

RAPPORT DU GARANT

Projet des phases 1 et 2 Ligne
nouvelle Provence Côte d'Azur
CONCERTATION POST-DEBAT
Rapport intermédiaire

21 décembre 2019 – 30 juin 2021

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

Le 30 juin 2021

Rapport du garant

Projet des phases 1 et 2 de la ligne nouvelle Provence Côte d’Azur (LNPCA)

21 décembre 2019 – 30 juin 2021

SOMMAIRE

FICHE D’IDENTITE DU PROJET.....	3
CHIFFRES CLES DE LA CONCERTATION	5
RESUME DES EVENEMENTS DU PROJET DE 2005 A 2020.....	7
Le choix du scénario des métropoles du sud	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.....	7
Les consultations de 2013 et 2014 et les décisions ministérielles de 2014 et 2015	8
La décision de la CNDP recommandant de poursuivre la concertation (2015).....	8
La désignation du garant et la concertation de 2016.....	8
Le rapport du comité d’orientation des infrastructures et la concertation de 2019	9
La décision de la CNDP recommandant de poursuivre la concertation (2020).....	9
ORGANISATION DE LA CONCERTATION COMPLEMENTAIRE EN 2020 et 2021	9
Les suites à donner à la concertation de 2019	9
L’engagement d’une nouvelle phase de concertation et le contexte sanitaire.....	10
Les modalités de la concertation	11
La participation du public.....	12
Les incidents observés.....	12
Les recours exercés par le public auprès du garant.....	13
Les suites données à la concertation.....	13
MISSIONS DU GARANT.....	14
Les rôles respectifs du maître d’ouvrage et du garant.....	14
RESULTATS DE LA CONCERTATION	16
La prise en compte par le comité de pilotage de l’expression du public.....	16
La décision ministérielle du 7 juin 2021.....	17
AVIS DU GARANT SUR LE DEROULEMENT DE LA CONCERTATION.....	18
L’annonce de la concertation	18
L’information du public	18
La participation du public.....	18
L’impact de la crise sanitaire	19
En conclusion.....	20
RECOMMANDATIONS AU MAITRE D’OUVRAGE.....	20

FICHE D'IDENTITE DU PROJET

- **MAITRE D'OUVRAGE : SNCF RESEAU**

- **CONTEXTE**

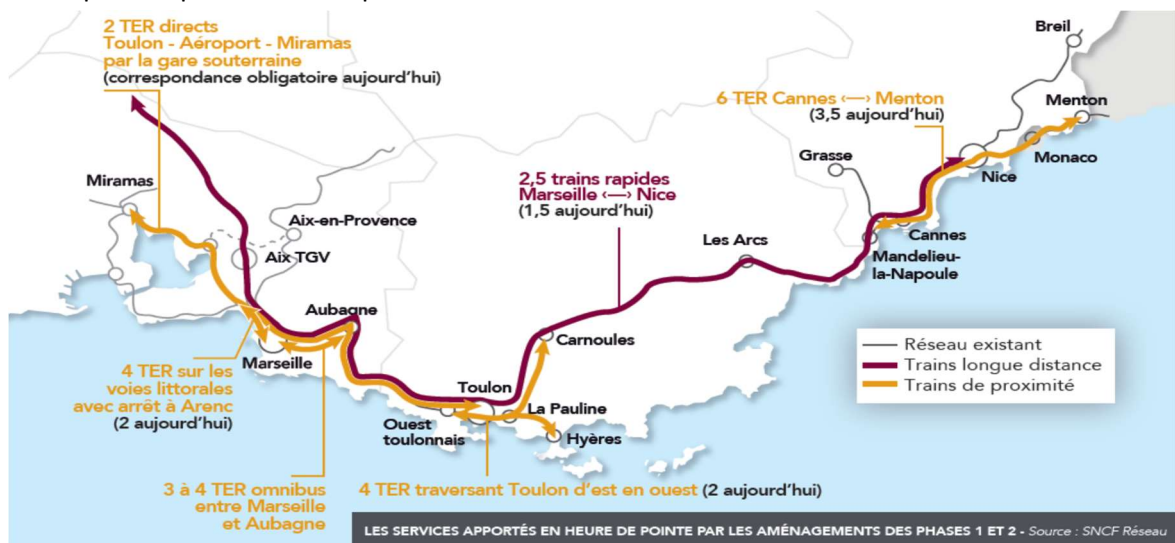
Après la concertation menée en 2019 par SNCF Réseau sur le projet des phases 1 et 2 redéfini par le COI (Conseil d'orientation des infrastructures), le secrétaire d'Etat chargé des transports a demandé le 23 juin 2020 à SNCF Réseau de poursuivre la concertation continue sur ce projet.

- **CARTE DU PROJET (LNPCA phases 1 et 2)**



- **OBJECTIFS**

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



• CARACTÉRISTIQUES PRINCIPALES

• Création d'une navette ferroviaire azurée 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 gare de Cannes-centre.

• 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 ;
- A La Parette, l'entrée en tunnel depuis la vallée de l'Huveaune vers Marseille Saint-Charles ;
- En option, la réalisation d'une 4^{ème} voie entre Blancarde et la Penne-sur-Huveaune.

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

- l'amélioration par un ouvrage dénivelé 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 au nord de Toulon.

• Au total :

- 7,9 km de voies nouvelles en tunnel (Marseille)
- 10,8 km de voies nouvelles en site existant (doublement des voies du port à Marseille, 4^{ème} voie en vallée de l'Huveaune en option)
- aucune création de voie nouvelle en surface hors sites existants
- 2 aménagements de bifurcations (par dénivellation)
- 6 créations ou aménagements de gares (hors option de la réalisation d'une 4^{ème} voie en vallée de l'Huveaune).

• COÛT

Aux conditions économiques de 2019, le coût du projet des phases 1 et 2 est évalué à 3,45 milliards d'euros..

