

## RAPPORT DU GARANT

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

24 mars 2017 – 20 décembre 2019

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

Le 20 décembre 2019

# Rapport du garant

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

24 mars 2017 – 20 décembre 2019

### SOMMAIRE

FICHE D’IDENTITE DU PROJET .....	3
CHIFFRES CLES DE LA CONCERTATION .....	5
RESUME DES EVENEMENTS DU PROJET DE 2005 A 2017.....	6
Le choix du scénario des métropoles du sud.....	6
La concertation de 2011 sur les fuseaux de passage et ses suites.....	6
Le rapport de la commission mobilité 21 et la décision ministérielle de 2013.....	6
Les consultations de 2013 et 2014 et les décisions ministérielles de 2014 et 2015 .....	7
La décision de la CNDP recommandant de poursuivre la concertation (2015).....	7
La désignation du garant et la concertation de 2016 .....	7
ORGANISATION DE LA CONCERTATION EN 2019.....	8
Le rapport du conseil d’orientation des infrastructures (COI) .....	8
L’engagement d’une nouvelle phase de concertation .....	8
Les modalités de la concertation .....	9
La participation du public.....	10
Les incidents observés.....	10
Les suites données à la concertation .....	11
MISSION DU GARANT .....	11
Les rôles respectifs du maître d’ouvrage et du garant .....	11
RESULTATS DE LA CONCERTATION.....	13
Les propositions du comité de pilotage .....	13
La décision ministérielle correspondante.....	14
<b>AVIS DU GARANT SUR LE DEROULEMENT DE LA CONCERTATION</b> .....	14
Les défis prévisibles à relever pour cette phase de concertation .....	14
L’information du public.....	14
La participation du public.....	15
Un dialogue local de qualité, malgré quelques difficultés.....	15
Un projet d’ensemble globalement bien accueilli .....	16
Des sujets peu abordés ou en attente.....	17
<b>RECOMMANDATIONS AU MAITRE D’OUVRAGE POUR LA SUITE DE LA CONCERTATION</b> .....	18
ANNEXE.....	19

## FICHE D'IDENTITE DU PROJET

- MAITRE D'OUVRAGE : SNCF RESEAU

- CONTEXTE

Après que le Gouvernement ait fait siennes les conclusions du rapport remis par le COI (Conseil d'orientation des infrastructures) le 1<sup>er</sup> février 2018, la ministre chargée des transports a demandé le 4 mars 2019 à SNCF Réseau de recueillir l'avis du public sur les phases 1 et 2 du projet redéfini par le COI.

- CARTE DU PROJET (phases 1 et 2)



- OBJECTIFS

L'objectif principal des phases 1 et 2 du projet est l'amélioration du fonctionnement des nœuds ferroviaires de Marseille, Toulon et Nice, en particulier par la création d'un réseau express métropolitain pour chacune de ces métropoles.



## • CARACTÉRISTIQUES PRINCIPALES

### • **Création d'une navette ferroviaire azurienne avec :**

- un ouvrage dénivelé à la bifurcation de Cannes vers Grasse ;
- le déplacement de la gare TER de Cannes-La-Bocca à Cannes marchandises avec la création d'installations origines-terminus ;
- la création d'une gare TER/TGV à Nice aéroport (4 voies à quai) ;
- l'adaptation du plan de voies de Nice ville et la création de voies de garage à Nice Saint-Roch ;
- la création de voies à quai en gares de Cannes et d'Antibes.

### • **Réalisation de la traversée ferroviaire souterraine de Marseille avec :**

- en entrée nord de Marseille, le doublement de la ligne et l'entrée en tunnel ;
- l'aménagement de voies de remisage dans le secteur d'Arenc et le doublement partiel des voies du port
- Au niveau de la gare de Marseille Saint-Charles :
  - la création d'une gare souterraine, de 2 tunnels d'accès et d'un pôle d'échanges multimodal ;
  - la reconfiguration du plan de voies de surface du plateau Saint-Charles ;
- Au niveau de Marseille Blancarde, la création d'un site de remisage des trains et d'une 5ème voie à quai
- A La Parette, l'entrée en tunnel à depuis la vallée de l'Huveaune vers Marseille Saint-Charles ;
- En option, la réalisation d'une 4ème voie entre Blancarde et la Penne-sur-Huveaune.

### • **Création d'une navette ferroviaire entre l'ouest et l'est de Toulon avec :**

- l'amélioration de la bifurcation de la Pauline et le réaménagement de la gare
- la création d'installations origines-terminus à l'ouest de Toulon et à Carnoules à l'est de Toulon.

### • **Au total :**

- 7,9 km de voies nouvelles en tunnel (Marseille)
- 10,8 km de voies nouvelles en site existant (4<sup>ème</sup> voie en vallée de l'Huveaune, doublement des voies du port à Marseille)
- aucune création de voie nouvelle en surface hors sites existants
- 2 aménagements de bifurcations (par dénivellation)
- 6 créations ou aménagements de gares.

