

LIGNE NOUVELLE PROVENCE COTE D'AZUR

CONCERTATION PUBLIQUE 2016

ATELIER ENVIRONNEMENT ET DEVELOPPEMENT DURABLE N°1

23/05/2016

COMPTE RENDU



SOMMAIRE

1. Participants	3
2. Ordre du Jour	5
3. Déroulement de la séance	5
4. Introduction	6
5. Synthèse des échanges	8
6. Clôture de l'Atelier	17
7. Suites de l'atelier	18

DATE ET LIEU

23/05/2016	Novotel Aréna Nice – salle Nice
------------	---------------------------------

AUTEUR

Stéphane SAINT-PIERRE	NICAYA Conseil / KFH – AMO Concertation
-----------------------	---

1.Participants

Association des Paralysés de France	AZZARO Mireille
Club d'entreprise CAIPDV	AUDOLI Jean-Pierre
BIOT AVENIR	AUFEUVRE Martine
GADSECA	BEGOU-PIERRINI Francine LANTERI Jacques
Fédération des CIQ	BEVANCON Jacques
Dracénie	BORGHI Jean-Marc
Stop LGV Sud Ste Baume	BUISSON Claude
FFP PACA CORSE	CLARAC Jean-Pierre
Collectif Biot	DESPORTES-JENNINGS Laurence
Stop Nuisances Cuers	DUCREUX Ilda CHEVRET Nadyne
Métropole bleue	GASIGLIA Michel VELOSO Pascal
UFC Que choisir ?	GUIRAUD Jacques
Appel Le Muy	HERVE Joël
ADEV06	JOVER Serge
Particulier	KERNEIS Christian
LACOVAR	Le MOAL
CALMA	LUCCIONI Roger
Fédération du Bâtiment et des TP 06	MARIO Pierre
Fédération de pêche du 06	MASSET François
TGV Développement	PATOUILLARD Alain
HARPS	PENEL Patrick
Amis du rail azuréen	RAYBAUD Michel
CCIMP	REVERCHON Marc SIWEK Maud
TGV Développement	ROUX Frédéric-Georges
Groupement des Riverains du Beausset	URSAT Paul
MC2D	VIORA Raoul
Stop LGV Sanary	VUILLEMIN Pierre
Collectif Biot	ZAMPETTI Maurizio
GIR	MOLINARI Jacques
CCINCA	GIOFFREDO Anne

CD 06	CAZENAVE Christelle
CR PACA	LEYDET Jean-Claude TOMAS Ludovic
LES AMIS DU RAIL	NALLINO Germain
	CAROTENUDO Daniel
	FLORES Emmanuel
TGV Développement	QUINTON Rémi
SNCF DPPS	FAURE COMTE Claudine
MNLE 06	PIEJ Gérard
EVM	DESRIAUX Pierre DECONINCK Paul
CCI NICE CÔTE D'AZUR	LEVERE Bernard
Garant de la concertation	QUEVREMONT Philippe
SNCF Réseau	CHERRIER Jean-Michel LABAT Annick GUYOT Nicolas ALLA Nicolas
NICAYA Conseil	AGOSTINI Lola
NICAYA Conseil	SAINT-PIERRE Stéphane

EXCUSE

Vivre à Gémenos	CHAIX René
-----------------	------------

EXPERTS / INTERVENANTS

DREAL PACA	J. PRIESTER
ARTELIA	S. SENEÉ
SNCF Réseau	D. TOMASI
CD06	C. MARRO
ARTELIA	B. COUVERT

DIFFUSION

DOCUMENTS JOINTS

Participants	Support Power Point
--------------	---------------------

2.Ordre du Jour

+ Atelier n°1 :

- Enjeux liés à l'environnement et au développement durable en PACA
- Méthode de prise en compte dans le projet LNPCA par SNCF Réseau
 - Engagement de DD
 - Démarche concertée d'éco-conception
 - Analyse multicritères

3.Déroulement de la séance

- + Accueil – Introduction - **J.M. CHERRIER - SNCF Réseau**
- + **Le projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur**
- + **Les engagements de développement durable et d'éco-conception**
 - Enjeux environnementaux régionaux - **J. PRIESTER - DREAL PACA**
 - Engagement DD de SNCF Réseau : la charte DD de la LNPCA - **S. SENEÉ - ARTELIA**
 - Questions / échanges avec les participants
- + **Analyse multicritères et prise en compte des enjeux du territoire**
 - Démarche partenariale d'identification des enjeux environnementaux - **D. TOMASI - SNCF Réseau**
 - Identification des enjeux EDD pour les Alpes Maritimes et modalités de mobilisation du CD 06 - **C. MARRO - CD 06**
 - Partage de la grille d'analyse multicritères et de sa mise en œuvre - **B. COUVERT - ARTELIA**
 - Questions / échanges avec les participants
- + **Clôture et suites- J.M. CHERRIER - SNCF Réseau**