• CALENDRIER ENVISAGÉ POUR LA MISE EN SERVICE

L'objectif serait de lancer d'ici fin 2021 l'enquête publique concernant les phases 1 et 2. Le plus grand chantier, celui de la gare souterraine de Saint Charles à Marseille, aboutirait à une mise en service en 2035.

CHIFFRES CLES DE LA CONCERTATION

- **QUELQUES DATES CLÉS :**

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

23/06/2020 : lettre du secrétaire d'Etat chargé des transports demandant d'informer et de recueillir les avis du public

16/10/2020 : consultation écrite des membres du collège des acteurs (avis sur les modalités de concertation)

20/11/2020 au 31/12/2020 : dates de la concertation (1^{ère} période)

02/12/2020 ; décision de la CNDP autorisant SNCF Réseau à aller à l'enquête publique pour les phases 1 et 2 sans nouveau débat public, en poursuivant la concertation continue

07/01/2021 : réunion du comité de pilotage (choix des variantes après la 1^{ère} période de concertation)

01/03/2021 au 15/04/2021 : dates de la concertation (2^{ème} période)

19/04/2021 : réunion du comité de pilotage (choix des variantes après la 2^{ème} période de concertation)

07/06/2021 : lettre du secrétaire d'Etat chargé des transports demandant de préparer le dossier support de l'enquête publique

30/06/2021 : remise d'un rapport intermédiaire du garant.

- **PERIMETRE DE LA CONCERTATION : 5 communes** (Cannes dans les Alpes Maritimes, La Garde, La Crau, Sanary-sur-Mer et Saint Cyr-sur-Mer dans le Var) **en période 1** ;
3 communes (Cannes dans les Alpes Maritimes, Marseille et La-Penne-sur-Huveaune dans les Bouches du Rhône) **en période 2.**
- **DES INSTANCES DE LA CONCERTATION DEFINIES EN 2011 PAR UNE CHARTE DE LA CONCERTATION¹ : UNE CONSULTATION ECRITE DU COLLEGE DES ACTEURS²**

¹ Voir à la date de février 2011 dans <https://www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr/documents>

² Le collège des acteurs, instance prévue par la charte de concertation, peut émettre des avis sur le déroulement de la concertation

- **MODALITES D'ANNONCE DE LA CONCERTATION ET D'INFORMATION DU PUBLIC**

TYPE D'ANNONCE EFFECTUE	1ère période de concertation	2ème période de concertation
Communiqués et insertions de presse	5 + 2	2 + 6
Spots radio	576	696
Tweets	16	18
Campagnes géolocalisées Facebook et Instagram (prolongation de la 1^{ère} période de concertation)	Total 1 060 000 personnes	
Courriels	2 messages adressés à 3500 personnes	3 messages adressés à 3200 personnes
Flyers distribués par boitage		7600
Affiches		150
Commerces de proximité (distribution de dossiers)	89	54
Dossiers de la concertation	3 dossiers, diffusion totale 1101 exemplaires papier, 1577 téléchargements	6 dossiers, diffusion totale 1322 exemplaires papier, 1504 téléchargements

- **DEROULEMENT DE LA CONCERTATION**

MODE D'EXPRESSION DU PUBLIC	1ère période de concertation	2ème période de concertation
Réunions publiques ou ateliers numériques	4 pour un total de 156 participants	7 pour un total de 171 participants
Permanences en mairie	5 en présentiel / 27 participants	29 en présentiel / 22 en numérique / 168 participants
Registres en mairie, etc.	5 registres / 31 avis	13 registres / 177 avis
Contacts par téléphone	8	56
Questions sur le site internet	79	256 (y compris reçues par courrier)
Avis sur le site internet et par courrier	254	1619
Contributions ou délibérations	35	42
Pétitions		2 pour 394 signatures

RESUME DES EVENEMENTS DU PROJET DE 2005 A 2020³

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 », retenant un tracé de ligne nouvelle passant par Marseille et Toulon pour desservir Nice.

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 fuseaux de passage correspondant au scénario choisi. Cette concertation largement suivie⁴ 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 positif⁵.

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 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 de ligne nouvelle 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.

³ Le lecteur souhaitant une présentation plus détaillée de cette période pourra se référer au rapport intermédiaire du garant de mars 2017

⁴ 1700 participants en réunions publiques et ateliers

⁵ 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 gares 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^{er} 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 préférentielles 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 réuni le 21 mai 2015 a retenu le principe d'une concertation incluant des réunions publiques. La décision d'engager effectivement cette concertation a été prise en comité de pilotage le 20 septembre 2016.

La participation aux réunions publiques a été très forte⁶, la signature de pétitions a été active⁷ comme le dépôt d'avis ou de contributions sur le site internet⁸. 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 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* ».

⁶ 2700 participants au cours de réunions publiques

⁷ 8 pétitions ont recueilli un total de 9000 signatures « papier »

⁸ 2200 avis ou contributions

Le rapport du comité d'orientation des infrastructures et la concertation de 2019

Le Conseil d'orientation des infrastructures (COI) a été mis en place en 2017, afin de mettre en œuvre la priorité à donner aux transports du quotidien définie par le président de la République. Le COI a rendu son rapport en février 2018 en proposant d'organiser le projet LNPCA en quatre phases.

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 le projet et de recueillir l'avis du public sur le projet des phases 1 et 2.⁹

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^{er} avril 2019 par les cofinanceurs du projet.

La participation du public, globalement bonne, a cependant été très faible à Marseille-nord pour traiter de l'éventualité d'une opération simultanée de rénovation urbaine (cité Bassens 2¹⁰) ou à Marseille-est en ce qui concerne les entreprises potentiellement touchées par l'entrée est du tunnel vers Saint Charles, à La Parette.

Après la consultation des comités territoriaux par département, le comité de pilotage du projet, réuni le 22 novembre 2019, a arrêté les propositions à soumettre au secrétaire d'Etat aux transports précisant les phases 1 et 2.

