu d'organiser un nouveau débat public et recommandait au maître d'ouvrage de poursuivre le processus de concertation.

---

<sup>7</sup> Le bilan de cette phase de concertation et le rapport du garant ont été examinés par la CNDP le 4 septembre 2013.



## MISSION DU GARANT

### Rôles respectifs du maître d'ouvrage et du garant

Selon l'article L. 121-13-1 du code de l'environnement en vigueur jusqu'au 31 décembre 2016, « *le maître d'ouvrage ... informe la Commission nationale du débat public, pendant la phase postérieure au débat public jusqu'à l'enquête publique, des modalités d'information et de participation du public mises en œuvre* ». Le maître d'ouvrage est donc responsable d'organiser cette phase d'information et de participation du public.

Selon le même article, le garant est « *chargé de veiller à la mise en œuvre des modalités d'information et de participation du public*<sup>8</sup> ».

Le code de l'environnement ne précise pas comment s'articulent ces deux responsabilités. En l'absence d'autres recommandations de méthode, il revient aux acteurs de terrain de préciser leur rôle réciproque. De fait, au cours de la présente concertation, le partage des responsabilités a été le plus souvent établi sur les bases suivantes :

- Le maître d'ouvrage a tenu à exercer pleinement ses responsabilités dans l'organisation et le pilotage de la concertation ; il n'y a donc pas eu à proprement parler de responsabilité conjointe.
- A son initiative (ou en réponse à une invitation du maître d'ouvrage), le garant a formulé des demandes (propositions, recommandations, etc.), avant ou pendant cette concertation. Le présent rapport précise certaines de ces demandes, acceptées ou non par le maître d'ouvrage.
- Le garant a participé au comité de pilotage du projet, instance de décision représentant le maître d'ouvrage au sens large, réunissant les cofinanceurs des études (Etat, collectivités territoriales, SNCF Réseau) sous la présidence du préfet de région ; il a également participé au collège des acteurs réunissant les associations et organismes socio-professionnels, ainsi qu'aux comités territoriaux placés sous la présidence des préfets de département.
- Le maître d'ouvrage (SNCF Réseau) a en outre associé le garant aux comités techniques<sup>9</sup> ayant assuré la préparation de la nouvelle phase de concertation de 2016 ; il a retenu l'option proposée par le garant d'organiser un atelier consacré à la saturation ferroviaire (tout en différant le recours à l'expertise du CGEDD sur ce point), et y a ajouté un atelier environnement et développement durable.
- Le garant a participé à la grande majorité des réunions publiques, sans en assurer l'animation. Placé de manière visible à une table distincte de celle du maître d'ouvrage, il est intervenu chaque fois qu'il l'a souhaité, pour présenter son rôle ou dans des situations difficiles. Il a présenté un avis provisoire sur le déroulement de cette phase de concertation au cours de chacune des trois réunions de clôture (une par département).

---

<sup>8</sup> L'article L. 121-14 dans sa rédaction de 2017 définit de manière similaire le rôle du garant. Cet article n'est cependant pas applicable au présent projet dont la concertation a été engagée en 2005. Il en est de même pour l'article L.121-1-1, qui précise le rôle du garant de la concertation préalable.

<sup>9</sup> Le comité technique prépare les décisions du comité de pilotage ; il réunit les services des mêmes organisations cofinçant les études (Etat, collectivités territoriales, SNCF Réseau) sous la présidence d'un membre du CGEDD

## ORGANISATION ET MODALITES DE CONCERTATION

### La décision de recourir à des réunions publiques

Les associations et organisations socio-professionnelles réunies en collège des acteurs le 8 avril 2015 ont été invitées par le maître d'ouvrage et par le garant à faire part de leurs contributions en vue de la concertation à venir en 2016 ; ces contributions ont été présentées en comité de pilotage le 21 mai 2015. Le comité de pilotage a retenu le principe d'une concertation préalable à l'enquête publique, incluant des réunions publiques, selon des modalités restant à préciser au début de l'année 2016.

### Rencontres préalables du garant avec les associations.

Pour mieux identifier les attentes du public en vue de la concertation à organiser par le maître d'ouvrage en 2016, le garant a rencontré 23 associations ou collectifs, à son initiative, à celle de la préfecture de région ou à celle des associations elles-mêmes. L'essentiel de ces rencontres est intervenu en octobre 2015.

Le garant a informé le maître d'ouvrage, les cofinanceurs et les services de la préfecture de région des attentes le plus souvent exprimées par ces associations, en particulier au cours du comité technique du 5 novembre 2015<sup>10</sup> ; ainsi :