4.Introduction

INTRODUCTION DE JEAN-MICHEL CHERRIER - SNCF RESEAU

M. CHERRIER accueille les participants et rappelle que différents experts vont intervenir dans le cadre de l'atelier. Il précise que la réunion sera animée par Stéphane SAINT-PIERRE de Nicaya Conseil / KFH (AMO Concertation). Il rappelle que cet atelier est ouvert au milieu associatif et aux acteurs socio-économiques intéressés par les enjeux d'environnement et de développement durable.

Il annonce les objectifs des 2 ateliers qui consistent à partager l'approche de SNCF Réseau en matière de prise en compte des enjeux de l'environnement et du développement durable dans le projet et apporter des réponses aux questions des participants.

Il rappelle que le dispositif de concertation dans lequel s'inscrit la démarche d'atelier « environnement et développement durable » (EDD) a été validée lors du comité de pilotage de la LNPCA le 12/04/2016 :

- + **Etape 1** : information sur le projet et mise en place des ateliers saturation et EDD avec le milieu associatif et socio-économique (mai à juillet)
- + **Etape 2** : échanges avec les élus concernés sur les résultats des études de SNCF Réseau relatives aux variantes de tracés et de position des gares (mai à juillet)
- + **Etape 3** : concertation avec le public sur les variantes de tracés et de gares (septembre à novembre)

Cinq documents serviront de supports à la concertation :

- + **Livret 0** : dispositif de la concertation
- + **Livret 1** : problématiques de déplacements en Provence et sur la Côte d'Azur
- + **Livret 2** : présentation du projet de LNPCA
- + **Livret 3** : consignation des contenus des ateliers et de l'ensemble des avis / questions exprimés lors des ateliers « saturation ferroviaire » et « EDD »
- + **Livret 4** : propositions des variantes de tracés et de positionnement des gares

INTERVENTION DE STEPHANE SAINT PIERRE DE NICAYA CONSEIL

Déroulé de la séance :

- + Dispositif de la concertation - Jean-Michel CHERRIER – SNCF Réseau
- + Les enjeux environnementaux régionaux - DREAL PACA
- + Les enjeux de la charte DD de la SNCF Réseau - ARTELIA
- + La méthode de prise en compte des enjeux de DD dans les études menées par la SNCF Réseau, 3 interventions
 - o SNCF Réseau
 - o Conseil Départemental des Alpes Maritimes
 - o Artelia

- + Suites du processus

Règles de travail :

Stéphane SAINT-PIERRE rappelle que cette séance vise à installer le groupe de travail et à évoquer les enjeux d'EDD. Il rappelle que pour l'efficacité des échanges et la progression de la réflexion collective, il est demandé aux participants de rester centrés sur cette première étape. Il propose de laisser les intervenants aller au terme de leurs interventions qui sont courtes et de passer ensuite aux questions / échanges.

Il rappelle également la règle de fonctionnement des ateliers : respect des personnes, respect des points de vue, bienveillance, respect des temps de parole ; s'écouter, pouvoir permettre l'expression de l'ensemble des points de vue ; éviter de se juger ; respect de l'ordre du jour et de la thématique de ce 1^{er} atelier.

Il rappelle que l'ensemble des échanges est enregistré afin de pouvoir prendre des notes et réaliser une synthèse des différentes expressions, qui servira également à l'élaboration du livret 3 du dossier support de la concertation.

Il demande aux participants s'il y a des questions ou commentaires liminaires sur la démarche et les règles de l'atelier, avant de passer aux 1^{ères} interventions des experts.

INTERVENTION DE PHILIPPE QUEVREMONT, GARANT DE LA CONCERTATION

Monsieur Quevremont se présente en précisant qu'il est nommé par une autorité administrative indépendante, la Commission Nationale du Débat Public, afin de veiller à la bonne information et participation du public. Il annonce que, dans ces ateliers, son rôle consiste à veiller au bon déroulement de la concertation, a priori sans intervenir sur le fond des échanges.

ECHANGES LIMINAIRES

QUE SIGNIFIE POUR VOUS LA NOTION « D'ENVIRONNEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DURABLE » ?