## • COÛT

Aux conditions économiques de 2015, le coût du projet est évalué à 735 millions d'euros en phase 1 et à 2 345 millions d'euros pour la phase 2 (hors options représentant 85 M€ pour l'option du doublement du tunnel Saint Louis et 316 M€ pour la 4<sup>ème</sup> voie entre Marseille et La Penne-sur-Huveaune).

## • CALENDRIER DE MISE EN SERVICE ENVISAGÉE

L'objectif serait d'engager les travaux de la phase 1 en 2022 (ou début 2023) après une enquête publique en 2021.

## CHIFFRES CLES DE LA CONCERTATION

- **QUELQUES DATES CLÉS :**

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

04/03/2019 : lettre de la ministre chargée des transports demandant d'informer et de recueillir les avis du public

21/03/2019 : réunion du collège des acteurs (présentation et avis sur les modalités de concertation)

01/04/2019 : décision par les cofinanceurs du projet d'organiser la concertation

12 Juin au 17 octobre 2019 : dates de la concertation

22/11/2019 : réunion du comité de pilotage (choix des variantes)

20 décembre 2019 : remise d'un rapport intermédiaire du garant.

- **PERIMETRE DE LA CONCERTATION : 11 communes, 3 départements, 1 région**

- **480 SPOTS RADIO POUR ANNONCER L'OUVERTURE DE LA CONCERTATION**
- **56 118 FLYERS DISTRIBUES ; CAMPAGNE FACEBOOK GEOLOCALISEE POUR ANNONCER LES ATELIERS RIVERAINS ET LES PERMANENCES**
- **3 SERIES DE COURRIELS ENVOYES A 5 250 DESTINATAIRES POUR ANNONCER LES REUNIONS PUBLIQUES LOCALES**
- **6 INTERVIEWS (PRESSE ECRITE ET RADIO), DE NOMBREUX COMMUNIQUEES DE PRESSE**
- **MOBILISATION DES COMITES D'INTERET DE QUARTIER (CIQ) A MARSEILLE**
  
- **14 REUNIONS PUBLIQUES, 11 ATELIERS RIVERAINS, 3 ATELIERS THEMATIQUES, 7 ATELIERS OU RENCONTRES A LA DEMANDE, 30 PERMANENCES, 20 EXPOSITIONS**
  
- **1 579 PARTICIPANTS AUX REUNIONS, 82 AUX PERMANENCES**
- **12 283 CONNEXIONS AU SITE INTERNET**
- **279 QUESTIONS, AVIS OU CONTRIBUTIONS DEPOSEES VIA LE SITE INTERNET**
- **UNE PETITION (145 SIGNATURES)**
- **DES INSTANCES DE LA CONCERTATION DEFINIES EN 2011 PAR UNE CHARTE DE LA CONCERTATION : 2 REUNIONS DU COLLEGE DES ACTEURS**
  
- **AU TITRE DE LA GOUVERNANCE, 3 REUNIONS DE COMITS TERRITORIAUX AVEC LA PARTICIPATION D'ASSOCIATIONS**

## RESUME DES EVENEMENTS DU PROJET DE 2005 A 2017<sup>1</sup>

### Le choix du scénario des métropoles du sud

A l'issue du débat public tenu en 2005 sur un projet de ligne à grande vitesse (LGV PACA), le conseil d'administration de Réseau ferré de France (RFF) concluait à la poursuite des études. M. Philippe MARZOLF, qui avait assuré la présidence de la CPDP, a été désigné comme garant en 2006.

Le 11 février 2009, le ministre d'Etat, ministre de l'écologie, a réuni les élus du territoire et confié une mission de médiation à M. Yves COUSQUER. Une nouvelle décision de poursuivre les études a été prise par RFF en 2009 après le rapport du médiateur et le choix ministériel du scénario dit « des métropoles du sud ».

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

Après l'adoption en janvier 2011 d'une charte de la concertation pour ce projet, RFF a organisé une concertation post-débat public sur les variantes de fuseau de passage correspondant au scénario choisi. Cette concertation largement suivie<sup>2</sup> a été suspendue le 25 novembre 2011 par l'Etat pour des motifs d'ordre public. Le garant en a cependant reconnu le caractère globalement positif<sup>3</sup>.

A l'issue de cette phase de concertation, le 22 décembre 2011, le comité de pilotage du projet a conclu que le projet devait changer de nature en prenant en compte en priorité les transports de proximité. Les études 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 devaient 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.

---

<sup>1</sup> Le lecteur souhaitant une présentation plus détaillée de cette période pourra se référer au rapport intermédiaire du garant de mars 2017

<sup>2</sup> 1700 participants en réunions publiques et ateliers

<sup>3</sup> Le rapport du garant a été examiné par la CNDP le 4 septembre 2013

## Les consultations de 2013 et 2014 et les décisions ministérielles de 2014 et 2015

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 décision de la CNDP recommandant de poursuivre la concertation (2015)

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. Les demandes d'annulation de cette décision, formulées devant le tribunal administratif, puis en cour administrative d'appel, n'ont pas abouti.

## La désignation du garant et la concertation de 2016

Le 4 mars 2015, la CNDP a désigné M. Philippe QUEVREMONT comme garant.