- Une insatisfaction s'est exprimée au regard de la concertation menée en 2011, principalement du fait de son interruption pour des raisons d'ordre public ; le caractère partiel de la phase d'information et de consultation de 2013 et 2014 a également été relevé ;
- De nombreuses associations ont souhaité débattre en priorité, dans la concertation à venir, du fonctionnement et de l'amélioration possible (sans attendre même le projet de ligne nouvelle) des « trains du quotidien », vis-à-vis desquels ils manifestent une insatisfaction ;
- Des associations, favorables ou défavorables au projet, ont demandé que les améliorations à attendre du projet de ligne nouvelle, en termes de service (temps de parcours, nombre de liaisons quotidiennes, etc.) et de robustesse d'exploitation (capacité à faire face aux incidents, etc.) soient précisées au cours de la concertation à venir ;
- Plusieurs associations, doutant de la capacité des pouvoirs publics à financer ce projet, ont souhaité que les conditions de financement du projet fassent partie de la concertation à venir ;
- L'accueil de ce projet par les associations différerait sensiblement selon les départements ; l'attente portait plutôt sur les modalités du projet dans les Bouches du Rhône et les Alpes Maritimes, au regard des risques naturels, de l'insertion dans le tissu urbain ou du positionnement des nouvelles gares ;
- Dans le département du Var les expressions d'opposition étaient en revanche fréquentes, bien que la réalisation de la ligne nouvelle, classée en deuxième priorité, ne soit envisagée qu'après 2030. Les associations directement concernées par les parties de ce projet classées en priorité 2 soulignaient en outre que ce délai ne devrait pas conduire à exclure cette partie du tracé de la concertation à venir en 2016.

---

<sup>10</sup> Le garant a en outre publié début 2016, sur le site de la concertation, un compte rendu d'activité 2015 reprenant ces éléments

## Préparation de la concertation

La préparation de la concertation a été assurée par le maître d'ouvrage assisté de son conseil (Nicaya conseil), par des rencontres bilatérales avec le garant, et par la réunion au sein du comité technique des services des collectivités publiques assurant le cofinancement des études (novembre 2015 à avril 2016).

La décision d'organiser la concertation et la validation des modalités retenues relevaient du comité de pilotage présidé par le préfet de région Provence Alpes Côte d'Azur, rassemblant les élus de ces mêmes collectivités (réunions des 21 mai 2015, 12 avril 2016 et 20 septembre 2016).

Au cours de ces travaux préparatoires, le garant est intervenu pour soutenir les points de vue suivants :

- Le périmètre de la concertation à venir doit inclure le département du Var peu concerné par la priorité 1 du projet, mais lieu de contestation des choix opérés pour sa priorité 2 (ces deux priorités étant incluses dans l'étude socio-économique annoncée pour le projet) ;
- Le public doit avoir la possibilité de s'exprimer sur les priorités retenues après l'avis de la Commission « mobilité 21 », le public n'ayant pas eu la possibilité explicite de s'exprimer sur ce point depuis lors ;
- L'organisation de réunions publiques communales à l'initiative du maire ne doit pas être limitée aux seules communes qui s'étaient spontanément manifestées auprès du maître d'ouvrage avant le comité de pilotage du 20 septembre 2016 ; cette disposition a permis aux communes de BIOT (06) et d'AUBAGNE (13), opposées au projet, de bénéficier de telles réunions dans leur commune ;
- La durée des exposés introductifs du maître d'ouvrage en réunion publique doit être modérée (objectif : moins de 30 minutes), ainsi que le temps de parole des élus, dans l'objectif de respecter une priorité effective aux échanges et à l'expression au public ;
- Le maître d'ouvrage a été invité par le garant à échanger en atelier, avec les associations volontaires, sur les éléments justifiant le constat d'une saturation ferroviaire de la ligne historique Marseille-Nice, ainsi que sur l'impossibilité pratique ou les limites d'un projet alternatif visant à mettre à niveau cette ligne. Des arguments inverses étaient en effet souvent avancés par des associations.

La demande initiale du garant, qui visait à faire constater la saturation ferroviaire (au sens communautaire du terme) par une mission du CGEDD n'a pas alors été retenue par le maître d'ouvrage.

- Le garant a en outre soutenu en comité technique la demande d'une mission consacrée au financement de ce projet.

A l'instar de ce qui avait été fait en 2011, la concertation sur les tracés et les gares était proposée par le maître d'ouvrage en deux temps :

- De mai à juillet 2016, les élus des collectivités territoriales directement concernées par le tracé devaient être consultés sur la base des propositions de SNCF Réseau ;
- Des variantes proposées par les élus devaient compléter, à partir de septembre 2016, les propositions soumises au public.

Le comité de pilotage du 12 avril 2016 a fait droit à l'ensemble des demandes du garant, sauf celle qui visait à inclure les conditions de financement dans la concertation à venir, faute d'éléments à soumettre au public. Le garant a approuvé les modalités prévues pour l'organisation de cette concertation.

## Les ateliers du printemps 2016 et la consultation des élus

De mai à début juillet 2016, le maître d'ouvrage a organisé trois séances d'un atelier consacré à la saturation ferroviaire et deux séances d'un atelier consacré aux méthodes employées pour l'évaluation des impacts environnementaux du projet. Toutes les associations ou organisations socio-professionnelles qui s'étaient portées candidates ont pu participer à ces ateliers. A l'issue de ces ateliers (juillet 2016), ces acteurs ont été invités à faire part de leur avis par écrit. Ces avis ont été ensuite publiés dans le dossier support de la concertation mis à disposition<sup>11</sup> du public à partir d'octobre 2016.

Une déception a été exprimée par des associations à propos de ces ateliers, pour des raisons distinctes selon les ateliers :

- 4 des 18 avis<sup>12</sup> relatifs à la saturation ferroviaire incluaient une protestation contre un fonctionnement peu participatif des ateliers, parfois comparés à un cours magistral. Il est vrai que la masse de documents fournis peu de temps avant chaque atelier<sup>13</sup>, le nombre d'exposés<sup>14</sup> souvent très riches (y compris de la part d'experts n'appartenant pas au groupe SNCF) et la complexité de la matière rendaient l'exercice difficile. Le garant est intervenu en réunion en vue de préserver un temps d'échanges lors de ces ateliers, et pour veiller à ce que certaines questions des participants, renvoyées à des séances ultérieures faute de temps ou compte tenu de leur sujet, ne soient pas oubliées.