- | | |
|--|--|
| + Espèces protégées qui ne sont pas sur des espaces protégés | + Faciliter les déplacements propres |
| + Impact sur les ressources en eaux et la préservation des zones humides | + Potentialités d'un territoire en termes de multimodalité |
| + Risques naturels → inondation | + Respect des lois administratives et des règlements |
| + Lac de St-Cassien | + Solidarité entre les territoires, les générations et les populations |
| + Conception du bien commun : nature, humains, société → préservation et durabilité des ressources | + Prise en compte de la différence |
| + Protection du paysage de valeur | + La place du chemin de fer dans le DD |
| + Accompagnement de l'évolution d'un paysage | + Développement économique durable |
| + Aménagement du territoire | + Eviter et limiter l'impact sur les générations futures |
| + Limiter au maximum les pollutions, notamment liées aux déplacements | + 50% du territoire PACA est forestier |
| | + Ne pas créer de nuisances sonores |
| | + Emplois et accès à l'emploi via la mobilité |

- + Préférer le projet à la règle
- + Réduction des émissions de gaz à effet de serre
- + Phase travaux
- + La biodiversité se préserve, elle ne se manipule pas
- + Créer un projet durable et efficace pendant 150 ans
- + Adaptation au changement climatique
- + Prendre en compte les technologies nouvelles
- + Ne pas envisager le futur avec des lunettes du passé
- + Cohérence

RAPPELS RELATIFS AU PROJET DE LNPCA PAR JEAN-MICHEL CHERRIER

Monsieur CHERRIER rappelle la chronologie du projet ainsi que ses objectifs (cf. document support de présentation joint).

5.Synthèse des échanges

5 experts sont intervenus pour éclairer les différents sujets prévus à l'ordre du jour.

Les échanges entre participants ont suivi les interventions.

1^{ère} intervention

Jonathan PRIESTER – DREAL PACA (10')

Enjeux environnementaux régionaux en Provence-Alpes-Côte d'Azur

- Profil environnemental régional : document généraliste, accessible à tous, propose une vision générale des enjeux environnementaux dans la région ;
- Enjeu 1 : préserver les espaces naturels, agricoles et les paysages et poursuivre la gestion des risques naturels et technologiques
- Enjeu 2 : maîtriser la consommation énergétique, faire évoluer les comportements (bâtiments, industries et transports) et développer les énergies renouvelables
- Enjeu 3 : améliorer l'ensemble de la chaîne de traitement des déchets
- Enjeu 4 : maintenir les trames de protection de la biodiversité
- Enjeu 5 : préserver la ressource en eau
- Enjeux transversaux
 - Adaptation et prise en compte anticipée des risques inondations
 - Sensibilisation aux problèmes environnementaux
 - Réduction générales des nuisances environnementales (bruit, air pollué, ...)

Echanges

M. ZAMPETTI Maurizio – Collectif Biot

Vous évoquez le taux de rejet de tonnes de carbone en PACA. N'est-ce pas plus judicieux de le comparer à d'autres régions très urbanisées car la moyenne française prend en compte des régions peu denses (La Creuse, ...). Il serait plus cohérent de se comparer au bassin lyonnais ou à la région bordelaise par exemple afin d'avoir des chiffres qui reflètent la réalité du territoire.

- *Réponse de Jonathan PRIESTER : je ne dispose pas de ces chiffres et je tenterai d'apporter des informations sur ces éléments lors du prochain atelier.*

Intervenant qui ne s'est pas présenté

A quoi sert ce document d'identification des enjeux du DD et quels sont les recours que l'on peut formuler auprès de la DREAL PACA pour le non-respect de ces enjeux ?

- *Réponse de Jonathan PRIESTER : ce sont des recommandations qui n'ont pas de valeur prescriptive. L'Etat ne décide plus unilatéralement de tout depuis les lois de décentralisation et il travaille en partenariat avec les collectivités territoriales. Ce document sert de référence notamment pour élaborer les documents d'urbanisme qui encadrent l'action publique et les projets.*

M. Frédéric Georges ROUX – TGV développement

En PACA, nous ne sommes pas si urbanisés que cela. La présence de la mer et de la forêt, qui absorbent plus ou moins de CO₂ font que notre bilan n'est pas si mauvais que cela.

Mme Laurence DESPORTES-JENNINGS - Collectif BIOT

Il conviendrait que l'on se mette d'accord sur les termes : parle-t-on de Provence Côte d'Azur ou PACA ? De plus, quel est le rapport entre la présentation et le projet de LNPCA ?