Après une réunion du collège des acteurs le 8 avril 2015, le comité de pilotage a retenu le 21 mai 2015 le principe d'une concertation incluant des réunions publiques. La décision d'engager cette concertation a été prise le 20 septembre 2016.

La participation aux réunions publiques a été très forte<sup>4</sup>, la signature de pétitions a été active<sup>5</sup> comme le dépôt d'avis ou de contributions sur le site internet<sup>6</sup>. En particulier, la partie de la ligne nouvelle entre Cannes et Nice (via Sophia-Antipolis) a été vivement contestée.

A l'issue de cette période de concertation, le comité de pilotage a pris position au regard des variantes proposées (8 février 2017), et le ministre chargé des transports a pour l'essentiel confirmé ces choix par lettre du 18 avril 2017.

Le 5 avril 2017, la CNDP a examiné le bilan de la concertation établi par le maître d'ouvrage et le rapport intermédiaire du garant. A cette occasion, la commission a insisté sur la nécessité de poursuivre la concertation et a « *souhaité qu'une attention particulière soit accordée aux questions du public portant sur*

---

<sup>4</sup> 2700 participants au cours de réunions publiques

<sup>5</sup> 8 pétitions ont recueilli un total de 9000 signatures « papier »

<sup>6</sup> 2200 avis ou contributions

*la saturation du réseau, sur le bilan socio-économique, sur la prise en compte des risques environnementaux et sur le plan de financement du projet ».*

Le maître d'ouvrage (représenté par un nouveau directeur de projet) a réuni le collège des acteurs le 27 juin 2017. Pour aller à la rencontre des attentes du public, il a proposé la réalisation par un expert tiers d'une étude des solutions ferroviaires alternatives au projet<sup>7</sup>, outre l'organisation future d'ateliers thématiques correspondant aux souhaits de la CNDP.

## **ORGANISATION DE LA CONCERTATION EN 2019**

### **Le rapport du conseil d'orientation des infrastructures (COI)**

Le 1<sup>er</sup> juillet 2017, le président de la République indiquait qu'il entendait mettre la priorité sur les « *transports du quotidien* ». Afin de traduire cette priorité, le gouvernement a confié à un conseil des infrastructures (COI), qu'il a constitué, la mission de proposer une stratégie pour les infrastructures de transports.

Le 1<sup>er</sup> février 2018, le COI recommandait de phaser le projet LNPCA en commençant par les fonctionnalités directement liées aux mobilités du quotidien à Marseille, Nice et Toulon, puis en poursuivant par la réalisation de la gare souterraine à Marseille Saint Charles. Le volet programmatique du projet de loi d'orientation des mobilités (LOM) a été préparé sur cette base<sup>8</sup>.

### **L'engagement d'une nouvelle phase de concertation**

Le 4 mars 2019, la ministre chargée des transports indiquait que le Gouvernement avait fait siennes les priorités identifiées par le COI, et demandait à SNCF Réseau de poursuivre les études dites « de recalage », et d'informer et de recueillir l'avis du public sur les phases 1 et 2 du projet. Cette lettre confirmait aussi le déploiement à venir de la nouvelle signalisation ERTMS 2<sup>9</sup> sur la ligne Marseille-Vintimille.

Le collège des acteurs a été réuni le 21 mars 2019 en vue de formuler un avis sur les modalités de concertation proposées. Ces modalités ont été arrêtées le 1<sup>er</sup> avril 2019 par les cofinanceurs du projet.

---

<sup>7</sup> Cette attente avait été relevée par le rapport du garant de mars 2017, outre celles reprises par la CNDP

<sup>8</sup> Adopté définitivement le 19 novembre 2019, ce projet de loi est depuis le 27 novembre 2019 à l'examen au Conseil constitutionnel.

<sup>9</sup> Le système ERTMS (European rail traffic management system) est basé sur des informations transmises par GSM, à la différence de la signalisation ferroviaire classique encore employée sur les lignes autres qu'à grande vitesse, qui repose sur la détection des trains par blocs et par des signaux à observer en bord de voie



## Les modalités 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 (septembre 2018 à mars 2019).

La concertation reposait sur plusieurs types de réunions publiques :

- des réunions départementales d'ouverture de la concertation (juin 2019) ;
- des ateliers destinés en priorité aux riverains (juin et juillet 2019) ;
- des réunions publiques locales par secteur (septembre et octobre 2019) ;
- des ateliers consacrés aux thèmes correspondant aux souhaits exprimés par la CNDP en 2017 : la saturation ferroviaire, l'environnement, les justifications socio-économiques du projet ;
- des réunions départementales de clôture de la concertation (octobre 2019).

Des réunions à la demande d'associations et des permanences locales en mairie ont complété ce dispositif.

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 globalement respectée. La participation des élus aux réunions a été moindre qu'en 2016 ; le temps de parole des élus représentant les collectivités cofinçant le projet est resté raisonnable. Chaque réunion publique a fait l'objet d'un verbatim publié sur le site internet de la concertation.

