PERMIS D'AMENAGER

GARE DE CARNOULES

PA 4-1 - Bilan de la concertation

FINANCEMENT :

MAÎTRISE D'OUVRAGE :

CONTROLE EMETTEUR:

VERSION	DATE	COMMENTAIRES	AUTEUR	VERIFICATION	APPROBATION
1	07/11/2025	Première diffusion	-	-	-

GARES & CONNEXIONS - Direction des Grands Projets
Adresse : 4 rue Léon Gozlan - 13 003 Marseille
Directrice de projet : Cécile Fredin
Email : cecile.fredin@sncf.fr

DEMANDEUR

GARES & CONNEXIONS - Direction de l'Architecture et de l'Environnement
Adresse : Tour Part-Dieu – 29e étage - 129 rue Servient – 69 003 Lyon
Architecte : Simon Bergounioux
Email : simon.bergounioux@sncf.fr

MAITRISE D'OEUVRE

Bureau d'étude : AREP
Adresse : 101 Allée de Delos - 34 011 Montpellier
Cheffe de projet : Bénédicte Istas
Email : benedicte.istas@arep.fr

N° Ligne	Pk Début	Pk Fin	Coordonnées	Nivellement	Echelle	Folio
930 000	**0**	**257,475**	**RGF 93 CC44**	**NGF 69**	**sans**	**1**

N° Projet	Etape	Secteur	Redacteur	Domaine	Type doc	Incrementation	Version
LNPCA	**PA**	**CNS**	**AREP**	**A**	**PA**	**4-1**	**01**

PIÈCE D - AVIS, BILANS, ANNEXES
TOME 2 - BILAN DES PROCÉDURES DE PARTICIPATION DU PUBLIC

Le projet des phases 1 & 2 Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA)

DOSSIER D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE

Opération Navette Toulonnaise- *Hiver 2025*

SOMMAIRE

1 LE PROTOCOLE DE FINANCEMENT 5

2 LES DÉCISIONS MINISTÉRIELLES (DM) 36

2.1 DÉCEMBRE 2021 – DM RELATIVE AU LANCEMENT DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE 36

2.2 7 JUIN 2021 - DM PORTANT SUR LE PROJET DES PHASES 1 & 2 DE LA LNPCA 37

2.3 23 JUIN 2020 - DM PORTANT SUR LA LNPCA 40

2.4 4 MARS 2019 - DM PORTANT SUR LA LNPCA 42

2.5 18 AVRIL 2017 - DM PORTANT SUR LA LNPCA 44

2.6 13 AVRIL 2015 - DM PORTANT SUR LA LNPCA 47

2.7 7 MAI 2014 - DM PORTANT SUR LA LNPCA 49

2.8 21 OCTOBRE 2013 - DM PORTANT SUR LA LNPCA. 51

3 BILAN DU DÉBAT PUBLIC ET DE LA CONCERTATION 52

3.1 RAPPORT DE SYNTHÈSE DU GARANT EN VUE DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE (DECEMBRE 2021) 52

3.2 CONCERTATION DE JUIN À OCTOBRE 2019 SUR LE PROJET DES PHASES 1 & 2 83

3.3 CONCERTATION COMPLÉMENTAIRE DE 2020/2021 SUR 9 OPÉRATIONS DES PHASES 1 & 2 114

3.4 CONCERTATION RELATIVE À LA MISE EN COMPATIBILITÉ DES DOCUMENTS D'URBANISME - JUILLET-AOUT 2021 161

3.5 CONCERTATION SUR LES VARIANTES DES TRACES ET DE POSITIONS DE LA GARE DE LA PRIORITE 1 - AVRIL 2016 – JANVIER 2017 172

3.6 BILAN CONSULTATION ZPP-PRIORITÉ 1-PRIORITÉ 2 – 2014 214

3.7 CONCERTATION SUR LA SECTION NICE-ITALIE – 2012 242

3.8 CONCERTATION SUR LES VARIANTES FONCTIONNELLES ET LES FUSEAUX DE PASSAGE - SEPTEMBRE À DÉCEMBRE 2011 255

3.9 BILAN À DESTINATION DE LA COMMISSION NATIONALE DE DÉBAT PUBLIC – MAI 2011 (SUR LA BASE DES PHASES DES ÉTUDES COMPLÉMENTAIRES AU DÉBAT 2006-2008) 279

3.10 BILAN DÉBAT PUBLIC – FÉVRIER À JUILLET 2005 357

4 CONCERTATION POST DUP 364

4.1 BILAN INTERMÉDIAIRE 2022 364

4.2 BILAN INTERMÉDIAIRE 2023 369

5 AUTRES ANNEXES 375

5.1 LA CHARTE CONCERTATION 2010 375

5.2 CHARTE DÉVELOPPEMENT DURABLE DU PROJET 383

1 LE PROTOCOLE DE FINANCEMENT

PROTOCOLE D'INTENTION
RELATIF AU FINANCEMENT DE LA
« LIGNE NOUVELLE
PROVENCE-CÔTE D'AZUR »

Entre :

L'Etat, représenté par Monsieur Christophe MIRMAND, Préfet de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur,

SNCF Réseau, société anonyme, immatriculée au Registre du commerce de Bobigny sous le n° B.412.280.737 - (02 B 08113), dont le siège est 15-17 rue Jean-Philippe Rameau CS 80001 - 93418 La Plaine St Denis Cedex, représenté par Mme Anne ROSCHE-LENSNE .

SNCF Gares & Connexions, société anonyme au capital de 77.292.590 euros, immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de Paris sous le numéro 507 523 801, dont le siège social est Paris (75013), au 16 avenue d'Ivry, représentée à l'effet des présentes par Madame Agnès MOUTET-LAMY, Directrice de la Direction régionale des Gares Occitanie & Sud, dûment habilitée à cet effet,

La Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, représentée par Monsieur Renaud MUSELIER, Président du Conseil régional, agissant en vertu de la délibération n°21-180 du 23/04/2021

Le Département des Bouches du Rhône, représenté par Madame Martine VASSAL, Présidente du Conseil départemental, agissant en vertu de la délibération n°145 du 19/12/2021,

Le Département des Alpes-Maritimes, représenté par Monsieur Charles Ange GINESY, Président du Conseil départemental, agissant en vertu de la délibération n°10 du 1/10/2021

Le Département du Var, représenté par Monsieur Marc GIRAUD, Président du Conseil départemental, agissant en vertu de la délibération n°A29 du 20/09/2021

La Métropole Aix Marseille Provence, représentée par Madame Martine VASSAL, Présidente de la Métropole, agissant en vertu de la délibération n°1108-00-10682 du 19/11/2021,

La Métropole Nice Côte d'Azur, représentée par Monsieur Christian ESTROSI, Président de la Métropole, agissant en vertu de la délibération n°1-1 du 21/10/2021

La Métropole Toulon Provence Méditerranée, représentée par Monsieur Hubert FALCO, Président de la Métropole, agissant en vertu de la délibération n°21/05/210 du 27/05/2021,

La Communauté d'agglomération de Cannes Pays de Lérins, représentée par Monsieur David LISNARD, Président de la Communauté d'agglomération, agissant en vertu de la délibération n°6 du 21/06/2021,

La Communauté d'agglomération de la Dracénie Provence Verdon, représentée par Monsieur Richard STRAMBIO, Président de la Communauté d'agglomération, agissant en vertu de la délibération n°C-2021-096 du 27/05/2021

La Communauté d'agglomération du Pays de Grasse, représentée par Monsieur Jérôme VIAUD, Président de la Communauté d'agglomération, agissant en vertu de la délibération n°DL-2021-239 du 16/12/2021 .....,

Ci-après dénommés ensemble « les Parties »,

Préambule

Le présent protocole a pour objet de consigner un premier accord entre les parties sur les principes de réalisation et les modalités de financement de la Ligne Nouvelle Provence Côte-**d'Azur (LNPCA). Ces principes reposent sur une répartition entre, d'une part, l'Etat, SNCF Réseau et SNCF Gares&Connexions et, d'autre** part, les collectivités territoriales, **parties prenantes dans le projet. Un soutien de l'Union Européenne est** également attendu.

Le protocole institue des modalités de répartition du financement entre les collectivités pour les phases 1 et 2 du projet et fixe des engagements de solidarité pour les phases 3 et 4 entre elles.