- *Réponse de Jonathan PRIESTER : le profil environnemental régional qui a été présenté porte sur l'ensemble de la région PACA.*
- *Réponse de Jean-Michel CHERRIER : les études sont faites sur PACA par la DREAL et le projet de ligne nouvelle porte sur Provence Côte d'Azur. Cela ne change pas le fait que les enjeux EDD sont établis à l'échelle de la région PACA. Le projet est bien en lien avec cela. Aujourd'hui SNCF Réseau réalise des études régionales dans lesquelles le projet doit s'insérer. Lors de la 2^{ème} séance, des enjeux plus précis seront évoqués.*

M. Serge JOVER - ADEV 06

La présentation me perturbe : en effet, vous évoquez les problèmes liés aux traitement des déchets. Vous voulez dire que vous allez mettre les déchets sur le train ?

- *Réponse de Jonathan PRIESTER : le portrait régional porte sur l'ensemble des enjeux de DD de la région et pas uniquement sur les enjeux EDD liés au projet de LNPCA. L'idée était de montrer l'ensemble de ces enjeux. Par rapport à votre question, la LNPCA ne répondra pas au traitement des déchets mais c'est évidemment une problématique à prendre en compte à l'échelle de la région.*

M. Pierre DESRIAUX - Vivre Mougins

Les déblais qui vont être extraits des tunnels seront-ils traités comme des déchets ?

- *Réponse de Jonathan PRIESTER : l'enjeu est de valoriser ces déblais, possiblement en remblais ou d'autres usages généraux pour le BTP.*

M. Paul URSAT - Groupement des Riverains du Beausset

Est-ce que dans vos analyses, vous avez fait le constat d'un surdéveloppement du littoral au détriment du centre Var ?

- *Réponse de Jonathan PRIESTER : je ne pense pas qu'il y ait de surdéveloppement du littoral. Plutôt, au contraire, un besoin de densification des zones déjà construites et habitées du littoral.*

M. Pierre MARIO - Fédération du Bâtiment et des TP 06

Dans la mesure du possible, les déblais ne sont pas (plus) considérés comme des déchets. La première préoccupation pour un chantier est la valorisation des déblais car ils représentent une matière noble.

- *Réponse de Jean-Michel CHERRIER : en effet, nous travaillons sur une stratégie de valorisation des remblais dans le cadre des études.*

Mme Nadyne CHEVRET - Stop nuisance CUERS, membre des comités de ligne

Le coût supplémentaire du projet va être pris sur le CPER, ce qui obèrera certainement d'autres réponses à des besoins de mobilité du quotidien.

- *Réponse Jean-Michel CHERRIER : le principe du CPER est de formuler des priorités d'investissement entre les différents co-signataires : Etat, Région et co-financeurs.*

Mme Véronique PILLET – Collectif BIOT

Dans les Alpes-Maritimes, le projet produira plus de 3 millions de mètres cubes de déblais. M. MARIO dit qu'ils seront valorisés. Comment va se gérer ce problème pour l'évacuation des déchets ? Combien est-ce que cela va représenter de camions ?

- *Réponse Jean-Michel CHERRIER : le travail consistera à essayer de limiter les déplacements de déblais. Cette thématique fera l'objet d'études complémentaires approfondies. Pour le moment, nous ne disposons pas encore d'éléments sur cette problématique.*
- *Précision de M. MARIO : les matériaux ne sont pas nécessairement transportés, ils peuvent parfois être valorisés sur place.*

2^{ème} intervention

Solène SENEÉ - *Artelia* (10')

L'engagement de SNCF Réseau en matière de DD dans le cadre du projet de LNPCA :

- Définition DD : maîtrise des incidences environnementales, sociales et économiques et mise en évidence des incidences positives du projet (exemple : l'accès à l'emploi) ;
- Déclinaison opérationnelle dans les études :
 - Organisation dès le démarrage du projet pour assurer la meilleure prise en compte des enjeux EDD ;
 - Animation d'une concertation aux différentes étapes du projet ;
 - Analyse multicritères pour concilier au mieux l'ensemble des enjeux ;
- La grille d'analyse multicritères (cadre de référence) formalisée dans une charte de DD permet d'assurer la prise en compte de tous les critères tout au long du projet.

Echanges

Mme Laurence DESPORTES-JENNINGS– Collectif BIOT

Je ne comprends pas l'ordre que vous avez évoqué concernant la concertation car les élus ont vu les tracés.