A noter que le thème du financement, également cité par la CNDP en 2017, n'a pas pu faire l'objet d'un atelier thématique, faute de propositions. La lettre ministérielle du 4 mars 2019 annonçait en effet une mission de financement postérieurement à cette concertation. Sur ce point, le garant rappelle régulièrement à ce titre la jurisprudence du Conseil d'Etat<sup>10</sup>.

Le garant a considéré qu'il n'y avait pas lieu de rappeler au maître d'ouvrage sa proposition de juin 2017, visant à confier à un tiers expert une étude sur les solutions ferroviaires alternatives au projet, estimant que le rapport du COI en tenait lieu. Aucun acteur n'a d'ailleurs rappelé cette proposition de 2017.

La documentation sur le projet a pris la forme d'un dossier de concertation du projet (77 pages A4), publié en juin 2019, complété au moins 8 jours avant chacune des 8 réunions publiques locales par un livret par secteur (une trentaine de pages A3). L'objectif du maître d'ouvrage était de pouvoir tenir compte des dernières études dont il disposait et des premières réactions du public, recueillies en juin ou juillet, afin d'adapter pendant l'été, dans la mesure du possible, ses propositions.

---

<sup>10</sup> Voir CE, 15 avril 2016, Fédération nationale des associations des usagers des transports

Cette documentation distribuée lors des réunions publiques était aussi disponible sur le site internet de la concertation, qui incluait la possibilité de poser des questions au maître d'ouvrage et de déposer des avis ou contributions.

## La participation du public

Selon les principaux indicateurs, la participation du public a été bonne :

- 1 661 participants aux réunions publiques ou permanences
- 208 avis ou contributions déposés sur le site de la concertation
- 80 avis recueillis lors des permanences.

La participation a été néanmoins plus faible qu'en 2016, surtout dans les Alpes-Maritimes. Ce fait est probablement lié à une bien moindre contestation du projet du maître d'ouvrage.

Localement, la participation s'est révélée inégale. La participation a été élevée, par exemple, à Cannes La Bocca au droit de la bifurcation ferroviaire vers Grasse, à Toulon en vue de la localisation du terminus ouest de la navette ou bien à Marseille-nord (Saint André) pour traiter de la suppression de deux passages à niveau proposée par SNCF Réseau.

La participation a en revanche été très faible à Marseille-nord pour traiter de l'éventualité d'une opération simultanée de rénovation urbaine (cité Bassens<sup>11</sup>) ou à Marseille-sud en ce qui concerne les entreprises potentiellement touchées par l'entrée sud du tunnel vers Saint Charles, à La Palette.

La participation du public a été particulièrement décevante s'agissant des ateliers thématiques correspondant aux attentes du public relevées en 2017 par le garant et la CNDP : une trentaine de participants au total pour ces 3 ateliers.

## Les incidents observés

Le seul fait notable à signaler à ce titre est l'envoi à la CNDP, en tout début de la concertation (12 juin 2019), d'une lettre du Collectif Est Var qui demandait à la CNDP d'interrompre cette phase de concertation, en en contestant le périmètre, ses modalités (en particulier la tenue d'ateliers considérés comme réservés aux propriétaires riverains), et son calendrier (la concertation ne saurait intervenir avant l'adoption de la loi d'orientation sur les mobilités). La présidente de la CNDP a répondu à cette lettre le 5 septembre 2019.

Le Collectif a participé à la suite de la concertation, notamment à la réunion publique de clôture à Toulon.

---

<sup>11</sup> Cette opération est inscrite en tant que quartier d'intérêt régional au protocole de préfiguration des projets de renouvellement urbain signé le 21 décembre 2017 entre l'ANRU et la métropole Aix-Marseille-Provence

## Les suites données à la concertation

Comme le collège des acteurs l'avait souhaité, les comités territoriaux par département (considérés comme des instances de gouvernance du projet) ont été réunis avec la participation d'associations au cours de la deuxième quinzaine d'octobre, après que leur composition ait été adaptée à la nouvelle géographie du projet.

Le comité de pilotage du projet, réuni le 22 novembre 2019, a arrêté les propositions à soumettre au secrétaire d'Etat aux transports.

## MISSION DU GARANT

### Les rôles respectifs du maître d'ouvrage et du garant

Selon l'article L. 121-13-1 du code de l'environnement encore en application s'agissant d'un projet où la participation du public a été engagée antérieurement au 1<sup>er</sup> janvier 2017<sup>12</sup>, « *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>13</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 exercé 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. La quasi-totalité de ces demandes a été acceptée 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,

<sup>12</sup> Voir l'article 8 de l'ordonnance 2016-1060 du 3 août 2016

<sup>13</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.

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>14</sup> ayant assuré la préparation de la nouvelle phase de concertation de 2019.
- 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, en particulier pour présenter son rôle. Aucune situation vraiment difficile n'a nécessité en 2019 son intervention. 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), ainsi qu'au cours des comités territoriaux et du comité de pilotage qui ont suivi.