Deux associations<sup>15</sup> soutenant des solutions alternatives basées sur des aménagements du réseau existant ont néanmoins tenu à poursuivre par écrit pendant l'été 2016 une intéressante controverse technique avec SNCF Réseau.

- 6 des 16 avis<sup>16</sup> relatifs à l'environnement incluent des critiques, estimant que « *le temps n'est plus à...des considérations générales*<sup>17</sup> ». La majorité des participants à la deuxième séance de cet atelier ont refusé de se pencher sur l'application des méthodes proposées par le maître d'ouvrage aux zones de passage préférentielles, ce qui a mis fin à cette séance. Ces associations estimaient qu'elles auraient dû pouvoir examiner dès ce stade (juin 2016), en avance sur le calendrier prévu par le maître d'ouvrage (septembre 2016), les propositions provisoires de tracés de SNCF Réseau. Le garant n'a pas soutenu cette demande des associations, qui aurait désorganisé la phase de concertation avec le public prévue pour l'automne par le comité de pilotage du projet.

Pendant cette même période (mai à juillet 2016), le maître d'ouvrage a consulté les élus des collectivités locales concernées par les projets de tracé ou de gares. Quatre variantes supplémentaires de tracé ou de position de gares ont été incluses dans le dossier support de la concertation avec le public à l'issue de cette phase. Le garant n'a pas participé à ces entretiens avec les élus, estimant que cela aurait pu induire dans l'esprit du public une confusion sur son rôle.

---

<sup>11</sup> Trois modes ont été utilisés pour cette diffusion : remise d'un dossier papier ou sur une clé USB à l'occasion des réunions publiques, diffusion du dossier via le site internet de la concertation

<sup>12</sup> Ces 18 avis étaient sensiblement équilibrés entre les organisations soutenant le projet et celles qui s'y opposaient

<sup>13</sup> Par exemple 143 pages techniques en vue du premier atelier

<sup>14</sup> En moyenne 5 exposés par atelier

<sup>15</sup> FNE PACA et le groupement du Beausset

<sup>16</sup> Les avis d'associations opposées au projet étaient majoritaires pour cet atelier

<sup>17</sup> Avis de l'association « Vivre à Gémenos »

## Les réunions publiques et les ateliers géographiques

Après publication du dossier support de la concertation, le maître d'ouvrage a tenu, entre le 4 octobre et le 21 décembre 2016, 17 réunions publiques et 4 ateliers géographiques, chaque réunion étant ouverte à tous les participants. Soit :

- 3 réunions publiques d'ouverture (une par département) ;
- 3 réunions publiques consacrées aux projets de gare (gare souterraine de Marseille Saint Charles, Ouest Alpes Maritimes, Nice aéroport) ;
- 8 réunions publiques locales à l'initiative des maires ;
- 4 ateliers géographiques consacrés aux enjeux environnementaux (2 pour chaque nœud ferroviaire, Alpes Maritimes et Bouches du Rhône) ;
- 3 réunions publiques de synthèse (une par département).

La participation à ces réunions a été importante (en moyenne près de 180 personnes par réunion publique), si l'on fait exception pour les ateliers géographiques sur Marseille, où la participation a été confidentielle, ainsi que pour les ateliers géographiques des Alpes Maritimes, où la participation a été faible (25 personnes en moyenne). L'intérêt du public s'est ainsi surtout porté sur les incidences urbaines du projet (nuisances, impacts sur le bâti, la circulation, etc.), les questions strictement environnementales (impact sur les eaux souterraines, les milieux naturels, les risques d'inondation, etc.) mobilisant un nombre réduit de personnes motivées.

Chaque réunion publique et la partie des ateliers géographiques non scindée en petits groupes de travail a fait l'objet de verbatim, généralement publiés dans des délais raisonnables (une quinzaine de jours après la réunion).

L'animation de deux réunions a été particulièrement difficile : à Biot le 9 novembre 2016 où 400 personnes se sont véhémentement opposées aux impacts du projet sur la commune, et à Nice le 19 décembre 2016 (310 personnes présentes), où les opposants à un projet de gare aux Bouillides et les Biotois se sont fait entendre.

A ces deux points sensibles dans les Alpes Maritimes il convient d'ajouter le passage d'une quatrième voie ferroviaire à Aubagne, qui supposerait le déplacement de quelques mètres de l'emprise de l'autoroute A 50.

Le déroulement des réunions publiques a respecté un schéma classique : exposé du maître d'ouvrage, puis questions (ou prises de position du public) et réponses. La limitation du temps des exposés initiaux demandée par le garant a été généralement respectée<sup>18</sup>. La participation des élus aux réunions a été effective, ce qui est souhaitable ; le temps de parole des élus représentant les collectivités cofinçant le projet est resté très raisonnable, comme le garant l'avait souhaité en comité de pilotage ; cependant dans quelques réunions locales le temps de parole d'autres élus a moins laissé la place à l'expression du public.