- *Réponse Jean-Michel CHERRIER : les fuseaux ont été débattus en 2011 dans le cadre de la concertation. De ces fuseaux, sont ressorties les ZPP présentées en 2013 et qui ont fait l'objet de deux décisions ministérielles. Dans ces ZPP, le maître d'ouvrage a procédé à des études de tracés et de positionnement des gares dont les résultats ont été présentés en primeur aux élus, conformément au dispositif de concertation qui a été validé en COPIL. Ces résultats seront présentés au public par la suite.*
- *Réponse de Philippe QUEVREMONT : la question posée est importante : comment conjugue-t-on la démocratie participative et la démocratie représentative ? Il est normal que des élus aient la primeur des informations. Tout ce qui est présenté reste au stade du projet jusqu'à l'enquête publique et le décret d'utilité publique. Vous aurez alors à nouveau la possibilité de vous exprimer. Il y aurait une anomalie si, après la concertation avec les élus, vous ne pouviez pas vous exprimer sur des projets de tracés.*
- *Réponse Jean-Michel CHERRIER : on parle de variantes de tracés de la priorité 1 et cette chronologie est issue de la concertation de 2011 (volonté de présenter aux élus au préalable).*

Mme Martine AUFEUVRE– Biot Avenir

14 projets ont été analysés en 2005. Ensuite SNCF Réseau a approfondi le scénario de métropoles du Sud qui a été retenu par les autorités. En 2009, il y a eu une décision importante (article 1 du grenelle de l'environnement). A-t-on essayé de trouver d'autres solutions alternatives pour l'environnement qui est

extrêmement sensible ? Ensuite, (lu dans un rapport RFF) entre Mougins et Villeneuve, les informations liées à l'étude du sous-sols étaient très pauvres. Dans l'état actuel, avez-vous la possibilité d'analyser en si peu de temps ces données ?

- *Réponses Jean-Michel CHERRIER : concernant la géologie, nous avons déjà fait des études avec l'ensemble des spécialistes sur chaque secteur. Les études de positionnement en sont au stade de l'évaluation de la faisabilité et pas encore au stade du projet de construction. Lorsque le tracé sera choisi, SNCF Réseau réalisera à nouveau des sondages pour vérifier les possibilités effectives liées au tracé retenu :*
 - *Soit il est possible de construire ;*
 - *Soit il y a des impossibilités et il faudra reprendre d'autres hypothèses.*

Il convient de noter que le dossier d'enquête d'utilité publique sera soumis à l'autorité environnementale qui donnera son avis.

M. Rémi QUINTON –TGV Développement

Sur la dernière diapo, il était question de l'impact sur l'emploi en phase études et travaux. En phase opérationnelle quels sont les impacts du projet sur la création d'emplois (conducteurs de train, aiguilleurs, ...) ?

- *Réponse Jean-Michel CHERRIER : on dispose de quelques données sur les emplois durablement créés par le projet. Il faut corroborer toutes les données dont on peut disposer concernant les différents types d'emplois créés. C'est une thématique très importante et en même temps SNCF Réseau doit développer des techniques d'approches fines pour être crédible sur les données qui seront produites.*

M. Gérard PIEL - MNLE 06

Je pense qu'il y a un déphasage entre ce que vous dites, M. le Garant, et ce que vivent les gens. On est aujourd'hui dans des échanges où les gens regrettent que l'on n'aille pas au fond du projet et en même temps les élus votent des motions dans certaines communes. Effectivement c'est aux élus de donner leur avis mais il aurait fallu faire la concertation du public avant les élus pour ne pas avoir des éléments trop généraux :

- *Réponse de Philippe Quevremont : il y a eu 3 interventions insistantes pour parler du projet. Vous illustrez la complexité d'une telle démarche de concertation.*
- *Réponse de Jean-Michel CHERRIER : la question a également été posée lors de l'atelier saturation. Le maître d'ouvrage a proposé un dispositif de concertation sur la base du retour d'expérience de la concertation de 2011 et d'une analyse de contexte et a considéré qu'il y avait une progression de la concertation à mener sur le projet.*

Il rappelle que les variantes de tracés et de gares qui seront présentés au territoire en septembre ne le seront pas avant. Il se dit prêt à répondre à des questions liées à la méthodologie mais pas à une demande de présentation des variantes de tracés et de gares.

Lorsque l'on sera en concertation, l'enjeu sera de parler des tracés. C'est pourquoi il est nécessaire de mener ces ateliers pour aborder au préalable les questions liées à la saturation ferroviaire et à la

prise en compte des enjeux EDD dans les études du maître d'ouvrage. Il est compréhensible que certains participants soient pressés de connaître les variantes étudiées mais le respect de la progression dans la concertation est important.

M. Joël HERVE - Appel Le Muy

Sur le site internet, il y a des glissements de la ZPP. SNCF Réseau a été sollicité dans ce cadre. La réponse n'a pas été satisfaisante, à savoir qu'il n'y a pas d'études menées sur ce secteur.