La décision de la CNDP recommandant de poursuivre la concertation (2020)

Le 2 décembre 2020, la CNDP a décidé qu'il n'y avait pas lieu pour les phases 1 et 2 d'organiser un nouveau débat public et a recommandé au maître d'ouvrage de poursuivre le processus de concertation.

ORGANISATION DE LA CONCERTATION COMPLEMENTAIRE EN 2020 ET 2021

Les suites à donner à la concertation de 2019

La concertation de 2019 concernait l'ensemble du projet des phases 1 et 2 de LNPCA tel que remanié après le rapport du conseil d'orientation des infrastructures (COI).

A l'issue de cette concertation, le garant a demandé au comité de pilotage réuni le 22 novembre 2019 d'organiser des concertations complémentaires locales pour certaines parties du projet, en particulier pour les sites de gares pour lesquelles l'insertion urbaine du projet n'avait pu être présentée au public. Le garant a par ailleurs souligné la nécessité

⁹ Ces phases de travaux devaient être complétées par l'installation en système ERTMS (European rail traffic management system). Celui-ci 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

¹⁰ 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

d'engager une concertation effective avec les habitants de la cité Bassens 2, dont la rénovation urbaine pouvait être accélérée par le projet, et avec les entreprises proches de la sortie est du tunnel à Marseille.

La décision ministérielle du 23 juin 2020 a demandé à SNCF Réseau de poursuivre la concertation, en particulier en vue de localiser plus à l'ouest la gare origine terminus de la navette toulonnaise.

Le maître d'ouvrage a enfin souhaité reprendre contact avec le public pour préciser les améliorations qu'il entendait apporter au projet en vue de réduire ses impacts pour les riverains, en particulier pour le quartier Saint André à Marseille et pour la bifurcation vers Grasse à Cannes.

Cette concertation complémentaire s'est déroulée en deux périodes successives, en fonction de l'avancement des études de SNCF Réseau à présenter au public, du 20 novembre au 31 décembre 2020, puis du 1^{er} mars au 15 avril 2021.

L'engagement d'une nouvelle phase de concertation et le contexte sanitaire

Sur demande du garant, les membres du collège des acteurs ont été consultés par écrit le 16 octobre 2020 en vue de formuler leurs observations sur les modalités de concertation, compte tenu, en particulier du contexte sanitaire. L'annonce le 29 octobre 2020 d'une nouvelle phase de confinement a conduit à des avis divergents au sein du collège, certains membres considérant que la concertation devait être reportée, d'autres considérant le contraire.

Le maître d'ouvrage a estimé ne pas être en mesure de retarder ses études, compte tenu de l'objectif de lancement d'une enquête publique en 2021 qui lui était assignée par la décision ministérielle du 23 juin 2020. Dans ces conditions, retarder la concertation aurait pu aboutir à priver d'effet l'avis du public, qui aurait pu intervenir après les choix du maître d'ouvrage.

A la demande du garant, le maître d'ouvrage a adapté le 18 novembre 2020 le dispositif de concertation, en suivant les recommandations formulées le 4 novembre 2020 par la CNDP en vue de s'adresser à tous les publics, même ceux qui n'ont pas accès aux outils numériques.

A cet effet :

- Si les réunions publiques ont toutes été organisées en numérique, il était possible au public de s'entretenir directement avec le maître d'ouvrage par téléphone, ou en présentiel principalement en mairie ;
- Une assistance à l'usage du logiciel ZOOM utilisé pour les réunions publiques a été proposée par le maître d'ouvrage ;
- Les livrets de la concertation, exposant le projet du maître d'ouvrage pour chaque concertation localisée, ont été diffusés sous forme papier en mairie, dans des commerces de proximité et par courrier sur demande ;
- Les avis du public pouvaient être formulés par téléphone et par courrier ;
- Les annonces de la concertation ont été effectuées par radio, par boitage, via les réseaux associatifs (CIQ à Marseille), par affiches et par l'intermédiaire du bailleur social pour la cité Bassens 2.

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 du projet (COTEC) des services des collectivités publiques assurant le cofinancement des études (1^{er} octobre 2020).

La concertation reposait sur des séquences communes à tous les secteurs :

- Annonce de la concertation par voie de presse, campagnes localisées sur Facebook, etc. ;
- Publication sur le site internet de la concertation de livrets précisant les aménagements proposés par le maître d’ouvrage ; recueil des questions et avis du public via internet ;
- Distribution de flyers dans les boîtes aux lettres des habitations à proximité des aménagements proposés, de livrets sous forme papier dans les commerces de proximité ou par courrier postal sur demande ;
- Recueil des avis du public par internet, par courrier, sur rendez-vous par téléphone ou dans les mairies¹¹ (ou des lieux publics si ceux-ci étaient autorisés) ;
- Réunion publique à distance et/ou ateliers spécialisés (en 2^{ème} période) sous ZOOM (les réunions publiques physiques ont été interdites pendant toute la durée de la concertation pour des raisons sanitaires) pour présenter ces aménagements et recueillir l’avis du public ; un tutoriel et une assistance étaient disponibles afin de faciliter la participation du public.

Ainsi la participation du public, en particulier à proximité des aménagements proposés par le maître d’ouvrage, était possible même sans sortir de chez soi en période de confinement, que ce soit en recourant ou non aux techniques numériques.

Pour le secteur de Bassens, pour lequel le garant avait relevé en 2019 l’insuffisance de contacts avec les habitants, les contacts directs avec les habitants ont été privilégiés, sous forme d’entretiens en présentiel dans des locaux municipaux (maison d’arrondissement) ou à distance.

Le déroulement des réunions publiques (ou ateliers) sous ZOOM 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 à SNCF Réseau par le garant a été globalement respectée. La participation des élus aux réunions a été moindre qu’en 2019 et les interventions des élus ont respecté les mêmes modalités que celles du public.