Le garant a constaté qu'à la fin de chaque réunion publique à laquelle il a participé, aucune demande de parole supplémentaire de la part du public n'avait été refusée, à l'exception de la réunion du 19 décembre 2016 à Nice<sup>19</sup>. Le décompte des temps de parole effectué par le maître d'ouvrage et vérifié par sondage par le garant ne fait apparaître aucune distorsion dans l'attribution de la parole entre partisans et opposants au projet<sup>20</sup>.

---

<sup>18</sup> A l'exception des réunions consacrées aux gares, pour lesquelles la matière à présenter était plus importante

<sup>19</sup> Le début de cette réunion avait été interrompu plusieurs fois par de sonores sifflets d'opposants au projet ou à certaines variantes du projet

<sup>20</sup> En moyenne le temps de parole des partisans du projet et des opposants au projet a été sensiblement équivalent. Le temps de parole des autres membres du public a été légèrement inférieur. Cette répartition est homogène avec ce qui peut être constaté sur la base des avis du public postés sur le site internet.

## Le site internet de la concertation

SNCF Réseau a ouvert un site internet spécifique à cette phase de concertation. Ce site inclut le dossier support de la concertation et permet d'accéder à de très nombreux documents retraçant l'historique du projet et des étapes précédentes de la concertation. L'information du public était également assurée par des réponses du maître d'ouvrage aux questions posées par les internautes (plus de 300 questions au total). Outre les verbatim, le site incluait après chaque réunion les présentations utilisées par le maître d'ouvrage, ainsi que le cas échéant les documents présentés en séance par d'autres participants.

La participation du public était assurée sur le site internet par le dépôt de contributions (plus de 300 contributions déposées par de nombreuses organisations ou associations), ainsi que par la rédaction d'avis intégrés au site. Plus de 1600 avis, le plus souvent émanant de particuliers, ont ainsi été recueillis. Il faut toutefois relever que certains de ces avis avaient cependant une forme très répétitive.

Le garant a organisé une veille relative au fonctionnement de ce site, qui l'a conduit à émettre sept messages d'observations au maître d'ouvrage. Les points les plus importants relevés par le garant concernaient le délai de réponse aux questions du public, initialement trop long, et l'identification des auteurs des questions et des avis (au départ anonymes). Le fonctionnement de ce site a été complètement conforme aux demandes du garant à partir de mi-novembre 2016.

Le garant a en outre demandé au maître d'ouvrage le 13 décembre 2016 de retirer ou de modifier une vue inductive apparaissant automatiquement lors de l'accès au site (pop up), qui semblait réduire le champ de la concertation aux tracés et aux gares. Le point de vue du garant est en effet que le public a le droit de s'exprimer sur toutes les facettes d'un projet<sup>21</sup>. Cette modification a été apportée dans les jours suivants par SNCF Réseau.

## La prolongation de la période de concertation

Le 19 décembre 2016 en réunion publique à Nice, le public a de nouveau souligné les écarts qui pouvaient être constatés entre les fonds de carte IGN employés par le maître d'ouvrage pour illustrer les impacts potentiels du projet sur le bâti à BIOT et la réalité du terrain telle que chacun pouvait la constater. Au cours de la même réunion, le garant a demandé à SNCF Réseau une approche plus précise de ces impacts.

Le 24 décembre 2016, SNCF Réseau a fait paraître sur le site internet de la concertation une nouvelle estimation des impacts des différentes variantes du projet sur la commune de BIOT, sur la base de données cadastrales récentes<sup>22</sup>. Ces impacts étaient significativement revus à la hausse, en ce qui concerne les impacts indirects (induisant une covisibilité ou des nuisances sonores) en particulier pour l'une des variantes du projet.

Compte tenu de la date tardive de cette publication, le garant a demandé au maître d'ouvrage, qui l'a acceptée, une prolongation de 10 jours de la période de concertation. Le public en a été largement informé le 3 janvier 2017<sup>23</sup> et a

---

<sup>21</sup> La charte de l'environnement adossée à la Constitution réserve au seul législateur le pouvoir d'encadrer le droit du public à la participation

<sup>22</sup> A posteriori, le garant a pu vérifier auprès de l'IGN que le maître d'ouvrage avait bien initialement utilisé, pour le dossier de la concertation diffusé via internet, les dernières versions disponibles du fond de carte au 1/25000<sup>ème</sup>. Aucune photo aérienne récente n'était non plus disponible.

<sup>23</sup> Un message électronique a été adressé à plus de 3000 destinataires inscrits à divers titres auprès de SNCF Réseau, en tant qu'« acteurs »

pu ainsi s'exprimer via le site internet jusqu'au 9 janvier 2017 inclus, alors que la concertation était initialement prévue jusqu'au 30 décembre 2016. 16 contributions et 253 avis ont été ajoutés sur le site internet pendant cette période complémentaire.

## Les courriers adressés à la CNDP pendant cette période de concertation

Pendant cette période de concertation, le président de la CNDP a été sollicité à trois reprises.