- *Réponse de Jean-Michel CHERRIER : Vous êtes situés sur un secteur classé par la CM21 en priorité 2. La ZPP de la priorité 2 a fait l'objet d'une décision ministérielle qui implique le lancement d'études de tracés après 2030. Le maître d'ouvrage n'est pas en capacité de donner plus de détails sur les secteurs de la priorité 2 puisque les études ne sont pas faites.*

Sur les secteurs de la priorité 2, la mise en place d'un observatoire du foncier permettra de faire des études dans les zones de tension au niveau du foncier. Le maître d'ouvrage ne peut pas faire autrement que de respecter la décision ministérielle qui est une décision démocratique des élus du territoire. Vous aurez la possibilité de faire des demandes auprès de l'observatoire du foncier qui sera mis en place très prochainement pour préciser les choses.

Mme Véronique PILLET – Collectif BIOT

Biot est connu pour être un village au cadre exceptionnel. Les prix des constructions sont très élevés. Les habitants de Biot ont choisi de vivre en retrait du bord de mer, en retrait des voies de circulation pour habiter dans un site très préservé. Ils se retrouvent avec la possibilité soit d'être expropriés, soit de se retrouver avec une voie ferrée à proximité de chez eux. Ce n'est un secret pour personne que la commune de Biot accueille, avec Valbonne, 68% de catégories socio-professionnelles élevées. Donc ces habitants-là qui ont de belles maisons et de beaux domaines vont avoir une voie ferrée qui passe à proximité. Leurs maisons instantanément vont se retrouver à la valeur d'une maison qui est en bordure de chemin de fer à Sevrans. C'est la première inquiétude que l'on a. Le fait de porter atteinte à la destruction d'un territoire ne favorise pas l'emploi. Ces habitants qui ont de belles maisons et qui font fonctionner tout le tissu économique ont-ils envie d'habiter au bord d'une voie ferrée ? Qu'avez-vous prévu pour les indemniser ?

- *Réponse de Jean-Michel CHERRIER : votre propos est à mettre en perspective avec la question suivante : quelle est la capacité d'un territoire à se développer économiquement quand la mobilité ne répond pas aux besoins des habitants et acteurs économiques. J'ai déjà présenté les problématiques de mobilité sur le territoire et ces éléments justifient le besoin d'une infrastructure efficace. Il y a ainsi de véritables difficultés d'accès autour de Sophia Antipolis.*

M. Paul URSAT - Groupement des Riverains du Beausset

Je me concentre sur la priorité 2 parce que dans tout ce que l'on vient d'entendre, les intentions sont excellentes dans tous les domaines mais le vrai sujet porte sur l'environnement que va rencontrer le projet. Or, concernant le Var, il n'y a pas consensus. Lors de la CM 21, RFF a présenté un dossier qui se limitait à un seul fuseau et qui ne faisait pas consensus. Tous les éléments sont là pour faire un bon projet, mais il y a deux conclusions qui sont finalement sorties de cette concertation : une LGV n'est pas possible en PACA (tout le monde est plutôt d'accord) et il faut mettre l'accent sur les dessertes et les trains du quotidien. Ces

deux conclusions imposent de reprendre le dossier. Or, la CM 21 n'a pas pris cette décision, ce n'est pas acceptable. Il faut reprendre les éventuelles alternatives pour la priorité 2 et les intégrer dans la réflexion.

- Réponse de Jean-Michel **CHERRIER** : ce sont les élus, dans le cadre du COPIL, qui ont choisi la ZPP, pas la CM 21 qui n'a procédé qu'à un découpage des temporalités.

M. Le MOAL - LACOVAR

Concernant les actions d'intérêt général, le tracé que l'on connaissait en 2009 est le même qu'en 2011. Nous travaillons sur des SCOT, des PLU, or nous ne pouvons pas prendre en considération des tracés de la LNPCA dans ces documents. Pourriez-vous donner des éléments pour les intégrer à ces documents d'urbanisme ?

- Réponse de Jean-Michel **CHERRIER** : aujourd'hui, il n'y a pas de dispositions prises pour inscrire de façon obligée le projet dans les documents d'urbanisme. Les ZPP sont néanmoins connues de tous et il est possible pour les élus locaux en charge de l'urbanisme, de prendre leurs responsabilités et d'inscrire la ZPP dans les PLU.

3^e intervention

M. Damien TOMASI – SNCF Réseau (10')

Etudes environnementales, phase 1 :

- Bande d'étude de 7 km définie suite au débat public de 2005 → l'état initial de l'environnement se base sur ce périmètre
- Stratégie d'évitement des enjeux principaux d'EDD
- Etudes remises à jour régulièrement
- Démarche partenariales d'identification des enjeux EDD
- Organisation de COTHEM EDD : créé par un COPIL de 2009, vocation d'associer des partenaires pour diriger ensemble des études → petits comités de travail.