Les conditions de distribution de la parole au cours des réunions numériques, qui techniquement peuvent être étroitement canalisées par l’organisateur de la réunion, avaient été mises au point entre le garant et le maître d’ouvrage. Elles privilégiaient l’expression orale du public ; en fin de réunion il a toujours été vérifié que toutes les demandes de parole ont été satisfaites. Le micro du garant pouvait être ouvert n’importe quand en réunion, à sa seule initiative.

Les réunions publiques ont fait l’objet d’un verbatim publié sur le site internet de la concertation. Les ateliers de la 2^{ème} période ont fait l’objet d’un enregistrement vidéo assorti de la publication d’une synthèse.

¹¹ Les services des mairies sont restés ouverts pendant la durée de la concertation

La documentation sur le projet a pris la forme d'un livret pour chaque site de cette concertation complémentaire (une vingtaine à une quarantaine de pages A3), publié au moins 8 jours avant chacune des réunions publiques ou ateliers et au moins un mois avant la clôture de la période de concertation complémentaire.

La participation du public

La participation du public a été élevée pour toutes les opérations soumises à la concertation, représentant au total près de 3500 expressions. Pour chaque opération la participation a été supérieure à celle notée en 2019, mais cet accroissement a été inégal selon les thèmes. C'est la sortie est des tunnels de Marseille à La Parette qui a le plus mobilisé, plus de 1600 personnes s'étant opposées à ce que le terrain de la ferme urbaine du Talus soit occupé par les installations de chantier.

Les modes d'expression du public ont en outre évolué, probablement en conséquence de la crise sanitaire puisque l'expression via internet a été largement dominante en 2020 comme en 2021. Le recours à des modes d'échange interactifs avec le maître d'ouvrage (réunions ou ateliers numériques, permanences), minoritaire, a été cependant plus marqué à Cannes (bifurcation vers Grasse et gare TER) qu'à Marseille, reflétant probablement des choix collectifs stimulés par des associations locales.

Par ailleurs, pour chacun des secteurs pour lesquels le garant avait relevé une insuffisance de participation en 2019, soit les entrées nord et est des tunnels à Marseille, la participation a été satisfaisante en 2020 et 2021. En particulier la majorité des locataires de la cité Bassens 2, qui pourrait être démolie selon l'une des variantes du projet, se sont cette fois-ci exprimés¹².

Les incidents observés

Le garant a été saisi le 22 avril 2021 d'une demande de la présidente du comité d'intérêt de quartier (CIQ) de Saint André à Marseille, visant à ce qu'il invalide les décisions arrêtées le 19 avril par le comité de pilotage du projet. Le motif invoqué était qu'une partie¹³ des avis du public n'avait pas été présenté au comité de pilotage. Ces faits ont été reconnus par SNCF Réseau.

Le garant, qui avait rappelé au cours de ce comité de pilotage que « *le maître d'ouvrage doit prendre en considération tous les modes d'expression du public*¹⁴ », a exposé que cette responsabilité relative à la gouvernance du projet ne lui avait pas été attribuée. Il a demandé au maître d'ouvrage d'exposer comment il entendait prendre en considération les avis du public qui n'avaient pas été présentés au comité de pilotage le 19 avril, conformément à ses obligations¹⁵.

¹² Rappel : aucune expression des locataires de Bassens 2 n'avait été recueillie en 2019, sauf pour quelques cas lors d'une réunion informelle

¹³ Les avis du public formulés sur le registre déposé en maison du 16^{ème} arrondissement de Marseille n'avaient pas encore été collectés. Le maître d'ouvrage a invoqué un aléa (COVID parmi le personnel). Ces avis incluaient une pétition et provenaient au total de plus de 400 personnes.

¹⁴ Voir le diaporama de la réunion <https://www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr/documents>

¹⁵ Code de l'environnement, article L. 120-1, « II. - La participation confère le droit pour le public ... 4° D'être informé de la manière dont il a été tenu compte de ses observations et propositions... »

Le 8 juin 2021, SNCF Réseau a publié sur le site internet de la concertation le compte rendu du comité de pilotage du 19 avril 2021, ainsi qu'une note d'analyse des registres de la concertation. Cette analyse fait apparaître un élément complémentaire à ceux qui avaient été recueillis au cours de la concertation de 2019 ou par d'autres moyens au cours de la concertation de 2021, la crainte pour les commerçants du quartier que la suppression du passage à niveau de Saint André impacte la vie de quartier et les activités du commerce.

Dans cette même note, le maître d'ouvrage a exposé comment il prenait en considération cette crainte, en proposant un engagement d'indemniser si nécessaire les commerçants¹⁶.

Les recours exercés par le public auprès du garant

Le garant a été destinataire de plusieurs demandes ou recours formulés par le public :

- Pendant la première période de concertation (décembre 2020), des membres du public proches de la nouvelle gare TER projetée à Cannes La Bocca ont contesté la validité de la concertation antérieure intervenue en 2019, qui avait abouti en 2020 au choix de la localisation de cette gare (« SICASIL ») ; le garant a estimé que cette contestation n'était pas fondée, compte tenu de la participation et des avis du public constatés en 2019.
- Des retards de mise à disposition des informations via les commerçants de proximité ayant été constatés à Cannes pour la première période de concertation, le garant a obtenu du maître d'ouvrage une prolongation de 11 jours de la première période de concertation ; le garant n'a en revanche pas formulé d'observations au maître d'ouvrage pour les demandes de prolongation formulées à Cannes pour la seconde période de concertation, les livrets d'information ayant été disponibles suffisamment à l'avance pour le public.
- Pour la première période de concertation, et de manière plus limitée pour la seconde, des demandes de report de la concertation à des périodes futures moins marquées par des restrictions sanitaires ont été formulées. Le garant a présenté les arguments qui l'avaient convaincu de ne pas demander le report de la concertation à une date indéterminée fin octobre 2020 (voir plus haut l'engagement d'une nouvelle phase de concertation et le contexte sanitaire).
- Le garant a été saisi le 22 avril 2021 d'une demande d'invalidation des conclusions arrêtées le 19 avril par le comité de pilotage du projet (voir plus haut, incidents observés).