Les modalités de répartition reposent sur deux critères territoriaux la population et le potentiel fiscal, complétés par deux critères socio-**économiques, les retombées fiscales directes générées et l'accroissement** du nombre de voyageurs.

Enfin, ce protocole prévoit la possibilité de créer un établissement public local pouvant permettre de faciliter le financement du projet par les collectivités territoriales, parties prenantes du projet.

Enjeux pour le territoire régional et ses habitants

La ligne ferroviaire entre Marseille et Nice dessert quatre millions de Provençaux et d'Azuréens vivant dans les trois métropoles littorales qui comptent parmi les 15 plus grandes agglomérations de France.

A densité de population comparable, le réseau ferroviaire de Provence Alpes Côte d'Azur n'est pas au niveau des autres régions françaises. Avec 2,5 km de voie ferrée pour 10 000 habitants, la région dispose du plus petit linéaire de voie ferrée par habitant de France (moyenne nationale de 5,75 hors Ile de France). La ligne unique entre Marseille et Vintimille, colonne vertébrale de la desserte régionale, a été construite en 1860 quan**d la région comptait 3 fois moins d'habitants qu'aujourd'hui. Ce déficit structurel ne permet pas de** proposer des trains du quotidien suffisamment fiables et compétitifs en comparaison des autres modes (50% de trains retardés entre Marseille et Nice, 80 km/h de vitesse moyenne) ou avec une fréquence adaptée à la demande, et ce malgré des efforts financiers considérables sur la dernière décennie.

Pourtant, de bons résultats confirment la pertinence du mode ferroviaire : la section de la Côte d'Azur connaît la plus forte fréquentation TER de France (hors Ile-de-France), plus de 135 trains y circulent par sens chaque jour avec des types de circulation très différents (TER omnibus ou semi-direct, trains grande ligne et TGV, trains de fret). La desserte par les trains grande ligne est également pénalisée, Nice (5ème ville de France) étant la seule ville de plus de 200 000 habitants de France à plus de 5 heures de train de Paris. Ainsi, la part des transports collectifs reste trop limitée, et les infrastructures routières comme ferroviaires sont **congestionnées, pesant sur l'attractivité économique et touristique de la région et sur la qualité de vie de ses** habitants.

Cette faible part des transports collectifs à l'échelle régionale a également des conséquences importantes **sur la qualité de l'air et sur les émissions de gaz à effet de serre. Ainsi, le bilan énergétique régional fait** apparaître depuis plusieurs années la forte contribution du secteur des transports aux émissions responsables du changement climatique **et à la dégradation de la qualité de l'air dans des proportions supérieures à la moyenne nationale. Avec un poids de 35 %,** il **représente l'un des plus gros postes de consommation énergétique du territoire régional avec en corolaire l'émission de gaz à eff**et de serre (GES), **à hauteur de 13 Mt eqCO2 (27% des émissions régionales). Il est aussi à l'origine de plus de la moitié des émissions d'oxydes d'azote et d'un quart des particules fines. Ainsi, les trois métropoles régionales font partie** des onze zones f**aisant l'objet d'un contentieux pour lequel la France a été condamnée en 2020 par l'Union** Européenne pour non-**respect des normes sur la qualité de l'air.**

Le projet LNPCA permettra ainsi de renforcer le report modal depuis les modes de transport routier, f**avorisant ainsi l'atteinte des objectifs posés en matière de décarbonation des transports et la réduction de** la pollution atmosphérique au niveau local.

Ce projet, nécessairement ambitieux, répond à des enjeux importants, non seulement pour l'ensemble de la région Provence- Alpes-**Côte d'Azur et les régions voisines, mais également pour l'Espagne et l'Italie dans le cadre du renforcement d'un Arc méditerran**éen, dont cette nouvelle ligne ferroviaire sera un maillon essentiel. Il jouera un double rôle en offrant un service nouveau aux habitants de la région Provence Alpes-**Côte d'Azur, avec la faculté de rapprocher les principales agglomérations de la région le**s unes des autres ainsi que des métropoles européennes.

Pour y parvenir, le projet LNPCA **vise donc dans un premier temps à désaturer les nœuds ferroviaires de Marseille, de Toulon et de la Côte d'Azur pour répondre aux besoins de transports du quotidien d**e ces aires **métropolitaines et vise à améliorer les conditions d'exploitation et de robustesse du réseau existant. Il s'agit** de pouvoir améliorer la fréquence et la régularité des trains et notamment des TER. Le présent protocole a pour objectif de préciser les conditions de réalisation et de financement de cette première étape, correspondant aux phases 1 et 2 du projet.

Dans un second temps, elle ambitionne de développer de nouvelles infrastructures ferroviaires pour améliorer les liaisons inter-métropoles au sein de la région Provence - Alpes - **Côte d'Azur et contribuer à la construction d'un arc ferroviaire méditerranéen et à la cohésion territoriale régionale permettant de** concilier attractivité du territoire et neutralité carbone.

Rappel historique

Depuis le débat public de 2005, plus de 10 années d'études et de concertation ont permis de construire progressivement le projet de désaturation des nœuds ferroviaires marseillais, toulonnais et azuréen et d'augmentation des capacités de la ligne ferroviaire entre Marseille et Vintimille.

En 2009, après avoir réuni l'ensemble des partenaires, le Ministre J-L Borloo demande à l'Ingénieur général Yves Cousquer un rapport en vue d'une décision pérenne entre le scénario « Métropoles du Sud » et le scénario « **direct vers Nice par le centre Var ». Après s'être appuyé sur un secrétariat permanent, Yves** Cousquer remet son rapport en juin 2009. Jean-Louis Borloo et Dominique Bussereau (respectivement Ministre de l'Ecologie et Secrétaire d'Etat aux transports) décident alors que "le scénario Métropoles du Sud desservant les agglomérations d'Aix-en-Provence, Marseille, Toulon et Nice est le mieux adapté". Les études se poursuivent alors sur les scénarios « Métropoles du Sud ».

En 2011, la concertation avec le public met en avant la priorité à donner aux trains du quotidien. La Commission Mobilité 21, en 2013, chargée de prioriser au rang national les projets de grandes infrastructures de transport, phase le projet en 2 priorités : les sections de première priorité ayant pour objectif le traitement **des nœuds ferroviaires marseillais et niçois, puis les sections de seconde priorité, consistant en la création de deux sections de ligne nouvelle entre Aubagne et Toulon, d'une part, et le Muy et la Siagne, d'autre part.**

Pour les sections de première priorité, une zone de passage préférentielle (ZPP) est arrêtée par décision ministérielle en date du 7 mai 2014. Le 12 avril 2016, le comité de pilotage acte les différents scénarios de tracé proposés par SNCF Réseau et lance la concertation afférente. La phase de concertation avec le public **débute en octobre 2016 et s'achève le 9 janvier 2017.**

La décision ministérielle du 18 avril 2017 permet d'arrêter le tracé sur les secteurs ne posant pas de difficultés particulières (traversée souterraine de Marseille, secteur de La Pauline dans le Var et section St Laurent du Var-Nice). Pour les secteurs les plus sensibles (vallée de l'Huveaune et secteur Ouest dans les Alpes-Maritimes), des études de faisabilité sur des variantes issues de la concertation (passage en tunnel dans la vallée de l'Huveaune et implantation d'une gare TGV/TER sur le site de « Cannes Marchandises ») sont demandées.

S'agissant des sections de seconde priorité, les zones de passage préférentiel sont arrêtées par décision ministérielle du 13 avril 2015.

En février 2018, le Conseil d'orientation des infrastructures (COI) considère que la première des priorités devait être la désaturation des nœuds ferroviaires de Marseille et Nice et, dans une moindre mesure, de celui de Toulon et présente un nouveau phasage du projet en 4 phases successives en donnant la priorité à la réalisation d'opérations concourant d'abord à l'amélioration des déplacements du quotidien, avant la réalisation de sections de lignes nouvelles qui seront échelonnées dans le temps. Le Gouvernement fait sien le phasage et le calendrier des travaux identifiés par le COI (rappelé en annexe 1), qui ont également été confirmés à travers la programmation des investissements prioritaires du rapport annexé de la loi n°2019-1428, dite « loi d'orientation des mobilités » (LOM) promulguée le 24 décembre 2019, en choisissant le scénario de financement 2 du COI.