1. Le 17 octobre 2016, le collectif Est Var pour les transports régionaux de proximité s'est plaint du comportement du maître d'ouvrage et des élus locaux ; il critiquait en outre l'inclusion dans la priorité 1 du projet (avant 2030) de l'aménagement à La Pauline de l'embranchement vers Hyères sur les voies Toulon-Nice, prévu initialement après 2050<sup>24</sup>. Le garant ne relève pas à ce titre de manquement aux obligations d'information et de participation du public, dès lors que la modification du calendrier ainsi envisagée a été clairement incluse dans la présente concertation.
2. Le 20 octobre 2016, le GIR Maralpin adressait une déclaration portant aussi l'en-tête de deux autres associations (FNAUT<sup>25</sup> et FARE SUD<sup>26</sup>) ; cette déclaration mentionnait un total de 37 associations s'y étant associées<sup>27</sup>.

Trois griefs étaient mentionnés dans cette déclaration commune :

- « *L'organisation des ateliers [sur la saturation ferroviaire et sur l'environnement du printemps] relevait davantage de la communication univoque que de réunions de travail* » ;
- Alors que le maître d'ouvrage annonçait jusqu'en août 2016 la tenue de 16 réunions publiques, leur nombre a été réduit de moitié (en référence au communiqué de presse de la préfecture de région du 20 septembre 2016) ;
- « *Les organisations signataires qui se réfèrent... à l'ordonnance 2016-1060 du 3 août 2016... appellent l'attention... de la Commission nationale du débat public sur les manquements du maître d'ouvrage aux principes [de la] concertation* ».

Dans le présent rapport, le garant a déjà fait part de son avis sur l'organisation des ateliers du printemps<sup>28</sup>. Il a également fait part de la déception de certaines associations au cours du comité de pilotage du 8 février 2017. Il constate cependant que le positionnement des organisations qui se sont associées en octobre 2016 à cette déclaration commune était plus diversifié au début de l'été 2016<sup>29</sup>.

La mention de manquements à l'ordonnance du 3 août 2016 n'est pas argumentée dans la déclaration commune ; et cette ordonnance n'est pas juridiquement applicable à la concertation en cours<sup>30</sup>.

---

<sup>24</sup> Deux associations locales ont exposé le même grief au garant le 2 novembre 2016

<sup>25</sup> Fédération nationale d'usagers des transports, groupement Provence Alpes Côte d'Azur

<sup>26</sup> Fédération d'action régionale sur l'environnement

<sup>27</sup> Cette même déclaration était aussi annexée à au courrier du 17 octobre 2016 provenant du collectif Est Var pour les transports régionaux de proximité

<sup>28</sup> Voir ci-dessus Les ateliers du printemps 2016

<sup>29</sup> 5 de ces associations avaient exprimé par écrit en juillet une déception équivalente à celle que mentionne la déclaration commune d'octobre. Une de ces associations s'était exprimée par écrit en juillet, mais sans manifester le même mécontentement. Les trois associations citées dans l'en-tête de cette déclaration ont participé aux ateliers du printemps, mais n'ont pas déposé d'avis écrit à l'issue de ces ateliers. En majorité, les autres organisations associées à cette déclaration ne semblent pas avoir participé aux ateliers du printemps.

<sup>30</sup> L'ordonnance s'applique depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2017 aux concertations nouvellement engagées, alors que la concertation sur ce projet a été engagée en 2005



Le constat d'une réduction du nombre de réunions publiques (hors réunions locales) en référence au nombre initialement annoncé est exact. Mais il n'est pas certain que le nombre de réunions locales effectives eût été identique à celui qui a été finalement retenu<sup>31</sup>. Le garant, qui n'avait pas été associé à cette modification du calendrier des réunions, constate en outre *a posteriori* que l'approche départementale retenue pour les réunions d'ouverture et de synthèse a permis au public d'exprimer un avis global sur le projet. Il ne lui semble pas évident que l'expression du public, si elle avait dû être formulée pour chacun des 7 tronçons du projet, eut été facilitée.

Le garant estime que cette déclaration commune doit être considérée autant, et peut-être même plus, comme une manifestation de défiance qu'au titre des éléments factuels qui y sont avancés. Cette défiance, que l'on peut d'ailleurs constater en France sur plusieurs autres grands projets, est complexe à analyser. Elle pourrait être alimentée par plusieurs éléments difficiles à dissocier : le fait que les procédures de concertation, après la phase initiale de débat public, soient confiées au maître d'ouvrage lui-même ; la durée qui s'écoule entre le débat public et un projet finalisé ; et, peut-être aussi dans le cas spécifique de ce projet, le fait qu'aucune conclusion n'ait été évidente à l'issue du débat public, compte tenu de la multiplicité des scénarios possibles et des arguments pertinents, et que les études indépendantes qui devaient éclairer les solutions alternatives n'aient pas pu être menées à terme au cours du débat public<sup>32</sup>.

Ce constat d'une défiance sous-jacente doit cependant être relativisé au regard des avis formulés sur le site de la concertation. Un peu moins de 10% des avis<sup>33</sup> mentionnent spontanément une défiance vis-à-vis du maître d'ouvrage, à un niveau sensiblement équivalent à une défiance mentionnée vis-à-vis des élus.

3. Le 29 décembre 2016, l'association Basta ligne nouvelle Biot s'est plainte de la publication tardive, par SNCF Réseau, d'une nouvelle estimation à la hausse des impacts du projet sur la commune de Biot<sup>34</sup>. Le 27 janvier 2017, le président de la CNDP constatait que, grâce à la présence du garant, le public avait pu bénéficier d'une prolongation de la durée de la concertation.