4^e intervention

Cyril MARRO – CD06 (10')

Enjeux EDD pour les Alpes Maritimes et modalités de mobilisation du CD06 :

- La ZPP risque de passer à travers 3 Espaces Naturels Départementaux : la Brague, la Valmasque et les rives du Var. Le CD06 portera une grande vigilance à cela.
- Ressources en eau : le CD06 effectue actuellement un recensement précis de la ressource en eau. Il s'avère que le département des Alpes-Maritimes est autonome en matière de ressource en eau et entend le rester en protégeant la qualité de cette ressource.
- Enjeux liés aux matériaux : la valorisation des déblais est réalisée in situ dans la plupart des cas. Le CD06 participe activement aux ateliers de concertation concernant cette thématique. La compétence est toutefois en cours de transfert à la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur.

5^e intervention

Bernard COUVERT – ARTELIA (10')

Partage de la grille d'analyse multicritères et mise en œuvre :

- Objectif central : prendre en compte les enjeux de toutes les thématiques (socio éco, ferroviaire, environnement, ...)
- Grille d'analyse multicritères (AMC) → 3 principes fondateurs ont guidé sa conception :
 - L'AMC ne donne pas « la » bonne solution, ce n'est pas un outil de calcul, mais une aide à la décision ;
 - Tous les aspects sont pris en compte à chaque étape ;
 - Partager et expliciter les choix qui sont opérés.
- L'AMC comprend 3 axes :
 - Les objectifs transports ;
 - Les objectifs environnementaux et d'aménagement ;
 - Les objectifs économiques et sociaux.
- Cette même démarche a été utilisée pour la comparaison des scénarios, des ZPP, du phasage préférentiel.

Echanges

M. Joël HERVE - Appel Le Muy

Comment peut-on déterminer un fuseau sans jamais avoir envisagé différents tracés possibles au sein du fuseau ?

- *Réponse de Jean-Michel CHERRIER : on détermine une zone avec des possibilités de passage et on les compare entre elles. Mais ces possibilités de passage ne sont pas approfondies. Ce sont en quelque sorte des tracés sommaires obéissant à quelques contraintes. Cela n'a aucun intérêt de présenter 30 variantes de tracés. Il convient de travailler de façon progressive afin de réduire progressivement le champ des possibles.*

M. Jacques MOLINARI - GIR MARALPIN

Vous venez d'entamer une nouvelle concertation, M. Le garant, et vous prenez un train en marche, verrouillé de longue date par des décisions ministérielles successives. Il y a eu une concertation sur la LGV PACA qui a été riche et productive (pendant le débat public) car les participants ont contribué à modifier le projet dans le bon sens puisque son essence a ensuite été entérinée. Il y a depuis eu une grande césure car le garant précédent a disparu du paysage et au cours de laquelle vous (SNCF Réseau) avez concocté un projet totalement nouveau sur lequel nous n'avons pas été consultés. Je parle de la boucle ferroviaire du 06. Je me demande comment vous aller la faire fonctionner. Qu'attendez-vous de nous ? Que l'on soit préparé à valider

le projet et faire en sorte d'atténuer sa rugosité ? De grâce, montrez-nous ce que vous avez que l'on vous aide à préparer ce projet.

M. Jean-Pierre CLARAC - Fédération Française du Paysage PACA Corse

Je travaille sur le grand Paris et sur l'une des gares (située à 65 mètres en profondeur du niveau du terrain). Le projet de LNPCA perd son bon sens et ne donne plus forcément envie de le défendre.

- *Réponse de Jean-Michel CHERRIER : Si l'on regarde les projets ces dernières années, certains paraissent fous (tunnel sous la Manche,...). La matrice multicritères est en capacité de nous faire réfléchir sur différents éléments à prendre en considération dans le cadre du projet. Il y a beaucoup d'experts qui ont travaillé sur cette grille. On a essayé de prendre en compte le maximum de critères.*

Mme Francine BEGOU-PIERRINI - Association de défense des sites GADSECA

Les grands travaux ont de grandes conséquences : barrage de Malpassé, A8, glissement de terrain après Nice, maillage de la région en gaz en souterrain, tsunami durant l'agrandissement de l'aéroport de Nice, ... Il faut réfléchir à la géologie mais aussi maintenant aux risques climatiques. Est-ce que vos travaux intègrent bien tout cela ?