Les suites données à la concertation

Le comité de pilotage du projet a été réuni le 7 janvier 2020 pour déterminer les suites à donner à la première période de concertation, puis le 19 avril 2021 pour déterminer les suites à donner à la seconde période de concertation, en arrêtant les propositions à soumettre au ministre chargé des transports.

Le garant a présenté ses observations au cours de ces réunions. La présentation qu'il a employée et le compte rendu officiel de ce comité ont été rendus publics sur le site internet de la concertation pour les réunions de janvier et d'avril.

¹⁶ « *Accompagnement financier des entreprises par le maître d'ouvrage si une baisse du chiffre d'affaires était avérée en lien avec l'évolution de la fréquentation du noyau villageois de Saint-André, suite à la mise en service du projet (PEM et remplacement des passages à niveau)* »

MISSIONS 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^{er} janvier 2017¹⁷, « 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 public¹⁸ ».

Le code de l'environnement ne précise pas comment s'articulent ces deux responsabilités. En l'absence jusqu'à fin 2020 (voir plus loin) d'autres recommandations de méthode, il revenait 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 plus grande partie 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, SNCF Réseau) sous la coprésidence du préfet et du président de la région.
- Le maître d'ouvrage (SNCF Réseau) a en outre associé le garant aux comités techniques¹⁹ ayant assuré la préparation de la nouvelle phase de concertation de 2020 et 2021.
- Le garant a participé aux préparations des réunions publiques et ateliers, au cours desquelles les modalités d'emploi du logiciel de gestion à distance de ces réunions (ZOOM) ont été arrêtées.
- Le garant a participé à toutes les réunions publiques et ateliers, sans en assurer l'animation. Il est intervenu chaque fois qu'il l'a souhaité, en particulier pour présenter son rôle. Aucune situation vraiment difficile n'a nécessité en 2020 ou 2021 son intervention.
- Le garant a participé le 24 mars à la permanence accueillant les habitants de la cité Bassens 2 ayant pris rendez-vous dans ce créneau horaire.

¹⁷ Voir l'article 8 de l'ordonnance 2016-1060 du 3 août 2016

¹⁸ 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.

¹⁹ 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

A compter de la fin de l'année 2020, les conditions d'intervention du garant ont été précisées par la lettre de mission²⁰ qu'il a reçue de la présidente de la CNDP, qui a été publiée sur le site de la concertation. Le rôle du garant est de prescrire les modalités de concertation qui lui apparaissent les plus appropriées et de conseiller le maître d'ouvrage, avec une particulière attention quant aux conditions permettant la mobilisation du public, compte tenu de l'impact possible du projet sur des lieux d'habitation. Le public pourra également saisir le garant en recours. Le garant doit rendre compte régulièrement de son action.

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

- Le garant a demandé au maître d'ouvrage de consulter le collège des acteurs en octobre 2020 sur les modalités de la concertation à venir ; les réponses ont été synthétisées par le garant et publiées sur le site internet de la concertation ;
- Le garant a demandé au maître d'ouvrage d'adapter les modalités de la concertation aux contraintes sanitaires en cours, pour mieux lutter contre la « fracture numérique » (voir plus haut) ;
- 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 numérique pour la bifurcation de Cannes ;
- Le garant a demandé au maître d'ouvrage qu'il réponde par écrit sur le site de la concertation à trois propositions alternatives du public ; en adhérant en 2017 à la charte de participation du public (article 4), le maître d'ouvrage s'était en effet engagé à argumenter, s'il ne retenait pas des solutions alternatives présentées par le public.

Les recommandations du garant ont été, d'une manière générale, suivies par le maître d'ouvrage. Le garant, qui n'avait pas formellement approuvé²¹ le remplacement pour l'entrée du tunnel au nord de Marseille d'ateliers numériques par des entretiens bilatéraux du maître d'ouvrage avec les locataires de la cité Bassens 2, doit cependant reconnaître, *a posteriori*, que ce choix s'est révélé judicieux, puisqu'il a permis de recueillir en 2021 de très nombreux avis non exprimés en 2019.

²⁰ Lettre de mission du 8 décembre 2020

²¹ La confrontation collective des points de vue et le développement en public des arguments font partie des principes de base communément admis pour toute concertation avec le public

RESULTATS DE LA CONCERTATION

La prise en compte par le comité de pilotage de l'expression du public

Comme le prévoit la législation en vigueur (voir plus haut), il appartient au maître d'ouvrage d'informer la CNDP du résultat de la concertation. Le compte rendu ainsi établi par SNCF Réseau a été publié sur le site de la concertation le 22 juin 2020. Il convient de s'y référer pour prendre connaissance, de manière détaillée, des résultats de la concertation.

La lettre de mission adressée au garant par la présidente de la CNDP le 8 décembre 2020 demande toutefois au garant de mentionner les évolutions du projet résultant de la concertation. Ces mentions suivront un cheminement d'est en ouest.

A **Cannes, la bifurcation vers Grasse** avait fait l'objet d'une concertation locale en 2019, le maître d'ouvrage avait cependant souhaité revenir en 2021 vers le public pour pouvoir présenter une solution améliorée issue de la concertation de 2019, soit une bifurcation « en terrier », la tranchée couverte enterrant la voie de Marseille vers Nice devant être prolongée de 130 m vers l'est. Même si cette solution réduirait sensiblement à terme le bruit pour les riverains, ceux-ci ont continué à exprimer inquiétude et opposition, compte tenu, en particulier, des nuisances, des prélèvements fonciers sur leurs jardins et des délais prévisibles pour le chantier. La dévalorisation de leur bien leur semble inévitable. Comme en 2019, une solution alternative visant à remplacer l'aménagement de cette bifurcation par une mise en correspondance des deux lignes a été présentée²², en suscitant en retour l'opposition des usagers de la ligne. SNCF Réseau a répondu à cette proposition alternative, y compris par une note publiée sur le site internet de la concertation, et a prévu de maintenir son projet tout en cherchant encore à en réduire les impacts (amélioration des protections contre le bruit, préservation des arbres remarquables).