## RESULTATS DE LA CONCERTATION

### Les propositions du comité de pilotage

Le comité de pilotage du projet, réuni le 8 février 2017 sous la présidence du préfet de région, a décidé de saisir le ministre chargé des transports de propositions de tracés et de positions de gares, ce qui a été fait par le préfet de région le 8 mars 2017. Ces propositions ont été rendues publiques par un communiqué de presse le 23 mars 2017. Il convient de se reporter aux documents émis par le maître d'ouvrage pour prendre connaissance, de manière détaillée, de ces propositions, ici résumées.

- Au nord de Marseille, l'entrée en tunnel des nouvelles voies à hauteur de la cité de la cosmétique (variante 1) faciliterait le travail d'optimisation en milieu urbain.
- A Marseille Saint Charles la réalisation de la gare souterraine depuis la surface sous l'emprise ferroviaire

<sup>31</sup> Il est possible par exemple que les réunions locales de Marseille-nord et d'Aubagne n'aient pas été nécessaires dans la configuration initiale, puisque des réunions publiques auraient été programmées pour ces deux tronçons

<sup>32</sup> Voir plus haut les apports d'une expertise indépendante

<sup>33</sup> Selon un dépouillement effectué par le garant par sondage au 1/10<sup>ème</sup>

<sup>34</sup> Voir ci-dessus La prolongation de la période de concertation



actuelle de la cour des Abeilles a fait l'unanimité.

- La sortie de tunnel depuis Marseille se ferait à La Parette (variante A1). Pour la vallée de l'Huveaune, l'option d'un passage de la 4<sup>ème</sup> voie en tunnel sera étudiée.
- A La Pauline dans le Var, l'aménagement éviterait le bâti (variante 2).
- Le raccordement à l'actuelle ligne Cannes-Grasse suivrait la variante C2.
- Dans l'Ouest de Alpes Maritimes, la variante OAM1 serait à optimiser. Pour l'implantation de la gare dans ce secteur, les sites des Bréguières et des Bouillides seraient écartés au profit du site du Fugueiret. Une implantation décalée de cette gare plus au sud, aux Clausonnes, sera toutefois étudiée.
- L'option d'une implantation de gare à Cannes La Bocca sera étudiée, ainsi que les aménagements de tracé nécessaires à sa desserte.
- A Saint Laurent du Var, le passage en aérien du fleuve Var serait optimisé, afin de faciliter la transparence urbaine au droit de la gare actuelle.
- L'implantation d'une gare nouvelle à Nice aéroport serait confirmée.

### **La décision ministérielle correspondante**

Le maître d'ouvrage attend une décision ministérielle devant confirmer les propositions du comité de pilotage. Cette décision n'a pas encore été arrêtée au moment où le présent rapport est rédigé.

## **AVIS DU GARANT SUR LE DEROULEMENT DE LA CONCERTATION ET RECOMMANDATIONS AU MAITRE D'OUVRAGE**

### **Le déroulement de la concertation**

A l'instar du garant alors en fonctions à l'issue de la concertation de 2011, le garant actuel considère la concertation de 2016 comme globalement positive. Le recours à des réunions publiques, s'il induit parfois des situations de tension, a cependant la vertu de mettre en lumière des controverses souvent indissociables d'une authentique participation du public.

La participation aux réunions publiques a été forte, et l'expression du public sur le site internet de la concertation a été très active. Malgré les imperfections relatées ci-dessus, cette concertation a donc été instructive.

Des débats contradictoires ont eu lieu, en général de manière ordonnée. Le maître d'ouvrage, adossé à une solide préparation, a développé en réunion de visibles efforts d'explication. Les élus ont généralement bien participé aux débats, malgré un temps de parole parfois un peu long lors de certaines réunions locales. Le public s'est exprimé sur les propositions des élus qui lui avaient été soumises. Plusieurs pétitions ont recueilli de nombreuses signatures.

Le partage entre priorités 1 et 2 a été abordé par le public, ainsi que les questions spécifiques à la priorité 2 (blocage foncier en particulier).

Le garant regrette toutefois la possible confusion issue de l'emploi résiduel du terme « priorité 3 » avancé en 2013 par le rapport de la Commission mobilité 21 en ce qui concerne le tronçon à l'est de Toulon. Les deux lettres ministérielles de 2014 et 2015 ont depuis confirmé que le projet, limité aux priorités 1 et 2, ne concernait plus ce tronçon.

### **Des questions de fond restent ouvertes**

De la part d'une partie du public, l'opportunité du projet est toujours en débat, même si ce débat n'est pas toujours argumenté. Au cours de cette phase de concertation, des oppositions se sont à l'inverse radicalisées, en particulier dans les Alpes Maritimes.

Le constat d'une saturation ferroviaire de la ligne existante entre Marseille et Nice est mieux partagé par le public, mais pas de manière unanime. Le projet est-il une réponse adaptée à ce constat ? La réponse à cette question est en revanche plus discutée dans le public, alors que le maître d'ouvrage assure y avoir déjà répondu par la publication en 2014 de la synthèse des études de solutions alternatives, dites de « solution zéro<sup>35</sup> ».