- *Réponse de Bernard COUVERT : les analyses conduites ont vocation à prendre en compte tous les enjeux connus et envisageables dans la grille d'analyse. Le sens du prochain atelier sera de s'assurer qu'il n'y a pas d'oublis importants dans les critères pris en considération.*

M. Emmanuel FLORES

J'apprécie toujours les interventions de M. Molinari qui rehausse le débat. Il manque des études sur les inondations des rivières et fleuves. Pourquoi la CASA, la CAPL ne participent pas aux réunions des décideurs alors qu'ils sont le plus concernés ?

Je comprends la différence entre fuseaux et tracés, mais je pense que les personnes ont du mal à faire la différence entre ce qui est présenté et ce qui se dit ou se fait dans les collectivités. Les gens ont deux niveaux d'informations, voire parfois de la désinformation. Il faut, le plus rapidement possible, jouer la transparence.

- *Réponse de Jean-Michel CHERRIER : concernant les avis et les positions qui peuvent dériver pour cause de désinformation, je ne peux répondre.*

Lors de la mise au point de la convention de financement entre les différents co-financeurs, certaines collectivités ont décidé de ne pas intégrer le dispositif. Il y a eu des responsabilités prises par ces collectivités à ce moment-là, ce qui est respectable. Le mode d'association de ces collectivités n'est pas dans la gouvernance du projet mais dans la concertation. Ces collectivités territoriales participent ainsi aux ateliers de travail depuis longtemps et travaillent donc avec les équipes de la SNCF Réseau.

M. Gérard PIEL - MNLE 06

Le tronçon Nice-Monaco est une priorité très lointaine. Est-ce que Monaco est intervenu au moment des décisions ?

- *Réponse de Jean-Michel CHERRIER : Monaco s'est retiré du financement du projet de façon officielle.*

M. Michel RAYBAUD - Les Amis du Rail

Je regrette que les observations de M. MOLINARI concernant la qualité de la concertation en 2011 restent sans réponse.

- *Réponse de Jean-Michel CHERRIER : je peux comprendre ce sentiment. Il convient de rappeler que la concertation de 2011 a été très décriée. On n'a pas pu aller très loin dans les explications. La CM 21 avait 2 possibilités, retenir ou pas le projet. On a donc mis en suspend la concertation sur le territoire car on ne savait pas si le projet allait se poursuivre.*

Après la CM21 et le phasage du projet, nous avons travaillé sur les fonctionnalités de la désaturation des nœuds ferroviaires, sur les ZPP et puis plus récemment sur les tracés pour la priorité 1.

Mme Ilda DUCREUX - Stop nuisance Cuers

J'ai l'impression d'être revenu en 2011 : je n'ai rien appris de nouveau, j'ai perdu mon temps ce soir.

- *Réponse de Jean-Michel CHERRIER : nous avons très clairement expliqué les objectifs de ces ateliers. La présentation de la grille d'analyse multicritères n'a jamais été réalisée. Le travail ne repart pas de zéro, mais se poursuit.*
- *Réponse de Philippe QUEVREMONT : lors de ma rencontre avec les associations, j'ai noté une très grande insatisfaction concernant des points qui n'ont pas été suffisamment abordés lors la concertation de 2011. Il y avait un grand déficit dans l'explication de la saturation ferroviaire et de l'EDD. Donc les quelques retours en arrière sont nécessaires pour que vous ayez toutes les réponses à vos questions. Après, vous pouvez les partager ou non. Je ne pense pas que des ateliers comme cela aient été mis en place auparavant.*

6. Clôture de l'Atelier

Jean Michel CHERRIER remercie tous les participants. Il rappelle aux participants qu'ils recevront une note de synthèse de l'atelier n°1 ainsi que le support de présentation utilisé ce soir.

Des documents préparatoires à l'atelier n°2 seront également adressés aux participants préalablement à l'atelier.

Pour le prochain atelier, il est envisagé par SNCF Réseau de travailler en petits groupes pour évaluer la pertinence et la complétude des critères pris en considération dans l'analyse multicritères.

7.Suites de l'atelier

+ Synthèse de l'atelier n°1

- Récapitulatif des principaux questionnements et éclairages à partager lors de l'atelier n°2.
- Transmission des supports d'intervention des experts aux participants.

+ Atelier n°2 - 23 juin 2016 – 18h - Marseille

- Pertinence et complétude des critères identifiés pour l'évaluation des incidences du projet sur les différents territoires concernés : urbains, ruraux, péri-urbains...)

SNCF Réseau
Direction régionale Provence-Alpes-Côte d'Azur
Mission LNPCA
Les Docks – Atrium 10.5
10 Place de la Joliette - BP 85404
13567 MARSEILLE CEDEX 02