La décision ministérielle du 4 mars 2019 acte la poursuite des études de « recalage » afin de préciser la consistance, les objectifs, les coûts et l'articulation entre eux des aménagements à réaliser. Elles permettent de présenter à la concertation publique du 12 juin au 18 octobre 2019 tous les éléments relatifs à l'ensemble des deux premières phases du projet LNPCA.

A la suite de cette concertation, la décision ministérielle du 23 juin 2020 (jointe en annexe 3 du présent protocole) acte les opérations constitutives des phases 1 et 2 et valide le périmètre de l'enquête publique sur ces deux phases avec l'objectif d'un lancement de l'enquête en 2021. Elle confirme la réalisation en phase 1 de la gare TGV de Nice Aéroport à 4 voies à quai, des aménagements du RER toulonnais, du réaménagement du plateau de la gare de Marseille-Saint-Charles et des voies des faisceaux Est et Ouest qui y convergent, puis la réalisation en phase 2 des aménagements entre Cannes et Nice de la navette azuréenne et de la traversée ferroviaire souterraine de Marseille.

S'agissant des phases 3 et 4, le calendrier retenu dans le scénario 2 du rapport du COI et par la LOM prévoit l'engagement et le lancement des travaux de la phase 3 entre 2033 et 2037 et ceux de la phase 4 postérieurement à 2037. Dans tous les cas de figure, il sera nécessaire d'engager une nouvelle saisine de la CNDP pour un débat public complet sur ces deux phases.

Cadre

Par ailleurs, ce protocole s'inscrit aussi dans le contexte de l'article 4 de la loi LOM, susceptible d'être appliqué aux modalités de financement et de réalisation de la LNPCA. En effet, cet article autorise le Gouvernement à créer par ordonnance dans un délai de deux ans, à compter de la promulgation de la loi (délai rallongé jusqu'au 24 avril 2022 suite à la crise sanitaire liée à la Covid-19), un Etablissement Public Local (EPL) ayant pour mission le financement, sur un périmètre géographique déterminé, d'un ensemble cohérent d'infrastructures de transport terrestre dont la réalisation représente un coût prévisionnel excédant un milliard d'euros hors taxes. Cet EPL peut également avoir pour mission de concevoir et d'exploiter ces infrastructures.

Compte tenu de ce qui précède, ce protocole porte donc principalement sur les conditions de financement et de gouvernance des opérations des phases 1 et 2.

Il vise à traduire un accord suffisant entre les parties pour consolider, au regard de la jurisprudence en la matière, le bilan socio-économique en cours d'élaboration par le maître d'ouvrage SNCF Réseau qui sera soumis à la contre-expertise du Secrétariat Général Pour l'Investissement (SGPI) à l'été 2021.

Le rapport de contre-expertise et l'avis du SGPI seront l'une des pièces du dossier que SNCF Réseau devra présenter à l'Enquête d'Utilité Publique, dont le lancement est prévu d'ici fin 2021.

Le présent protocole constitue ainsi la première étape d'une séquence de travaux et d'engagements dont le calendrier est décrit en Article 7.

Il engage les Parties telles qu'identifiées ci-dessus, sans préjudice d'une éventuelle substitution résultant d'un transfert de compétence, changement de statut ou de dénomination, intervenant dans les conditions prévues par la loi.

Article 1: Objet du présent protocole

Ce protocole d'intention rassemble les éléments disponibles au jour de sa signature quant à la volonté des parties de réaliser ce projet et de trouver ensemble les solutions de financement qui permettront d'assumer l'échéancier figurant en annexe 4. Ainsi, il précise les principes de financement entre les parties pour les phases 1 et 2 et les engagements de solidarité pour les phases 3 et 4.

Article 2 : Consistance du programme d'opération

La Décision Ministérielle (DM) du 23 juin 2020, présentée en annexe 3, a acté la consistance des aménagements prévus dans les phases 1 et 2, qui sont précisés en annexe 2.

Il vise à permettre l'offre de services ferroviaires décrite en annexe 6.

Ce programme d'opération est susceptible d'évoluer sur les points devant notamment faire l'objet d'une concertation complémentaire et d'approfondissements, tel que précisé par la Décision Ministérielle du 23 juin 2020 et en fonction des études à venir.

Article 3 : Coût prévisionnel et échéancier des phases 1 et 2 et hypothèses sur les phases 3 et 4

L'échéancier prévisionnel de financement des phases 1 et 2 est présenté en annexe 4. Les montants sont exprimés en M€ Hors Taxes aux conditions économiques de juillet 2020.

Il présente les besoins en crédits de paiement (CP) **avec mise en place des autorisations d'engagement (AE).**

Il repose :

- sur des études de niveau préliminaires (EP) ou avant-projet sommaire (APS) suivant les opérations pour les phases 1 et 2,

- sur des études de faisabilité et préliminaires avant lancement des concertations demandées par la CNDP pour les phases 3 et 4.

L'échéancier prévisionnel de financement pour les phases 1 et 2 évoluera en fonction des études à venir qui poursuivront la recherche d'optimisation des opérations, les modifications de programme actées d'ici juillet 2021, ainsi que leur bonne insertion en concertation avec les territoires concernés.

L'échéancier prévisionnel de financement couvre l'ensemble des opérations mentionnées par la Décision Ministérielle du 23 juin 2020, correspondant aux phases 1 et 2 du projet, ainsi que celles dont les implan**tations restent à fixer pour ces deux phases, à l'exception des modifications de programme décidées ultérieurement à l'envoi du dossier ministériel du 31 janvier 2020.**

Le financement des études de niveau avant-projet (AVP) et des opérations susvisées sera inscrit au Contrat de plan Etat-Région (CPER) ou dans les documents de programmation qui lui succéderont.

L'échéancier prévisionnel de financement suppose que le projet « Haute Performance Marseille-Vintimille » (HPMV), qui consiste à déployer le système de signalisation ERTMS Niveau 2, ou tout système de meilleure **performance sur l'axe Marseille**-Vintimille, projet prérequis pour atteindre les objectifs-cible de desserte, **soit financé et réalisé par ailleurs avec une recherche d'optimisation des coûts et** des fonctionnalités.

Pour chaque opération, l'estimation des travaux et fournitures inclut les postes suivants : un budget d'acquisitions de données et de missions complémentaires, des frais de maîtrise d'œuvre et des frais de maîtrise d'ouvrage évalués selon les normes de SNCF Réseau/Gares & Connexions, et une provision pour

risques identifiés et non identifiés. Ces coûts globaux constituent l'évaluation toutes natures de dépenses de l'opération selon le tableau ci-dessous.

Echéancier prévisionnel de synthèse des besoins de financement (hors AVP-**86M€**-CE 07/2020) :

En M€ HT en euros constant 07/02020	**Période de travaux**	**Montant brut principal y/c foncier et sommes à valoir**	**Acquisition de données et missions complémentaires** (hors AVP)	**MOE** (hors AVP)	**MOA** (hors AVP)	**PRI PRNI**	**TOTAL en € constants CE 07/2020**
Phase 1	2023 - 2029	663	12	64	22	104	**865**
Phase 2	2027 - 2035	2 028	31	148	63	323	**2 594**
Total Phases 1+2 (hors AVP)	**2023 - 2035**	**2 691**	**43**	**212**	**85**	**427**	**3 459**
4ème voie entre Blancarde et La Penne sur Huveaune		265	5	26	9	24	**328**
Phase 3 indicatif	2034 - 2043	**(nc)**	**(nc)**	**(nc)**	**(nc)**	**(nc)**	**4 141**
Phase 4 indicatif	2039 - 2050	**(nc)**	**(nc)**	**(nc)**	**(nc)**	**(nc)**	**6 688**
Total Phases 1 à 4, y compris 4ème voie (hors AVP)	**2023 - 2050**	**(nc)**	**(nc)**	**(nc)**	**(nc)**	**(nc)**	**14 616**

PRI = Provisions Identifiées
PRNI = Provisions Non Identifiées
MOE = Maîtrise d'Œuvre
MOA = Maîtrise d'Ouvrage
CE = Conditions Economiques

Article 4 : Dispositions financières

Les subventions que les partenaires publics apporteront au financement du projet, quelles qu'en soient les modalités, ne sont pas assujetties à la taxe sur la valeur ajoutée.