Plusieurs points n'ont pas été débattus dans cette phase de concertation. L'insertion urbaine des gares (desserte par les transports en commun, etc.) reste à préciser et à débattre avec le public, surtout pour celle de Sophia-Antipolis<sup>36</sup> à laquelle des élus locaux étaient opposés. Son impact positif ou négatif sur la circulation routière reste encore à préciser.

Dans l'hypothèse où une gare serait implantée sur le site actuel de Cannes-marchandises à La Bocca, l'insertion urbaine serait aussi à préciser.

Le bilan socio-économique et surtout le financement du projet font l'objet de demandes du public qui n'ont pas reçu de réponses précises.

Des questions relatives à l'environnement ne pourront être précisées qu'au fur et à mesure de l'avancement des études d'impact.

Comme l'avait souhaité le garant, le maître d'ouvrage a précisé, pour chaque tronçon du projet, les améliorations possibles en termes de desserte, c'est-à-dire en général le nombre de TER par heure qu'il deviendra possible de faire circuler après la réalisation du projet. L'objectif de service ainsi visé correspondrait à une délibération de 2010 du Conseil régional. Il serait souhaitable que cet objectif un peu ancien soit confirmé (ou amendé) par le Conseil régional, doté maintenant d'une nouvelle majorité.

## Les recommandations du garant

La Commission nationale du débat public peut émettre des avis et recommandations sur les modalités de mise en œuvre de l'information et de la participation du public. Le garant est donc amené, dans son rapport, à formuler lui-même des propositions en ce sens.

Certaines ont déjà été évoquées dans ce rapport ; elles sont directement issues de la présente phase de concertation :

- Il conviendra de prévoir, dans une autre phase de la concertation, d'informer le public et de recueillir son avis sur l'insertion urbaine des gares, y compris pour Cannes La Bocca si le maître d'ouvrage s'apprête à arrêter un choix en ce sens. Il en sera de même pour le site des Clausonnes à Sophia-Antipolis, en fonction des études complémentaires engagées<sup>37</sup>.
- Les objectifs de desserte, confirmés ou amendés par le Conseil régional, seront à nouveau portés à la connaissance du public.
- Les impacts sur l'environnement seront précisés au fur et à mesure que le maître d'ouvrage avancera dans leur étude.

L'association du public à la préparation du bilan socio-économique et au financement du projet pose des questions plus complexes. Le bilan socio-économique est un document assez technique, soumis à l'avis du Commissariat

---

<sup>35</sup> Voir les documents associés au compte rendu du comité de pilotage de juillet 2014 sur le site de la concertation

<sup>36</sup> Les schémas de desserte par les transports en commun de Marseille Saint Charles et de Nice aéroport sont plus évidents, compte tenu de la desserte actuelle (métro à Marseille) ou en cours de travaux (tramway à Nice)

<sup>37</sup> Voir plus haut les résultats de la concertation. Le site des Clausonnes n'est distant que de 1 à 1,5 km de celui du Fugueiret, mais il doit être considéré comme distinct. Dans la présente phase de concertation les sites des Bouillides et celui du Fugueiret, bien que distants d'un kilomètre, étaient considérés comme distincts, et leurs impacts sur le territoire étaient différents.

général à l'investissement (CGI) avant d'être présenté à l'enquête publique. La proposition du garant serait qu'*a minima* il soit porté à la connaissance du public suffisamment en amont de l'enquête publique, pour que les citoyens qui souhaiteraient l'étudier de manière approfondie aient le temps de préparer l'avis qu'ils exposeront à la commission d'enquête publique<sup>38</sup>.

Le financement du projet suscite d'autres questions. Il était jusqu'ici d'usage, comme le rappelait jusqu'à un passé proche le maître d'ouvrage, de renvoyer cette question après la déclaration d'utilité publique. La jurisprudence du Conseil d'Etat, issue en 2016 de l'examen du projet ferroviaire Poitiers-Limoges<sup>39</sup>, devrait modifier cette pratique. Des demandes d'information du public quant au financement du projet ont été effectives pendant la présente phase de concertation. Quelles réponses apporter à cette demande ? Le garant sera attentif aux recommandations que la CNDP pourrait formuler à cet égard.

Le débat sur l'opportunité du projet est encore d'une autre nature. Le raisonnement, partiellement implicite du maître d'ouvrage, est que la voie ferrée historique entre Marseille et Nice est saturée, et que le seul moyen susceptible de relever vraiment le défi d'une congestion progressive dans les transports est le projet qu'il propose. Du point de vue de l'exercice, par le public, de son droit à l'information et à la participation, le problème n'est pas que ce raisonnement soit peu ou mal partagé par le public. Mais le fait que ce raisonnement ne soit pas totalement explicité pose en revanche question. Dans cette situation, le garant soumet à la CNDP deux propositions de recommandation au maître d'ouvrage :

- Mettre en place, à l'échelle du projet, un observatoire de la saturation ferroviaire distinct du maître d'ouvrage, comme cela a été fait pour d'autres projets reposant sur un argumentaire de saturation ferroviaire (Montpellier-Narbonne, par exemple), en rendant public les rapports d'expertise (CGEDD) établis dans ce cadre.
- En ce qui concerne d'éventuelles solutions alternatives au projet, en réponse à la saturation ferroviaire, regretter que l'étude engagée dans le cadre du débat public<sup>40</sup> n'ait pu être menée à terme ne servirait à rien. Il convient ici *a minima* de recommander au maître d'ouvrage d'élargir la concertation préalable à l'enquête publique à la « *description des solutions de substitution raisonnables qui ont été examinées par le maître d'ouvrage, ..., et [à] une indication des principales raisons du choix effectué* », comme il devra le faire au moment de l'enquête publique elle-même<sup>41</sup>.