A titre d'exemple, les interventions de veille suivantes du garant peuvent être citées :

- Le garant est intervenu en réunion des cofinanceurs le 1<sup>er</sup> avril 2019, afin de présenter et de soutenir la demande, formulée en collège des acteurs, de réactiver les collèges territoriaux prévus par la charte de la concertation de 2011 ; cette demande a été acceptée ;
- Le garant a veillé à ce que les informations des projets des livrets par secteur soient facilement lisibles par le public, et il a insisté pour que ces livrets soient publiés dans les délais (8 jours avant la réunion publique locale correspondante) ;
- Le garant a régulièrement fait part d'observations, en général mineures, concernant la gestion du site internet de la concertation ;
- Le garant est intervenu auprès du maître d'ouvrage afin qu'une contribution associative soit présentée en réunion publique de clôture dans le Var ;
- Le garant a qualifié trois propositions alternatives du public, afin que le maître d'ouvrage y réponde comme il s'y est engagé en adhérant en 2017 à la charte de participation du public (article 4).

---

<sup>14</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 de M. Pierre-Alain ROCHE, membre du CGEDD

## RESULTATS DE LA CONCERTATION

### Les propositions du comité de pilotage<sup>15</sup>

Le comité de pilotage réuni le 22 novembre 2019 a pris connaissance des avis et propositions du public et en a tenu compte, le plus souvent en infléchissant les propositions initiales du maître d'ouvrage, de la manière suivante<sup>16</sup> :

- Pour la gare de Nice-ville, prise en compte des demandes formulées par le public (ouverture de la gare vers le nord) ;
- Pour la gare nouvelle de Nice-aéroport, mise en place d'un large groupe de travail (SNCF Réseau et collectivités locales) pour élaborer un projet d'intermodalité ;
- Pour les 4<sup>èmes</sup> voies à quai en gares d'Antibes et de Cannes, prise en compte des études ERTMS (comme le proposait le maître d'ouvrage) ;
- Pour la bifurcation Cannes-Grasse, adoption de la solution privilégiée en atelier riverain, à mettre au point (nuisances à réduire) et poursuite de la concertation locale ;
- Pour la gare nouvelle de Cannes La Bocca, choix du site SICASIL (majoritairement préféré par le public), mise en place d'un large groupe de travail (SNCF Réseau et collectivités locales) pour élaborer un projet d'intermodalité ; poursuite de la concertation locale ;
- Pour la bifurcation de La Pauline, choix de la variante « terrier » (majoritairement préférée par le public), mise en place d'un large groupe de travail (SNCF Réseau et collectivités locales) pour élaborer un projet d'intermodalité ;
- Pour la navette toulonnaise, validation des propositions de SNCF Réseau pour le terminus est (accord du public) ; pour le terminus ouest, choix de la gare de La Seyne et mise à l'étude d'un terminus à Saint-Cyr-sur-Mer ;
- Maintien du projet (en variante) d'une 4<sup>ème</sup> voie entre Marseille et La Penne-sur-Huveaune, malgré l'avis majoritairement défavorable du public, en vue de satisfaire les objectifs de service définis par la Région (desserte au quart d'heure) ; **poursuite de la concertation locale sur les nuisances sonores, l'intermodalité et l'accompagnement des entreprises et des particuliers ;**
- Pour l'entrée sud du tunnel de Marseille, minimiser les impacts prévisibles liés à l'évacuation des déblais, concertation locale avec les entreprises impactées ;
- Pour la gare de La Blancarde (5<sup>ème</sup> voie à quai), limitation des impacts et poursuite de la concertation locale ; pour le technicentre, préparation en vue d'une évacuation ferroviaire des déblais des tunnels ;
- Pour la gare souterraine de Marseille Saint Charles, mise en place d'un large groupe de travail (Etat, SNCF Réseau et collectivités locales) pour élaborer un projet d'intermodalité, préparation de la phase travaux et poursuite de la concertation locale ;
- Pour le plateau Saint Charles (blocs est et ouest), adoption des propositions du maître d'ouvrage ;
- Pour la ligne de Marseille à l'Estaque et le faisceau d'Arc, poursuite de la recherche d'une solution

<sup>15</sup> Cf la présentation faite par SNCF Réseau en collège des acteurs le 11 décembre 2019. Le compte rendu officiel du comité de pilotage sera diffusé ultérieurement sur le site internet de la concertation

<sup>16</sup> Ces propositions sont citées dans le présent rapport à titre d'information, dans l'attente de la publication du compte rendu officiel du comité de pilotage, qui sera accessible au public sur le site de la concertation

optimisée et poursuite de la concertation locale pour les passages à niveau de Saint André ; étude complémentaire pour la halte de Saint André demandée par le public ; mise en place d'un large groupe de travail (SNCF Réseau et collectivités locales) pour élaborer un projet urbain pour Saint André et l'intermodalité ;

- Pour l'entrée nord du tunnel à Marseille, la variante sud sera privilégiée sous réserve d'une concertation complémentaire avec les habitants pilotée par la métropole (dans le cadre d'un projet de rénovation urbaine) ;
- Poursuite de la variante du doublement du tunnel de Saint Louis.