Article 4.1 : Création d'un établissement public local (EPL)

En tout premier lieu, les Collectivités demandent expressément**, et l'Etat s'engage à poursuivre avec les collectivités le travail d'élaboration du dossier en ce sens, la création d'un établissement public** local au sens **de l'article 4 de la loi LOM, bénéficiant, dès que possible, d'une ressource de financement propre au moins** égale à 30% de leurs charges financières identifiées dans la répartition du financement du projet aux articles

4.2, 4.3 et 4.4 du présent protocole, et assise sur des ressources dédiées. **Les collectivités, dans l'esprit du** principe de parité de financement à **l'article 4.2, souhaitent que l'Etat en soit partie prenante.**

1- Les parties se rejoignent sur les analyses suivantes.

Au moment de l'arrêté inter-préfectoral d'ouverture de l'enquête d'utilité publique, le projet LNPCA répondra aux conditions suivantes de l'article 4 de la LOM :

- **existence d'un ensemble cohérent d'infrastructures de transport terrestre**
- coût prévisionnel de réalisation desdites **infrastructures supérieur à un milliard d'euros**
- **disponibilité d'une déclaration d'utilité publique ou de « *la décision de l'autorité administrative de l'engager* »**
- évaluation socio-économique, contre-expertisée, avec une rentabilité positive
- **existence d'un plan de financement dûment validé par l'Etat et les collectivités territoriales qui** financent ces projets.

La création d'un EPL conforme à l'article 4 de la LOM si elle se limite au financement des phases 1 et 2, s'inscrit dans une logique de long terme susceptible d'intégrer à terme les 4 phases, sans toutefois remettre en question les équilibres du présent protocole. Ses charges sont constituées au moins des annuités de dettes, de la rémunération et du remboursement des parts apportées par les membres qui le constitueront et des frais propres aux missions qui lui seront confiées.

Les contraintes de calendrier posées par la LOM, et notamment les délais de prise d'une ordonnance, imposent de prendre avant fin septembre 2021 la décision de demander ou de ne pas demander la création **d'un EPL.**

2- Les parties décident en conséquence de poursuivre ensemble le travail de création d'un établissement public local et de ses différentes modalités de financement

Elles s'accordent à ce stade sur la nécessité d'approfondir les points suivants, ainsi que sur les indications associées :

- **Le périmètre de l'EPL et ses missions de portage ou non de la maîtrise d'ouvrage ;**
- **Ses modalités de financement notamment les conditions d'emprunts et les ressources qui** seraient mobilisées ;
- **La gouvernance de l'EPL : des règles de gouvernance seront adoptées dans les prochaines étapes de la constitution de l'EPL si ce choix se confirme, un principe de gouvernance déjà acquis est que les** financeurs siégeront au conseil **de surveillance de l'EPL.**

Article 4.2 : Principes de répartition du financement pour les phases 1 et 2

Les parties s'engagent à faire leurs meilleurs efforts pour promouvoir le projet auprès des instances européennes afin d'atteindre un niveau maximal de subvention.

Les parties s'appuieront sur les fonds européens éventuellement mobilisables et veilleront notamment à ce **que l'axe ferroviaire Marseille**-Nice-Gênes, inscrit dans le Réseau Trans-Européen de transports (RTE-t), **rende éligible le projet au financement du Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe, avec des interactions** positives des projets entre Vintimille et Gênes. Au titre de la période 2021-2027 et des suivantes, elles **coordonneront leurs efforts afin que les opérations constitutives de la LNPCA puissent faire l'objet de décisions favorables dans le cadre des futurs appels à projets de l'Union** européenne.

En l'absence d'indication définitive de ce taux, elles retiennent à titre conservatoire l'hypothèse d'un cofinancement de 20% au titre des fonds européens.

Les Collectivités[1] **retiennent le principe d'un niveau maximum de financement des phases 1 et 2 à 40 % du montant global, soit une contribution de 1 383 M€ aux conditions économiques de juillet 2020. La création d'un établissement public local, tel qu'envisagé à l'article 4.**1, viendrait réduire le niveau de financement global des Collectivités.

L'Etat s'engage sur un financement à parité avec les collectivités du reste à financer une fois les fonds européens déduits, quel que soit le niveau de fonds européens obtenus. Dans **l'hypothèse d'une participation des Collectivités à hauteur de 40 %, la contribution de l'Etat serait donc identique, soit 1 383 M€ aux** conditions économiques de juillet 2020.

Sur ces bases, l'État s'engage ainsi à apporter via l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) cette part de financement à la réalisation des phases 1 et 2 de la LNPCA, toutefois **conditionnée à la signature préalable des conventions de financement ad hoc par l'ensemble des parties.**

Par ailleurs, la parti**cipation éventuelle de SNCF Réseau et de SNCF Gares & Connexions s'inscrira dans le** cadre de la législation en vigueur.

Article 4.3 : Principes de répartition entre les collectivités

Les Collectivités sont solidairement responsables du financement du projet dans les proportions définies ci-**avant (article 4.1). Dans le cas d'un abondement purement budgétaire, les quotités individuelles dues par** chaque Collectivité au titre des phases 1 et 2 sont calculées comme suit :

Qi = 30%xPop + 25%xPotFis + 20%xRetombFis + 25%xSocioEco

Avec,

Pop	Population DGF(i) / Somme des Populations DGF des 10 cofinanceurs	Source DGCL 2020
PotFis	Potentiel fiscal(i) / Somme des Potentiels fiscaux des 10 cofinanceurs	Source DGCL 2020 **S'agissant de la Région, le Potentiel fiscal est** calculé à partir de la somme de ses recettes fiscales 2020
RetombFis	Retombées fiscales(i) / Somme des Retombées fiscales pour les 10 cofinanceurs	Source : voir Annexe 5 (calcul des quotités)
SocioEco	Nombre de voyageurs induits par le **projet (hypothèse basée sur l'annexe 6)**	Source : [exploitation étude socio-éco]

[1] Les Collectivités représentent les 10 signataires du protocole soit : la Région Provence – Alpes **– Côte d'Azur, le** Département des Bouches du Rhône, le Département des Alpes-Maritimes, le Département du Var, la Métropole Aix Marseille Provence, la Métropo**le Nice Côte d'Azur, la Métropole Toulon Provence Méditerranée, la communauté d'agglomération de Cannes Pays de Lérins, Dracénie Provence Verdon agglomération, la communauté d'agglomération** du Pays de Grasse.

Le potentiel fiscal de chaque collectivité a été pondéré par le ratio calculé comme la moyenne sur les 3 dernières années des **Dépenses Réelles d'Investissement**, hors remboursement du capital de la dette sur **l'ensemble des dépenses**, hors charge de la dette (capital et intérêts). Cela permet de tenir compte des spécificités des collectivités avec une affectation des dépenses davantage tournée vers le fonctionnement comme les Conseils Départementaux.

Afin de limiter l'impact sur les Communautés d'Agglomération au regard du poids du projet dans leur budget moyen d'investissement, la Région prend à sa charge un tiers de la quotité afférente à ces collectivités.

Sur cette base, les quotités indicatives dues par chaque Collectivité sont les suivantes, pour l'ensemble des phases 1 et 2 :

Pondération critère	30%	25%	20%	25%	100%
	Population	Potentiel fiscal	Retombées fiscales	Socio Economie	Quotité
Région SUD	40,94%	34,92%	23,45%	37,85%	**40,00%**
Département 06	9,35%	10,71%	3,73%	19,17%	**10,35%**
Département 13	15,21%	18,10%	18,05%	11,01%	**14,51%**
Département 83	9,11%	6,61%	2,18%	5,05%	**5,71%**
Métropole Aix-Marseille Provence	14,25%	20,43%	42,85%	10,85%	**19,41%**
Métropole TPM	3,47%	3,01%	2,79%	2,23%	**2,73%**
Métropole Nice Côte-d'Azur	4,45%	4,82%	5,45%	8,97%	**5,52%**
Dracénie Provence Verdon Agglomération	0,87%	0,49%	0,77%	0,72%	**0,45%**
CA des Pays de Lerins	1,53%	0,56%	0,55%	3,51%	**0,99%**
CA du Pays de Grasse	0,81%	0,34%	0,19%	0,64%	**0,33%**

Région Provence – Alpes - **Côte d'Azur**	40,00%	soit	553,34	**M€**
Département des Alpes Maritimes	10,35%	soit	143,16	**M€**
Département des Bouches du Rhône	14,51%	soit	200,73	**M€**
Département du Var	5,71%	soit	79,01	**M€**
Métropole Aix-Marseille-Provence	19,41%	soit	268,49	**M€**
Métropole Toulon Provence Méditerranée	2,73%	soit	37,79	**M€**
Métropole Nice Côte **d'Azur**	5,52%	soit	76,31	**M€**
Dracénie Provence Verdon Agglomération	0,45%	soit	6,20	**M€**
Communauté d'Agglomération Cannes Pays de Lérins	0,99%	soit	13,76	**M€**
Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse	0,33%	soit	4,55	**M€**

Le planning prévisionnel de décaissement est calé sur le planning des coûts ; le détail des montants à payer **annuellement est décrit en annexe 4. Ce montant est défini en € constants, valeur juillet 2020. Les sommes à décaisser seront affectées de l'actualisation des coûts à date conformément à l'article** 6.