Pour la **gare TER de Cannes La Bocca**, certains riverains auraient souhaité que le maître d'ouvrage revienne sur le choix de localisation effectué à l'issue de la concertation de 2019²³. A défaut, des inquiétudes se sont manifestées quant aux nuisances sonores et aux risques hydrauliques. SNCF Réseau a indiqué qu'il prendrait en compte la réduction de ces nuisances et la prévention de ces risques.

Pour la **gare de La Pauline (Var)**, le public s'est prononcé en faveur d'une gare « biface », ouvrant vers l'est et vers l'ouest, avec en ce cas une légère préférence pour le scénario 2 (10 expressions du public) sur le scénario 1 (8 expressions). Le maître d'ouvrage a retenu ce dernier scénario, moins coûteux et aux prélèvements fonciers plus réduits.

La concertation pour la localisation du **terminus ouest de la navette toulonnaise**, relancée à la demande du ministre chargé des transports, a abouti au choix par le maître d'ouvrage d'une localisation à Saint Cyr sur Mer, conforme à l'expression majoritaire du public. Quelques expressions en faveur de Saint Cyr, mais pour une autre localisation de la gare (plus à l'ouest) ont été recueillies.

SNCF Réseau a renoncé au projet d'insertion d'une **4^{ème} voie** entre la gare de La Blancarde à Marseille et **la vallée de l'Huveaune**, qui avait suscité des protestations en 2019 et 2021, et dont la rentabilité socio-économique est en outre insuffisante. Dans le même secteur SNCF Réseau avait également renoncé à construire une **5^{ème} voie à quai**

²² Cette présentation a été assurée en 2021 par l'association SID

²³ Voir plus haut les recours formés à ce titre auprès du garant

en gare de La Blancarde, alors que ce projet présenté en 2019 avait suscité de nombreuses réactions d'opposition des riverains.

Pour **l'entrée est des tunnels à La Parette à Marseille**, les nombreuses protestations du public ont conduit SNCF Réseau à renoncer à localiser des installations de chantier à la place de la ferme urbaine associative du Talus. SNCF Réseau a en outre prévu de poursuivre ses travaux afin d'améliorer la desserte routière de la zone d'activité, et de rechercher des solutions alternatives pour relocaliser à proximité les entreprises impactées.

Les aménagements urbains à prévoir autour de la nouvelle **gare souterraine de Saint Charles à Marseille** ont été bien accueillis par le public, ainsi que la perspective d'évacuer par voie ferrée les déblais extraits lors de la construction de la gare souterraine. Quelques manifestations d'inquiétudes ont été relevées pour les immeubles situées au-dessus du tracé prévisible des tunnels, SNCF Réseau annonçant la mise en place, le moment venu, de mesures de surveillance.

Pour l'aménagement du **secteur de Saint André à Marseille**, le maître d'ouvrage avait souhaité rencontrer à nouveau le public, afin de présenter un projet d'insertion d'une halte ferroviaire demandée par le public en 2019, et de préciser les mesures à mettre en place en matière de circulation routière (y compris pour les autobus) en vue de limiter les impacts attendus de la suppression de l'actuel passage à niveau. Le dialogue espéré ne s'est pas vraiment noué, le public maintenant majoritairement son opposition à cette suppression. En référence à la concertation de 2019, les avis sur les solutions de remplacement n'ont pas été stabilisés. Un élément supplémentaire est apparu dans l'expression du public, la crainte d'un impact défavorable sur les commerçants du quartier. Le maître d'ouvrage a répondu par écrit, comme le garant l'avait demandé, aux solutions alternatives qui permettraient le maintien de ces passages à niveau. Même si le maître d'ouvrage a soigneusement précisé que ces aménagements ne visaient pas à faciliter un accroissement de la circulation de trains de fret²⁴, il est possible que cette perspective ait pesé dans ces prises de position. A l'issue de la concertation, le maître d'ouvrage a précisé qu'il maintenait la suppression du passage à niveau, dans le cadre d'un projet compatible avec plusieurs possibilités d'aménagement ultérieurs des circulations routières.

Pour **l'entrée nord des tunnels à Marseille (secteur de La Delorme)**, l'expression du public (en particulier des locataires de la cité Bassens 2) a été légèrement plus favorable à la variante nord, qui à la différence de la variante sud pourrait ne pas être associée à une opération de rénovation urbaine conduisant à en reloger les habitants. Le choix du maître d'ouvrage sur ce point a été jusqu'ici différé.

En ce qui concerne l'opportunité générale du projet des phases 1 et 2, les expressions du public (et en particulier les manifestations d'opposition) ont été rares, confirmant une évolution générale significative depuis la dernière réorientation du projet opérée en 2018

La décision ministérielle du 7 juin 2021

Le maître d'ouvrage a publié sur le site internet de la concertation une décision ministérielle datée du 7 juin 2021 se prononçant favorablement sur les propositions du comité de pilotage. Cette décision arrête le programme d'opération définitif pour le projet des phases 1 et 2. Le choix final entre les deux variantes pour l'entrée nord du tunnel à Marseille

²⁴ Une concertation préalable a été envisagée à cet effet par le Grand port maritime de Marseille et un garant a été désigné par la CNDP. Les dates de cette concertation sont indéterminées.

devra cependant être effectué en comité de pilotage.

Cette décision prévoit la saisine de l’Autorité environnementale nationale (CGEDD) et du Secrétariat général pour l’investissement avant le lancement d’une enquête publique. Le préfet de région est désigné comme préfet coordonnateur, y compris pour les concertations sur la mise en compatibilité des documents d’urbanisme. L’information du public devra se poursuivre sur les principaux thèmes abordés au cours de la dernière étape de concertation.