### **La décision ministérielle correspondante**

Le maître d'ouvrage attend une décision ministérielle se prononçant sur 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**

### **Les défis prévisibles à relever pour cette phase de concertation**

Trois difficultés de méthode étaient prévisibles pour cette phase de concertation :

- Informer correctement le public, dès l'ouverture de la concertation, sur le nouvel agencement des phases du projet. Dans les Alpes-Maritimes et le Var, les phases 1 et 2 du projet aboutissaient ainsi à des réorientations importantes à la suite du rapport du COI (voir plus haut) ;
- Mobiliser le public, tout particulièrement à Marseille où la participation avait été limitée en 2016 ;
- Etablir un dialogue local de qualité, sincère avec le public, pour les parties du projet associées à des nuisances potentielles.

### **L'information du public**

Les réunions d'ouverture dans le Var et les Alpes-Maritimes ont permis à la partie du public mobilisée sur ce projet, et même en 2016 souvent contre ce projet, d'être rapidement informée des modifications intervenues entre les priorités 1 et 2 du projet en 2016, et les phases 1 et 2 du projet en 2019 : pour l'essentiel, report à une phase ultérieure de la création d'une ligne nouvelle entre Cannes et Nice, très discutée en 2016 ; et mise en place d'une navette ferroviaire (rapidement baptisée RER toulonnais) entre l'ouest et l'est de Toulon. La concrétisation effective à Toulon de la priorité aux « trains du quotidien » annoncée depuis longtemps pour ce projet, répond en 2019 à une demande formulée avec insistance par une partie du public en 2016.

Les modifications intervenues dans le projet entre 2016 et 2019 n'ont toutefois visiblement pas été comprises par une partie du public de ces départements, s'exprimant tardivement via internet (quelques jours avant la clôture de la concertation).

## La participation du public

La participation du public en réunion a été moins forte en 2019 qu'en 2016, pour les départements du Var et des Alpes-Maritimes. Ce constat est à relier à une baisse très importante des oppositions générales au projet, tout au moins pour les phases 1 et 2 du projet proposées à la concertation.

Le public varois s'est mobilisé pour soutenir la navette toulonnaise, mais aussi pour en demander le déplacement de son terminus ouest à Saint Cyr-sur-Mer. Dans les Alpes-Maritimes, les riverains de la bifurcation vers Grasse ont manifesté une forte inquiétude quant aux nuisances associées à son aménagement.

Dans les Bouches-du-Rhône, la participation initiale du public, en réunion d'ouverture, s'est révélée aussi décevante qu'en 2016. Ce constat préoccupant (les investissements du projet les plus lourds seraient réalisés à Marseille), a conduit le maître d'ouvrage, stimulé par le garant, à multiplier les initiatives pour entrer en contact avec le public. Ces efforts ont abouti : au total, la participation en 2019 aux réunions a été supérieure, dans les Bouches-du-Rhône, à celle de 2016. C'est pour l'essentiel la mobilisation à Marseille des comités d'intérêt de quartier (CIQ) qui a permis d'aboutir à ce résultat.

La participation a été très décevante<sup>17</sup> aux ateliers correspondant aux demandes du public de 2016 et qui avaient à l'époque fait l'objet d'une recommandation de la CNDP : saturation ferroviaire, environnement, socio-économie.

Au total la participation du public doit être considérée comme satisfaisante.

## Un dialogue local de qualité, malgré quelques difficultés

Le garant avait observé en 2016 une certaine défiance du public<sup>18</sup>. Une telle défiance ne s'est pas manifestée en 2019, le dialogue avec le public s'étant globalement révélé de qualité.

La mise en œuvre, très tôt dans la concertation, de rencontres avec les riverains, outre qu'elle a stimulé la participation locale, a permis dans certains cas au maître d'ouvrage d'adapter son projet en allant à la rencontre des demandes du public. Ces adaptations ont été acceptées par le public pour la bifurcation de La Pauline dans le Var.

Même si ces d'autres adaptations n'ont pas encore été jugées suffisantes par le public (bifurcation de Grasse), voire non satisfaisantes (suppression des passages à niveau de Saint André à Marseille), le

---

<sup>17</sup> 10 personnes en moyenne par atelier.

<sup>18</sup> Voir le rapport intermédiaire du garant du 24 mars 2017 page 16

garant manifeste une certaine confiance dans la capacité des parties à poursuivre un dialogue de qualité dans la suite de la concertation (voir plus loin), en vue d'améliorations complémentaires du projet.

Dans quelques secteurs à Marseille, le dialogue ne s'est cependant pas encore vraiment noué, en particulier avec les entreprises à l'entrée sud du tunnel.

De vraies difficultés de dialogue persistent dans la vallée de l'Huveaune, malgré la limitation à La Penne-sur-Huveaune du projet d'ajouter une 4<sup>ème</sup> voie au faisceau existant depuis Marseille. Les riverains considèrent que le maître d'ouvrage veut réaliser cette partie en vue de poursuivre ensuite cette 4<sup>ème</sup> voie vers Aubagne, ce qu'ils avaient fortement rejeté en 2016.