L'intervention de nouveaux co-financeurs dans le projet fera l'objet d'avenants au protocole.

La constitution d'un EPL dans le cadre du dispositif prévu à l'article 4 de la LOM viendra alléger ces montants **de participation en conséquence (cf. article 4.1) et permettre d'en lisser le versement.**

Les parties actent que les présents engagements ne doivent pas porter préjudice à la bonne exécution des autres contrats et pactes signés.

Parallèlement, **l'Etat poursuit avec la métropole d'Aix Marseille Provence et le département des Bouches-du-Rhône des discussions constructives pour le financement de l'agenda mobilité de la Métropole.**

Article 4.4 : Engagements concernant les phases 3 et 4

L'évaluation socio-économique des phases 1 et 2 a été menée sans préjuger de la réalisation des phases suivantes. Cependant, les parties partagent la conviction que les phases 1 à 4 prises dans leur ensemble forment un tout, nécessaire à la **création d'une liaison ferroviaire entre les métropoles de Marseille, Toulon et Nice Côte d'Azur performante car optimisée et susceptible d'apporter plus de valeur que la somme de** chacune de ses parties prise isolément. Elles confirment donc leur volonté de permettre la réalisation des phases 3 et 4 dans la continuité de celle des phases 1 et 2 selon les mêmes principes de répartition entre **collectivités. Pour l'Etat, cette réalisation s'inscrit dans le phasage et le calendrier des travaux identifiés par** le COI (rappelé en annexe 1) et confirmés par la LOM.

Les études, les concertations, et les démarches de maîtrise foncière seront financées dans le cadre des futurs CPER, ou dispositifs équivalents tels que des conventions foncières, y compris études et concertations post **DUP. Ces conventions foncières permettront, sous réserve de la mise en place d'outils réglementaires, de** pouvoir procéder à des acquisitions foncières anticipées ou rétribuer des propriétaires faisant valoir leur droit à délaissement. Les acquisitions foncières financées dans ce cadre seront remboursées par le projet.

Article 5 : Principes de Maîtrise d'Ouvrage - engagement de SNCF Réseau et de Gares et Connexions

Sans préjudice de l'article 4.1, les parties prennent acte que SNCF Réseau, ainsi que sa filiale Gares et Connexions[2]**, sont, eu égard à leurs missions telles que définies à l'article L. 2111**-9 du Code des transports, **les maîtres d'ouvrage naturels des opérations, des études aux travaux, et en tout état de cause les mieux** placé**s pour en assurer la maîtrise d'ouvrage lorsqu'elles sont fortement inter**facées avec le réseau exploité.

Elles s'engagent cependant à ce que la LNPCA fasse l'objet d'une gouvernance forte, qui donne leur place légitime aux cofinanceurs et mette à leur disposition des leviers suffisants pour garantir la transparence, la participation et la performance des acteurs du projet.

Cette gouvernance devra notamment disposer de la capacité à :

- identifier, négocier, déclencher les solutions de ressources financières ;
- adapter le planning des opérations en fonction des ressources financières ;
- **faire évoluer le programme d'opération en fonction des difficultés, des r**isques comme des opportunités ;
- négocier avec SNCF Réseau/Gares & Connexions les conditions de réalisation de chaque opération, **en vue d'un optimum entre les ressources, les coûts, le planning, les conditions d'exploitation du réseau… ;**
- participer en accord avec SNCF Réseau/Gares & Connexions à la définition des stratégies **d'allotissement, dans le domaine des achats, celui des procédures d'autorisation, etc. ;**
- **s'agissant des opérations faiblement interfacées avec le réseau en exploitation, définir avec SNCF Réseau/Gares & Connexions celles qui feront l'objet de marchés globaux (marché** conception/réalisation**, de performance, de partenariat, voire concession ou de maîtrise d'ouvrage** par une structure ad-hoc).

[2] **S'agissant du site de Blancarde, la maîtrise d'ouvrage sera portée par SNCF Voyageurs**.

Ces principes trouveront des déclinaisons différentes selon que la gouvernance prendra la forme classique **d'un Comité de Pilotage présidé par le Préfet de la Région Provence** - Alpes - **Côte d'Azur et associant l'ensemble des cofinanceurs, ou qu'elle s'appuiera sur le dispositif d'EPL proposé par la LOM, objet de l'article** 4.1. Ils seront déclinés dans les conventions de financement PRO-REA.

Article 6 : Partage des risques

Les risques financiers résultant de l'actualisation du coût de l'opération lié à l'évolution des indices de coût des travaux publics TP01 sont supportés solidairement par les signataires, au prorata de leur niveau de participation financière, défini sur la **base des clés de répartition prévues à l'article 4 du présent protocole.**

Les coûts affichés dans les conventions de financement conclues ultérieurement tiendront compte de ces principes.

Les modalités d'appels de fonds du maître d'ouvrage vers les partenaires ou l'EPL seront définies dans les conventions de financement ultérieures avec comme principe une neutralité de la trésorerie.

Les risques financiers concernant les aléas, dépassements et modifications du périmètre, du programme ou du calendrier d**écoulant de choix propres au maître d'ouvrage, qui apparaîtraient au cours de la réalisation de l'opération, sont supportés par les maîtres d'ouvrage.**

Les MOA s'engagent à programme constant sur les coûts évalués en fin d'AVP (convention à venir).

Les éc**arts de résultats dépendant du maître d'ouvrage entre le CPPR (**coût prévisionnel provisoire de réalisation-AVP) et le CFR (coût **final de réalisation) pourront faire l'objet d'un système de bonus**-malus dans les conventions AVP et PRO-REA à venir.

Si des aléas liés à des circonstances imprévisibles ou des modifications de programme devaient survenir, le **maître d'ouvrage saisira les signataires pour décider des suites à donner et notamment pour examiner la** solution à retenir avant tout engagement de dépenses, **sauf mesures d'urgence nécessaires à la protection des personnes ou de l'ouvrage.**

Les demandes de modifications de programme formulées par un ou plusieurs signataires du présent **protocole ou par un tiers devront faire l'objet d'une convention de financem**ent à part après accord unanime des autres cofinanceurs.

Cependant, la mise en place d'un **EPL ne saurait conduire à une moindre vigilance sur le respect du programme d'opération et du budget. Dès lors, lorsque se présentera un risque avéré de dépassement** du **budget initial, les signataires du présent protocole examineront et mettront en œuvre, dans le cadre de l'organe de gouvernance défini à l'article 5 et de celui de l'EPL** lui-même, les solutions suivantes, pouvant éventuellement se combiner, dans cet ordre de priorité :

- **la recherche d'é**conomies à programme constant ;
- **la recherche d'économies préservant les fonction**nalités essentielles du projet ;
- **l'appel à d'autres financeurs.**

Article 7 : Calendrier prévisionnel

La signature du présent protocole, qui acte les points d'accord quant aux principes et aux modalités de réalisation et de financement du projet LNPCA, ainsi que les sujets à approfondir sur ces bases, constitue la

première étape de la séquence suivante, do**nt la faisabilité en temps masqué est confirmée par l'ensemble** des parties :

Etape A - Travail de préparation du dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique :

- **Juillet 2021 : envoi des premiers éléments d'évaluation socio**-économique au SGPI, en vue de la contre-expertise
- **Septembre 2021 : étude d'impact soumise à l'avis de l'Autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable (AE**-CGEDD)
- **Octobre 2021 : envoi au SGPI d'un éventuel complément à l'évaluation socio**-économique
- Novembre-décembre **2021 : avis des collectivités et EPCI intéressés par le projet sur l'étude d'impact**, **avis de l'Autorité environnementale sur l'étude d'impact et avis du SGPI sur l'évaluation socio**-économique
- Décembre 2021-**Janvier 2022 : décision ministérielle de lancement de l'enquête publique sur les phases 1 et 2 puis arrêté interpréfectoral conjoint d'ouverture de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique**

Etape B (optionnelle) - Travail de préparation d'une ordonnance et d'un projet de loi de ratification:

- **Jusqu'à l'été 2021 : travail d'approfondissement sur la mise en œuvre d'**un EPL
- **Fin octobre 2021 (au plus tard) : lancement des travaux préparatoires à la création de l'EPL**

Etape C- Convention de financement pour les Phases 1 et 2

Les parties s'engagent à poursuivre, dans le cadre de la gouvernance en place, l'examen des points abordés **dans le présent protocole, notamment les options retenues quant à la création d'un EPL, et la gouvernance** du projet qui résulterait de ces options.