Ces recommandations ont été portées à la connaissance du comité de pilotage le 8 février 2017. Un travail conjoint avec le maître d'ouvrage et avec les instances de concertation du projet pourrait permettre d'en préciser la portée.

---

<sup>38</sup> SNCF Réseau a déjà publié des données physiques (nombre de passagers, etc.) nécessaires à l'établissement de ce bilan, mais pas le bilan lui-même (voir sur le site les documents associés au compte rendu du comité de pilotage de juillet 2014).

<sup>39</sup> Voir CE, 15 avril 2016, Fédération nationale des associations des usagers des transports

<sup>40</sup> Voir plus haut « Les apports et les limites d'une expertise indépendante »

<sup>41</sup> Article R.122-5 du code de l'environnement

## ANNEXE

### Schéma des instances de concertation de ce projet

L'organisation de la gouvernance du projet est définie par la convention de financement des études. L'organisation de la concertation est précisée dans la charte de participation du public adoptée en 2011, qui inclut le schéma suivant :

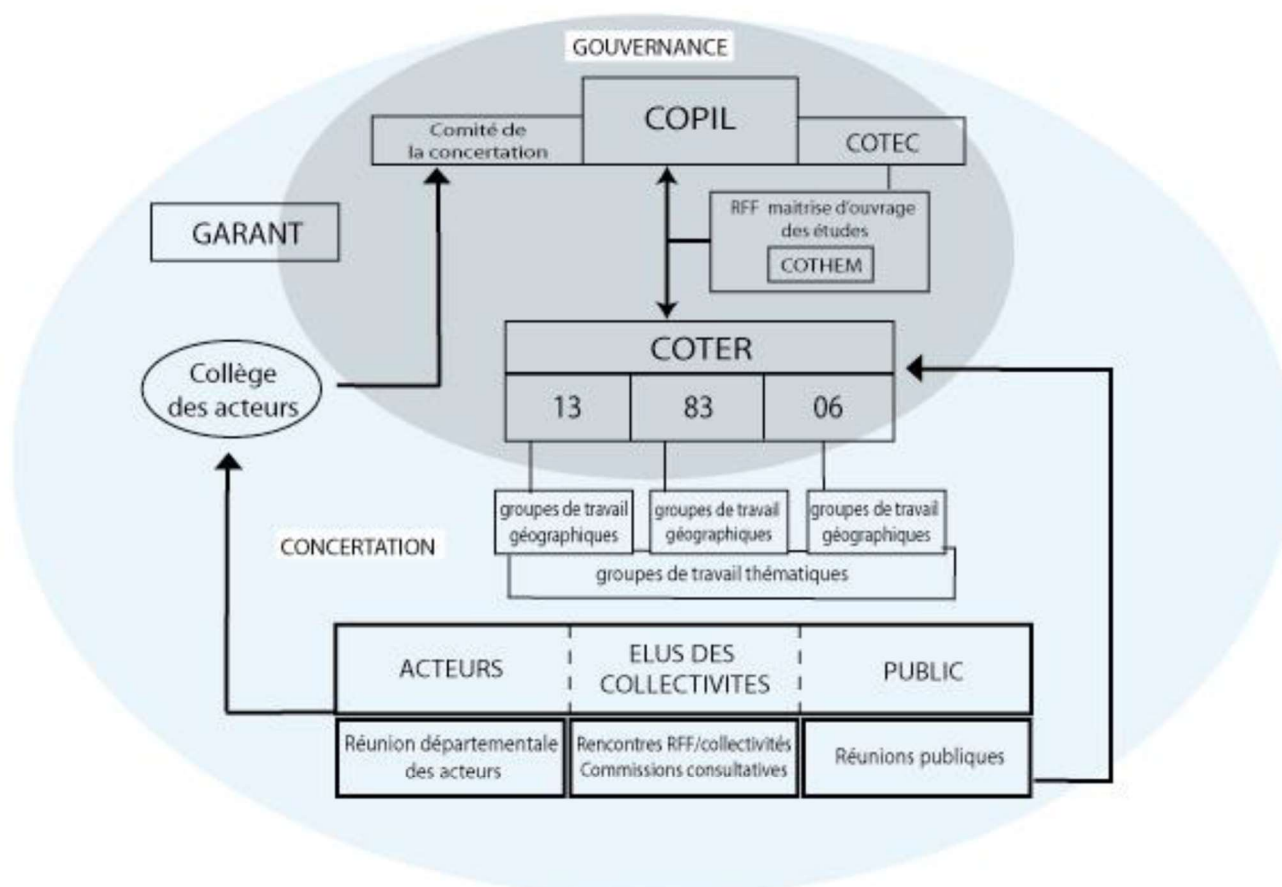


schéma de fonctionnement des instances de concertation et de gouvernance



Commission nationale  
du **débat public**

244 boulevard Saint-Germain  
75007 Paris - France  
T. +33 (0)1 44 49 85 50  
[contact@debatpublic.fr](mailto:contact@debatpublic.fr)  
[www.debatpublic.fr](http://www.debatpublic.fr)