### **Un projet d'ensemble globalement bien accueilli**

En réunion publique, les objectifs généraux du projet (phases 1 et 2) n'ont pas été contestés dans leur principe, même dans les secteurs où une opposition aux modalités locales retenues pour le projet persiste (Cannes La Bocca, Saint André à Marseille). Pour ces phases, les débats sur l'opportunité globale du projet, encore très présents en 2016<sup>19</sup>, ont ainsi quasiment disparu.

Une franche opposition s'est cependant manifestée quant à l'hypothèse d'une 4<sup>ème</sup> voie dans la vallée de l'Huveaune. Par ailleurs une pétition a recueilli 145 signatures protestant contre les impacts prévus de la 5<sup>ème</sup> voie à La-Blancarde.

Quelques demandes d'engagement de principe à poursuivre le projet en phases 3 et 4 ont été formulées par le public<sup>20</sup>, surtout dans les Alpes Maritimes. Plus nombreux, les opposants au projet de 2016 ont à l'inverse demandé l'abandon de ces phases ultérieures.

Au cours des réunions, le public a formulé des demandes d'aménagement du projet, au regard desquelles le maître d'ouvrage s'est le plus souvent exprimé directement en séance. Trois demandes ont cependant été qualifiées de propositions alternatives par le garant, conduisant le maître d'ouvrage à exposer de manière détaillée les raisons pour lesquelles il ne les retenait pas, comme il s'y était engagé en adhérant en 2017 à la charte de la participation du public<sup>21</sup> :

- La proposition de renoncer aux trains directs de Grasse vers Menton, en remplaçant la bifurcation actuelle par une correspondance en gare de La Bocca ;
- La proposition de déplacer vers l'ouest (à Saint Cyr-sur-Mer) le terminus de la navette toulonnaise ;

---

<sup>19</sup> Voir le rapport intérimaire du garant du 24 mars 2017 page 19

<sup>20</sup> Les élus des collectivités territoriales finançant les études de ce projet sont en revanche unanimes en ce sens, comme l'a montré la motion qu'ils ont adoptée en comité de pilotage le 21 novembre 2019

<sup>21</sup> Voir l'article 4 de la charte



- La proposition d'implanter à Marseille au nord de la gare de La Barasse la 5<sup>ème</sup> voie prévue au sud par le projet.

Les réponses du maître d'ouvrage ont été diffusées (ou devraient l'être prochainement) sur le site internet de la concertation<sup>22</sup>.

Le garant considère qu'une concertation complémentaire serait nécessaire dans l'hypothèse où le maître d'ouvrage, après des études complémentaires, envisagerait le déplacement à Saint Cyr-sur-Mer du terminus de la navette toulonnaise ; cette partie de projet modifiée n'ayant pas été proposée au public.

Contrastant avec l'accueil général du public, des expressions d'opposition globale ont été déposées sur le site internet. De manière explicite ou implicite, elles concernent surtout les phases 3 et 4 du projet revu par le COI.

### **Des sujets peu abordés ou en attente**

Certains sujets ont été peu ou pas abordés au cours de cette phase de concertation.

Ainsi l'aménagement urbain des gares (transports en commun, parkings, etc.) a été abordé de manière inégale, faute d'un projet complet présenté par le maître d'ouvrage (La Pauline, Nice aéroport, Marseille Saint Charles), ou en l'absence de tout projet (Ouest toulonnais, vallée de l'Huveaune).

Les attentes du public sur le bruit n'ont pas obtenu de réponse précise de la part du maître d'ouvrage, faute de disponibilité des études correspondantes.

En ce qui concerne l'évacuation des déblais des tunnels à Marseille, le maître d'ouvrage a manifesté une préférence au recours au transport ferroviaire pour les déblais à évacuer sur le site de Saint Charles. Les itinéraires routiers restent à préciser pour les entrées nord et sud du tunnel.

Enfin l'expression des habitants de la cité Bassens, qui dans la variante sud de l'entrée nord du tunnel de Marseille pourrait faire l'objet d'une opération de rénovation urbaine, a été très limitée.

En conséquence, le garant a été amené à proposer au cours du comité de pilotage du 22 novembre 2019 un complément de concertation (voir plus loin).

---

<sup>22</sup> La réponse du maître d'ouvrage concernant La Blancarde a été présentée en collège des acteurs. Le garant a demandé qu'elle soit également publiée sur le site de la concertation

## RECOMMANDATIONS AU MAITRE D'OUVRAGE POUR LA SUITE DE LA CONCERTATION

L'usage pour ce projet est que les phases de concertation, qui pouvaient se révéler délicates sur le terrain (voir plus haut pour 2011), soient autorisées par le comité de pilotage. Sans attendre une éventuelle réunion supplémentaire de ce comité, le garant a formulé le 22 novembre 2019 des propositions, dans le cadre d'une concertation continue prévue par le code de l'environnement.

L'objectif est de pouvoir consacrer suffisamment de temps à des échanges de qualité avec le public, sans prendre le risque de retarder un projet attendu par les élus et inscrit dans le projet de loi d'orientation sur les mobilités (LOM).