Article 8 : Gouvernance

Le comité de pilotage du projet LNPCA permettra en cas de litige lié à l'interprétation des clauses du présent **protocole, ou tout autre litige en lien avec l'application de celui**-ci, de trouver les accords amiables entre les parties.

Article 9 : Entrée en vigueur

Le présent protocole prend effet à la date de sa signature par l'ensemble des parties. Les parties s'engagent chacune à mettre tout en œuvre afin de permettre la signature du protocole ainsi que sa notification aux différentes parties dans le respect des é**chéances indiquées au Préambule et à l'article 7 précité.**

Pour l'Etat

Le Préfet de la région
Provence-Alpes-Côte d'Azur

Christophe MIRMAND

Pour SNCF Réseau

La Directrice Générale Adjointe Finances Achats

Pour Gares & Connexions

Le Directeur des Grands Projets

Jacques PEYNOT

Pour la Région
Provence-Alpes-Côte d'Azur

Le Président du Conseil régional

Renaud MUSELIER

Pour le Département des Bouches-du-Rhône

La Présidente du Conseil départemental

Martine VASSAL

Pour le Département des Alpes-Maritimes

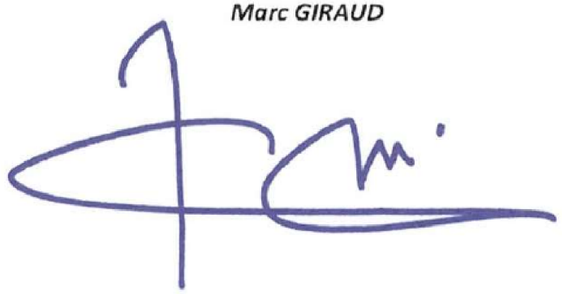
Le Président du Conseil départemental

Charles Ange GINESY

Pour le Département du Var

Le Président du Conseil départemental

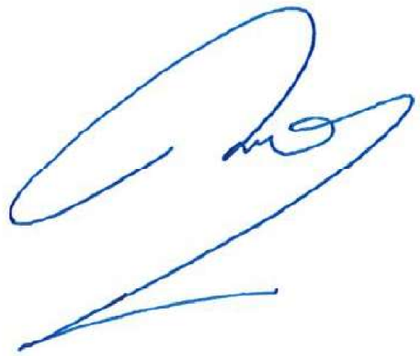
Marc GIRAUD



Pour la Métropole Aix-Marseille-Provence

La Présidente de la Métropole

Martine VASSAL



PREFECTURE
AR du 26 octobre 2021
006 200030105 20211021-10508_1-DE

Pour la Métropole Nice Côte d'Azur

Le Président de la Métropole

Christian ESTROSI

16 DEC. 2021

Pour la Métropole Toulon Provence Méditerranée

Le Président de la Métropole

Hubert FALCO

Pour la Communauté d'agglomération Cannes

Pays de Lérins

Le Président de la Communauté d'agglomération

David LISNARD

Pour la Communauté d'agglomération

Dracénie Provence Verdon agglomération

Le Président de la Communauté d'agglomération

Richard STRAMBIO

Pour la Communauté d'agglomération du Pays de Grasse

Le Président de la Communauté d'agglomération

Jérôme VIAUD

ANNEXES

annexe 1 : extrait du rapport du COI de février 2018

annexe 2 : le programme d'opération des phases 1 et 2

annexe 3 : la décision ministérielle du 23 juin 2020

annexe 4 : l'échéancier prévisionnel de financement des phases 1 et 2

annexe 5 : calcul détaillé des quotités à financer par chaque Collectivité au sein **de l'enveloppe Collectivités**

annexe 6 : les objectifs visés en termes de services

Annexe 1 : extrait du rapport du COI de février 2018

6.3.6 Ligne nouvelle Provence-Côte d'Azur et nœuds ferroviaires de Marseille et de Nice

Le projet de ligne nouvelle Provence-Côte d'Azur (LNPCA) concerne aujourd'hui les trains du quotidien au moins autant que les TGV. Il vise à améliorer la desserte ferroviaire du littoral méditerranéen avec une dimension clairement européenne (corridor France-Italie notamment) ainsi que les conditions de mobilité au sein et entre les métropoles de Marseille, Toulon et Nice en permettant au transport ferroviaire d'offrir une alternative efficace à la route fortement congestionnée pour nombre de déplacements. Son coût élevé oblige à une réalisation par phases et à n'envisager son achèvement complet qu'à très long terme.

Aujourd'hui le projet inclut tout à la fois la question des nœuds ferroviaires de Marseille et de Nice ainsi que les aménagements à réaliser sur la ligne existante et les projets de lignes nouvelles à proprement parler. Le Conseil se félicite du consensus qui s'est réalisé au niveau régional autour de cette approche unifiée qui permet de repositionner sur les bons enjeux la problématique ferroviaire en région PACA.

Le Conseil soutient le déploiement dans les meilleurs délais de la technologie ERTMS 2 entre Marseille et Vintimille qui permettra d'apporter indépendamment de tout investissement d'infrastructures une amélioration sensible de la robustesse des circulations.

Comme la Commission Mobilité 21, le Conseil considère que la première des priorités doit être la désaturation des nœuds ferroviaires de Marseille et Nice et, dans une moindre mesure, de celui de Toulon. Ces désaturations comportent différentes mesures dont la réalisation a vocation, du point de vue du Conseil, à être phasée.

S'agissant du traitement du nœud marseillais, celle-ci comporte notamment l'amélioration du fonctionnement du faisceau des voies de la gare Saint-Charles et la diamétralisation[31] de la gare par la réalisation d'une gare souterraine nouvelle. L'objectif réside dans la limitation des cisaillements et des rebroussements consubstantiels à la gare actuelle en cul-de-sac.

En ce qui concerne la désaturation du nœud de Nice, elle repose en particulier sur une amélioration du fonctionnement de la liaison Nice-Cannes avec la création d'une ligne nouvelle desservant Sofia-Antipolis (boucle azuréenne) et la réalisation d'un pôle d'échange multimodal (PEM) dans le secteur de l'aéroport international en

[31] La diamétralisation consiste à rendre traversante pour les trains qui y arrivent une gare qui fonctionne aujourd'hui en cul-de-sac et où pour repartir les trains doivent faire « marche arrière ».

synergie avec le développement de l'urbanisation sur le territoire de l'opération d'intérêt national (OIN) de la plaine du Var. S'agissant de la désaturation du nœud de Toulon, il s'agit essentiellement de l'aménagement de la gare de la Pauline à l'Est de Toulon et de la dénivellation de la bifurcation vers Hyères.

Le Conseil considère que les autres parties du projet et notamment les tronçons de ligne nouvelle entre Aubagne et Toulon et entre Cannes et Le Muy ont vocation à être réalisées dans un second temps, une fois que les premières priorités de désaturation des nœuds auront été traitées.