Le dossier d’enquête publique intégrera le protocole de financement pour le projet des phases 1 et 2, qui devra faire l’objet d’une délibération de toutes les collectivités concernées²⁵.

AVIS DU GARANT SUR LE DEROULEMENT DE LA CONCERTATION

L’annonce de la concertation

Des moyens importants ont été mobilisés par le maître d’ouvrage pour annoncer cette concertation au public, y compris pour annoncer la prolongation des délais pour sa première étape. Les réseaux associatifs ont été informés, en particulier à Cannes et Marseille, ils ont pu mobiliser leurs adhérents. Des flyers ont été distribués dans les boîtes aux lettres des riverains, y compris sous contrôle d’huissier pour les secteurs les plus sensibles. A la différence de ce qui s’était passé en 2019, le garant ne constate donc de participation insuffisante du public pour aucun des secteurs de la concertation, malgré les impacts de la crise sanitaire (voir plus loin).

Quelques personnes ont cependant regretté de ne pas avoir été encore plus informés sur une base individuelle, le plus souvent en tant que propriétaires (y compris résidant à l’étranger), sans préciser par quel intermédiaire ou quel fichier ils auraient pu être contactés. Ce type de demande rétrospective dépasse visiblement le cadre courant des concertations en France.

L’information du public

L’information du public était assurée pour chaque secteur de concertation par un court exposé du maître d’ouvrage en première partie des réunions publiques numériques, et par la diffusion locale sous forme papier et dématérialisée sur le site internet de livrets de plusieurs dizaines de pages au format A3. La qualité de cette information, à la fois précise et accessible, a été reconnue à plusieurs reprises par des membres du public.

La participation du public

Alors que la participation du public a généralement baissé en France pendant la crise sanitaire, celle-ci a été globalement supérieure en 2020 et 2021 à celle qui avait été constatée en 2019. Cette évolution heureuse ne doit cependant pas masquer l’hétérogénéité de la mobilisation du public selon les secteurs de concertation. La participation a par exemple culminé à plus de 1600 expressions du public pour demander à SNCF Réseau de ne pas impacter la ferme urbaine du Talus à Marseille, sujet largement relayé dans les milieux associatifs en France entière.

²⁵ La Région Provence-Alpes-Côte d’Azur a délibéré sur ce protocole le 23 avril 2021.

A Marseille encore où les travaux de la gare Saint Charles pourraient avoir un grand impact sur la vie du quartier, la participation (près de 230 expressions du public) a été convenable, alors qu'elle était longtemps restée en retrait malgré les enjeux. La participation est cependant restée plus modeste pour des aménagements faisant désormais plus consensus, par exemple le choix d'un scénario d'aménagement de la gare de La Pauline (Var) n'a été évoqué que par 17 personnes au sein d'une expression générale plus large sur le sujet (80 personnes). Malgré ce nombre restreint, le garant valide aussi cette partie de concertation, compte tenu de la qualité des arguments échangés par les élus et le public au cours de la réunion du 8 décembre 2020.

L'impact de la crise sanitaire

Comme la CNDP l'avait demandé, la participation du public n'ayant pas accès à internet a été garantie.

Sans surprise en période de restrictions sanitaires (aucune réunion publique en présentiel n'était possible pendant les périodes de concertation), la participation du public a été majoritaire via internet.

Au regard des modalités plus traditionnelles de concertation faisant largement recours aux réunions publiques en présentiel, cette évolution inévitable n'est cependant pas sans risques :

- même si une assistance a été proposée pour faciliter la prise en main du logiciel employé pour les réunions publiques numériques (ZOOM), on peut craindre qu'une partie du public utilisant internet pour des questions courantes n'ait cependant pas voulu franchir cette étape supplémentaire ;
- Malgré les efforts de SNCF Réseau, qui a multiplié les permanences en présentiel²⁶ et généralement respecté des délais convenables de réponse aux questions du public posées sur le site internet, la concertation est devenue moins interactive. La compréhension par le public des contraintes du maître d'ouvrage, et réciproquement la perception des attentes du public par le maître d'ouvrage peut en être amoindrie. Il ne faut cependant pas exclure que pour cette toute dernière concertation, la proximité annoncée de l'enquête publique pousse à une certaine radicalisation ;
- L'équilibre entre le public et l'organisateur d'une réunion numérique est différent de celui que l'on peut observer pour une réunion publique en présentiel. L'organisateur distribue certes la parole pour une réunion en présentiel, mais pour un sujet très discuté ce pilotage ne peut pas être totalement lisse, et le public dispose de bien des moyens de faire connaître collectivement son point de vue (applaudissements ou grondements, énervement, voire quolibets, etc.). Ces moyens n'existent pas (ou ne sont pas utilisés pour la fonction applaudissements) en numérique ;
- L'usage de la fonction fil de discussion (ou « chat ») pourrait limiter ce risque, mais au prix d'un autre inconvénient, celui de rendre confus le déroulement de la réunion.

Pour la présente concertation, ce risque a été limité par l'annonce par SNCF Réseau en début de réunion numérique que chacun pourrait prendre la parole et qu'il serait répondu individuellement à toutes les questions. Les réunions peuvent alors être très longues : plus de 4 heures pour la bifurcation de Grasse à Cannes par exemple.

Cette concertation complémentaire revenant pour une bonne part sur des secteurs pour lesquels des échanges avec le public avaient déjà eu lieu en 2019, on peut considérer comme limités l'ensemble de ces inconvénients.

²⁶ Les mairies sont restées ouvertes pendant les périodes de confinement

En conclusion

Le garant a rappelé au cours du comité de pilotage du 19 avril 2021 que le maître d'ouvrage doit prendre en considération tous les modes d'expression du public, sans oublier les avis exprimés par le public en 2019.