Ces concertations essentiellement locales seraient à engager dès que les études préparatoires seraient disponibles, sans calendrier général, en privilégiant une sollicitation directe du public, le plus souvent par messagerie, en association avec les collectivités compétentes.

L'objectif serait de finaliser les aménagements urbains à associer aux gares, de compléter l'élaboration de compromis locaux, de prendre la mesure des accompagnements nécessaires pour les entreprises comme pour les particuliers, de préciser les éventuelles protections phoniques, et de préparer les phases chantier pour les aménagements les plus lourds (évacuation des déblais notamment).

Pour l'aménagement urbain des gares, ces concertations locales seraient préparées avec les collectivités compétentes (métropoles, etc.).

Dans l'hypothèse où la rénovation urbaine serait retenue pour la cité Bassens, une consultation complémentaire serait à mener par le porteur de projet (métropole AMP).

Le maître d'ouvrage a soumis au collège des acteurs réuni le 12 décembre 2019 une proposition allant dans le sens de ces recommandations. Dans l'hypothèse d'un décalage du calendrier prévu par le maître d'ouvrage, les acteurs souhaiteraient qu'une réunion intermédiaire soit organisée.

## 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 :

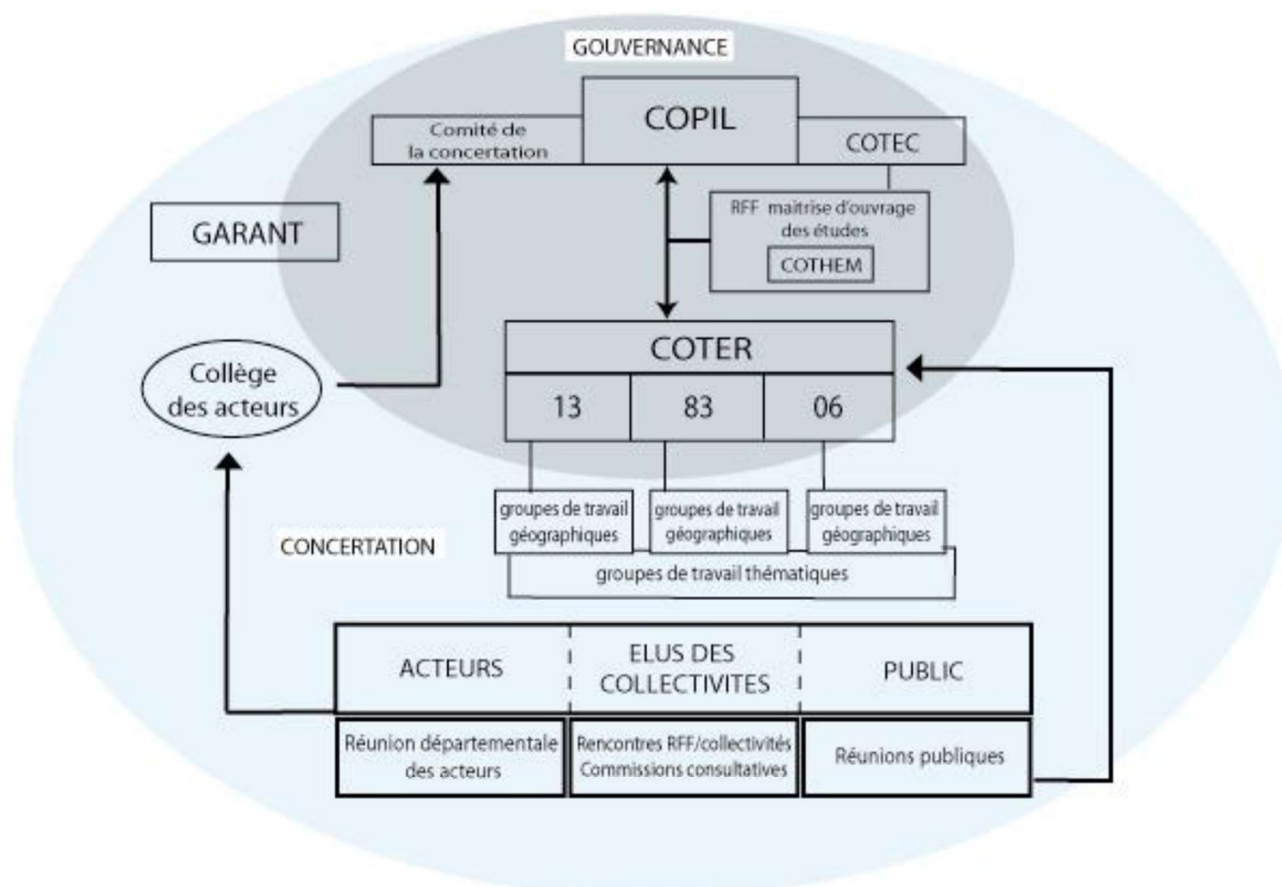


schéma de fonctionnement des instances de concertation et de gouvernance



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)