Dans une approche visant à identifier un programme pluriannuel global d'investissements soutenable, optimisant le bilan socio-économique et facilitant les montages financiers tout en apportant des améliorations progressives et perceptibles à la qualité du service rendu par le transport ferroviaire, le Conseil recommande d'inscrire dans la période de planification considérée le projet LNPCA dans un phasage en quatre temporalités conduisant à réaliser par ordre :

- Phase 1 : un premier réaménagement et une optimisation du fonctionnement du plateau Saint-Charles à Marseille, une première phase de l'aménagement du pôle d'échange multimodal (PEM) de Saint-Augustin à Nice et de la gare de la Pauline à Toulon pour 860 M€ avec les crédits complémentaires pour la première phase de déploiement de l'ERTMS2 ;
- Phase 2 : la gare souterraine et la finalisation des aménagements du plateau Saint-Charles à Marseille ainsi que la bifurcation de Grasse et le remisage des TER à Cannes, l'aménagement de la ligne classique Cannes-Nice (pour passer à 8 trains/heure) pour 2,9 Md€ ;
- Phase 3 : la gare de la Bocca à Cannes, la deuxième phase de l'aménagement du pôle d'échange multimodal (PEM) de Saint-Augustin à Nice et la ligne nouvelle Nice-Cannes (boucle azuréenne) pour 3,9 Md€ ;
- Phase 4 : les sections de ligne nouvelle entre Aubagne et Toulon et entre Cannes et Le Muy pour 6,4 Md€.

Sur ces bases, au regard du périmètre de financement de l'Etat, des contraintes budgétaires et après analyse comparative des enjeux des différents investissements qu'il a eu à considérer, le Conseil recommande de prévoir pour les projets LNPCA :

- l'engagement de la phase 1 en fin de période 2023-2027 pour le scénario 1 et dès 2020 pour les scénarios 2 et 3 ;
- la réalisation de la phase 2 à partir de la période 2028-2032 pour les scénarios 1 et 2 et dès la période 2023-2027 pour le scénario 3 ;
- l'engagement de la phase 3 au plus tôt à partir de 2038 pour le scénario 1, et à partir de la période 2033-2037 pour le scénario 2 et de la période 2028-2032 pour le scénario 3 ;
- les travaux de la phase 4 à partir de 2038 au plus tôt, sauf dans le scénario 3 à partir de la période 2028-2032.

Opération Montants d'engagements et période de lancement des travaux principaux	Financement AFITF ($M€_{2017}$)	Scénario 1	Scénario 2	Scénario 3
GPSO - Phase 2 nœud ferroviaire de Bordeaux et sortie sud de Bordeaux (AFSB)	360 M€	2028-2032	2018-2022	2018-2022
GPSO - Phase 3 LN Toulouse-Agen	1,4 Md€	2033-2037	2028-2032[35]	2023-2027
GPSO - Phase 4 LN Bordeaux-Agen	1,5 Md€	post-2037	2033-2037[34]	2023-2027
GPSO - Phase 5 LN Bordeaux-Dax	1,2 Md€	post-2037	post-2037	Post-2037
LNMP - Phase 1 Montpellier-Béziers	950 M€	2033-2037	2028-2032[34]	2023-2027
LNMP - Phase 2 Béziers-Perpignan	1,9 Md€	post-2037	2033-2037[34]	2028-2032
LNPN - Phase 1 Optimisation St-Lazare	30 M€	2018-2022	2018-2022	2018-2022
LNPN - Phase 2 "Saut de mouton" St Lazare	230 M€	2023-2027	2023-2027	2023-2027
LNPN - Phase 3 Paris-Mantes	1,4 Md€	2028-2032	2023-2027	2023-2027
LNPN - Phase 4.1 gare Rouen et Rouen-Barentin	680 M€	post-2037	2028-2032	2023-2027
LNPN - Phase 4.2 Barentin-Yvetot	390 M€	post-2037	2033-2037	2023-2027
LNPN - Phase 5 Mantes-Evreux	560 M€	post-2037	2033-2037	2028-2032
LNPN - Phase 6 Y de l'Eure	1,8 Md€	post-2037	post-2037	2028-2032
LN PCA - phase 1[36]	430 M€	2023-2027	2018-2022	2018-2022
LN PCA - Phase 2[37]	1,4 Md€	2028-2032	2028-2032	2023-2027
LN PCA - Phase 3[38]	2,0 Md€	post-2037	2033-2037	2028-2032
LN PCA - Phase 4[39]	3,2 Md€	post-2037	post-2037	2028-2032
Modernisation de la ligne **Paris-Orléans-Limoges-Toulouse** (POLT)	200 M€	2023-2027	2018-2022	2018-2022
Régénération de la **Voie ferroviaire Centre Europe Atlantique** (VFCEA)	120 M€	2028-2032	2018-2022	2018-2022
Modernisation de la ligne **Nantes - Bordeaux** (section Saintes-Bordeaux)	55 M€	2028-2032	2018-2022	2018-2022

Annexe 2 : Ligne Nouvelle Provence-**Côte d'Azur : programme d'opération des phases 1 et 2**

I Récapitulatif des coûts du projet (y compris AVP)

	***M€ c.e**. juillet 2020*	**Coût Projet – Dossier Ministériel 2019**	**Coût Projet - avril 2021**
	Phase 1	**768**	**898**
	Corridor Ouest Arenc phase 1	**205**	**241**
	Doublement des voies du port jusqu'au Bloc Ouest	*25*	*30*
	Doublement en place de la halte Arenc	*43*	*33*
	Remisage - maintenance TER sur faisceau d'Arenc	*116*	*109*
	Provision pour risque partie bâtiment atelier N3 Corridor Ouest		*17*
	Suppression des PN voies du port	*21*	*16*
13	*Halte à Saint André*		*15*
	Relèvement vitesse Estaque-Arenc		*17*
	Communications Estaque		*4*
	Libération Abeilles Ph1	**42**	**38**
	Bloc Est Marseille phase 1	**53**	**82**
	Remisage Blancarde phase 1	**27**	**10**
	Blancarde 5ème voie	**45**	
	Bifurcation et gare de La Pauline	**114**	**116**
83	**Origine terminus Ouest de la navette toulonnaise à St-Cyr**	**63**	**163**
	Aménagements remisage TER à Toulon		**2**
	Origine terminus Est de la navette toulonnaise à Carnoules	**7**	**7**
	Passerelles en gares (Sollies, Cuers, Puget)		**7**
06	**Gare Nice aéroport 4 voies TER-TGV**	**212**	**232**
	Phase 2	**2 598**	**2 648**
	Raccordement Marseille Nord	**225**	**225**
	Doublement tunnel Saint Louis	**111**	**111**
	Tunnel de Marseille	**602**	**602**
	Embranchement ferroviaire carrière pour évacuation déblais		**15**
13	**Libération Abeilles Ph2**	**79**	**79**
	Abeilles : valorisation immobilière	**-43**	
	Gare souterraine Marseille	**949**	**949**
	Raccordement Marseille Parette	**113**	**113**
	Bloc Ouest Marseille	**35**	**35**
	Bloc Est Marseille phase 2	**12**	
	Blancarde réaménagement technicentre	**101**	**101**
83	**Plan de voie Gare des Arcs**		**15**
	Gare Cannes-Marchandises TER	**142**	**142**
	Bifurcation de Cannes-Grasse	**93**	**113**
06	**4ème voie Cannes Ville**	**80**	**80**
	4ème voie Antibes	**31**	
	Plan de voie Nice-Ville	**26**	**26**

	Remisage TER Nice Saint Roch	21	21
	Renforcement IFTE/CSS 06	21	21
	Total phases 1 & 2 programme de base avec AVP	3 366	3 546
13	Pour mémoire, 4ème voie de Biancarde à la Penne-sur-Huveaune en phase ultérieure	337	337

I PROGRAMME DE BASE

Phase 1	Inclus dans le programme	Non inclus dans le programme
Corridor Ouest Arenc phase 1 : **241 M€**		
Doublement voies du port jusqu'au Bloc Ouest **30 M€**	**Doublement de la ligne entre le Nord du pont rail sur la rue Guibal et le faisceau d'Arenc – Relèvement de vitesse à V60** - **Remplacement d'un pont-route (avenue Belle de mai), d'un pont**-rail métallique (rue de la Belle de mai) et de la passerelle des gendarmes - Reprise des murs de soutènement en mauvais état	- **Création d'une voie verte le long de la** ligne ferroviaire et travaux de modification de la plate-forme la permettant
Doublement en place de la halte Arenc **33 M€**	**Doublement des voies et création d'un quai central 220 m** - Elargissement de la tranchée par paroi moulée et butons projetés - **Création d'une seconde voie et d'un quai central** - **Création d'une dalle au**-dessus des voies qui portera les installations billettiques et depuis laquelle on accèdera au quai	