Le garant formule un avis positif sur la concertation de 2020 et 2021.

RECOMMANDATIONS AU MAITRE D'OUVRAGE

Compte tenu de son avis positif sur la concertation de 2020 et 2021, le garant a confirmé au cours du comité de pilotage du 19 avril qu'il « *ne demandera pas d'organiser une nouvelle phase de concertation d'ici l'enquête publique des phases 1 et 2.* »

Le garant a toutefois recommandé aux collectivités et à SNCF Réseau de continuer à rechercher la participation du public pour les aménagements en gare Saint Charles à Marseille, et d'informer le public des éléments socio-économiques ayant conduit à confirmer le doublement du tunnel de Saint Louis.

Si les principes retenus pour le financement du projet ont déjà été rendus publics²⁷, il conviendrait de les résumer dans un document accessible au grand public avant même l'enquête publique.

Les conditions d'information du public en phase chantier, et tout particulièrement des habitants, entreprises ou commerçants proches, ont figuré dans les documents diffusés pendant la concertation par SNCF Réseau, mais sans attirer l'attention du public. Il est conseillé à SNCF Réseau de revenir sur ces points dans le dossier d'enquête publique, et de veiller à ce que les dossiers de mise en concurrence des entreprises les intègrent bien. Il en est de même pour les mesures annoncées de réduction des nuisances de chantier.

Le garant produira un rapport de synthèse de l'ensemble des concertations effectuées sur ce projet en vue d'être joint à l'enquête publique.

Enfin et conformément au code de l'environnement, la Commission nationale du débat public devra être à nouveau saisie par le maître d'ouvrage, le moment venu et avant tout engagement d'une nouvelle concertation sur le projet des phases 3 et 4, afin de se prononcer quant à l'opportunité d'organiser un nouveau débat public.

²⁷ Le compte rendu du comité de pilotage du 7 janvier 2021 figure sur le site, et la presse s'est faite largement l'écho de l'accord entre financeurs

ANNEXE : SCHEMA DES INSTANCES DE CONCERTATION DE CE PROJET

L'organisation de la gouvernance du projet st 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 :

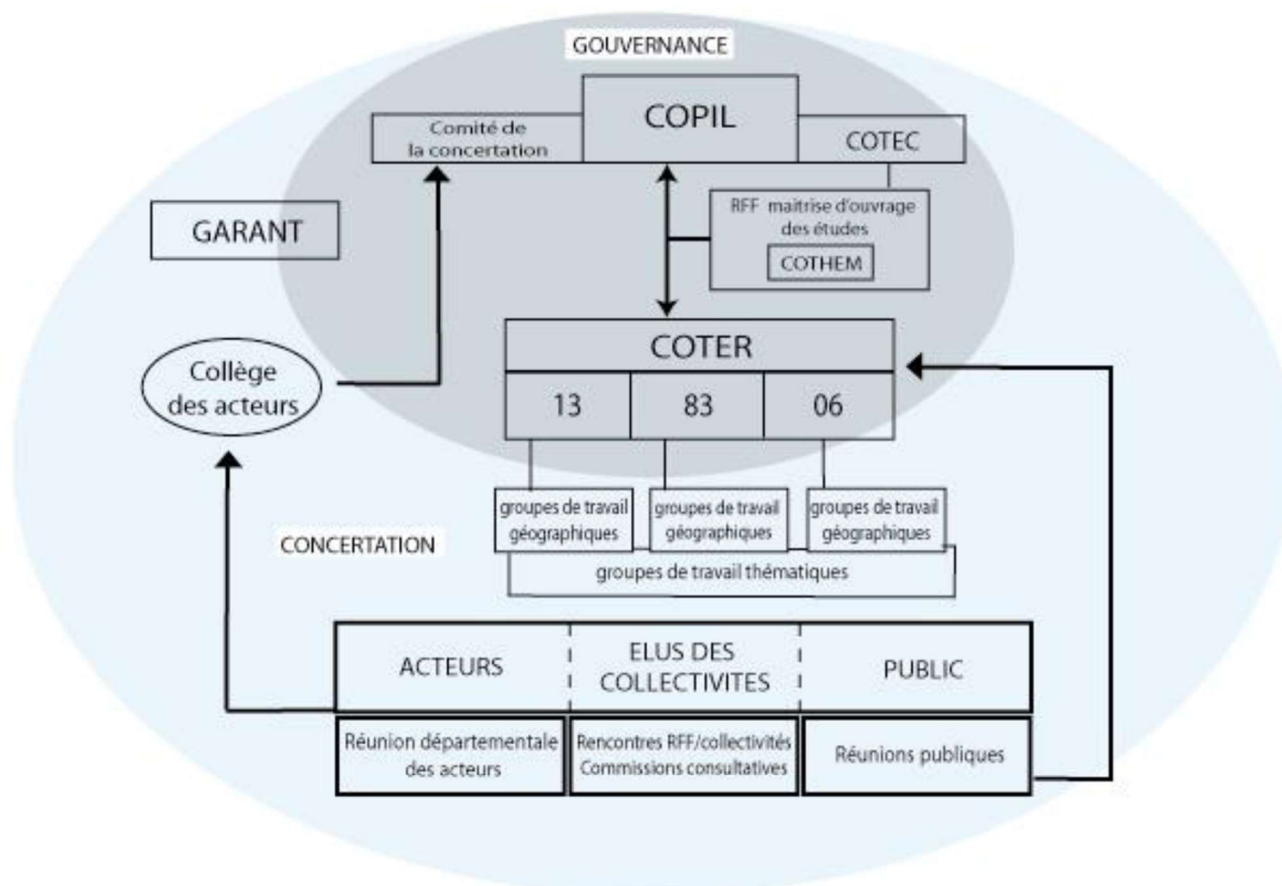


schéma de fonctionnement des instances de concertation et de gouvernance



Commission nationale
du **débat public**

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