Phase 1	Inclus dans le programme	Non inclus dans le programme
Remisage - maintenance TER sur faisceau d'Arenc **109 M€**	**Aménagement du plan de voies d'Arenc pour les installations de remisage maintenance TER corridor ouest et reconstitution des fonctionnalités actuelles** - Basculage des 2 voies principales au centre du faisceau - Modifications du plan de voies de service pour - *mise en position centrale des deux voies principales* - Création de 5 voies de remisage de 220 m ou plus, 2 voies de maintenance fosse passerelle de 110m, une voie pour machine à laver, **deux voies d'**entretien logistique (vidange WC, sablage, refueling) de 220m, 1 voie de circulation - *création de 2 voies pour la maintenance et les travaux de l'infrastructure* - *création des accès routiers nécessaires* - Reconstitution des 2 voies de réception pour ITE Storione - Reconstitution côté mer de 4 voies fret de 565 m de longueur utile et maintien des accès ITE existants à fonctionnalités conservées - Décalage des voies côté mer pour dégager un retrait de 15 m qui **permettra l'élargissement du boulevard du Radoub** - Remplacement des deux postes existants par un PAI télécommandant **la double voie de l'Estaque à St**-Charles ainsi que les installations du faisceau de remisage / maintenance TER	- 2 voies de réception pour logistique urbaine pour ITE Sogaris - 5 Voies fret longues (>=750 m) - Passerelles nouvelles urbaines
*Provision pour risque pour la **partie bâtiment de l'atelier** N3 pour le Corridor Ouest en attente décision* **17 M€**	**Création d'un bâtiment atelier Niveau 3 couvert à 3 voies pour le Corridor Ouest**	

Phase 1	Inclus dans le programme	Non inclus dans le programme
Remplacement des PN voies du port **16 M€**	**Suppression des PN de St-Henri et de St-André pour sécurisation des circulations** **PN 1 : Reconstitution d'une voirie d'accès selon la variante 2 (du chemin du Passet au chemin de la Pelouque le long de la voie ferrée de Marseille à l'Estaque par** Arenc) PN 2 : - **Création d'un ouvrage de franchissement des voies ferrées, dans le** prolongement du bd Cauvet (double sens, accessible aux bus de gabarit normal h 4,00 – 12 m de large), avec reprise du profil en long du chemin de St-Louis-au-Rove (hors aménagements tramway) y compris sous le pont de **l'A55, et reconstitution du bassin de rétention** - Reprise du gaba**rit de l'ouvrage du Bd Barnier pour le rendre accessible aux** bus de gabarit ordinaire (h 3,80) - Aménagement routier pour limiter les flux routiers	- Accès Actisud par bd Michel comme solution alternative pour la suppression du PN2
Halte à Saint André **15 M€**	**Aménagement d'une halte TER à 2 voies à quai dans le secteur entre les bd A Roussin et F Sardou selon le scénario 1** - Création de 2 quais latéraux de 220 m avec accès - **Accès aux quais : un seul accès côté zone d'activité** –A Roussin - **Création d'un parvis, des cheminements jusqu'à l'arrêt de tram, abris** vélos sécurisés de 40 places, arrêt de bus, dépose minute, parking voiture de plain-pied 80 places (parking-relai en cohérence avec le PDU) - Bâtiment abri des services aux voyageurs	- Programme de développement immobilier intégrant le cas échéant le parking dans un même ouvrage **Complément scénario 2 (+5 M€) :** - Aménagement de la station tramway - Aménagements routiers autour de la halte - **Quai sur l'ouvrage F Sardou** - Passerelle vers le quartier du chemin du **passé sur l'avenue Roussin**

Phase 1	Inclus dans le programme	Non inclus dans le programme
Relèvement de vitesse ***entre Arenc et l'Estaque*** ***17 M€***	Relèvement de vitesse à 90 km/h pour les TER seulement	
Communications supplémentaires en gare ***de l'Estaque*** ***4 M€***	Communication entre voies centrales et voies latérales pour permettre aux TER PLM depuis ou vers Miramas ⇔ **voies du port de s'arrêter** sur les voies à quai conflits centrales dans les deux sens en vue de la limitation des **en gare de l'Estaque**	

Phase 1	Inclus dans le programme	Non inclus dans le programme
Libération Abeilles Phase 1 **38 M€**	**Libération de l'emprise nécessaire au réaménagement du block Est phase 1** - Destruction partielle de la halle A (yc travaux de dépollution) et pour cela relogement / **déplacement des activités s'y trouvant grâce notamment à la construction d'un bâtiment** cour des pierres (activités SNCF R) et de baux extérieurs - Adaptation des voies et des équipements ferroviaires entre halles a et B pour permettre **le remisage des trains jusqu'à la phase 2 de libération d'Abeilles** - Détournement des réseaux ferroviaires - **Construction d'un parking provisoire entre les halles A et B côté Ouest**	
Bloc Est Marseille phase 1 **82 M€**	**Aménagement du plan de voies du bloc Est** **Réaménagement de l'avant**-gare et du bloc Est pour : - Séparation des flux du bloc Aix (auquel 2 voies seront donc consacrées) de ceux du bloc Est (2 paires de voies, lentes et rapides) - Maintien de la voie A à 400 m utiles - Création de 3 voies supplémentaires à quai sur ce bloc : 7, 9 et 11, de sorte à dispose de 5 voies (3 à 11) de 220 m utiles - Equipement information voyageur des quais - Maintien de la voie diagonale donnant accès depuis Abeilles à Pautrier et aux voies PLM - **Reprise de l'ensemble des installations de signalisation et caténaires** - **Création d'un PAI pour l'accès à ces voies**	

Phase 1	Inclus dans le programme	Non inclus dans le programme
Remisage Blancarde phase 1 **10 M€**	**Réaménagement d'un faisceau de remisage permettant le transfert des trains se remisant sur Abeilles préalablement à la phase 1 de libération du site d'Abeilles** - 4 voies de 220 m - Modification du Poste 34	Maintien des IV (corail à 285m) à la mise en service de cette phase
Bifurcation et gare de La Pauline **116 M€**	**Dénivellation de la bifurcation et mise à 4 voies à quai de la gare - Scénario 1 parmi les 3 présentés en concertation en 2020** - **Dénivellation de la bifurcation de la Pauline par création d'une voie nouvelle passant en** dessous de la ligne Marseille-Vintimille (en terrier) - **Rétablissement des voiries impactées par les modifications d'infrastructure (av. Eugène** Augias, ch. Des Tourraches) - Aménagement du plan de voie de la gare pour 4 voies à quai 220 ml (2 quais centraux) - **Création d'un passage souterrain traversant d'accès aux quais** - **Création d'un parvis avec dépose minute, abris vélos sécurisé 40 places, arrêt de bus,** bâtiment abri des services aux voyageurs, guichets automatiques - **Création d'un parking de plain-pied 140 places sur l'emplacement du bâtiment** voyageurs existant qui sera donc supprimé - Modification du poste Argos et du paramétrage ERTMS	-Relocalisation de Fabemi et de **Cemex (l'hypothèse étant que** ces entreprises restent en place) -Aménagements routiers hors **pôle d'échange**

Phase 1	Inclus dans le programme	Non inclus dans le programme
Origine terminus Ouest de la navette toulonnaise à à St-Cyr **163 M€**	**Déplacement et réaménagement de la gare et des voies de garage fret pour permettre l'origineterminus Ouest de la navette toulonnaise** - Déplacement de la gare de St-**Cyr vers l'ouest de 350 m environ** - Création de 2 voies tiroir centrales de 220 m en impasse pour les terminus ouest des navettes toulonnaises - Création de 2 quais centraux de 220 m pour que les 4 voies soient à quai - **Reconstruction à l'ouest des voies de garage fret de 750 m à l'ouest de la gare par** élargissement du remblai ou avec murs de soutènement - Bassin de rétention sur la parcelle située à **l'ouest d'Aqualand le long du faisceau** ferroviaire pair - **Création d'un passage souterrain d'accès aux quais** - Reprise de 5 ponts-rails - Allongement de 3 ouvrages hydrauliques - Démolition des quais existants et des bâtiments de la gare existante - Infrastr**ucture ferroviaire (voie, signalisation, télécom, traction électrique…)** - **Création d'un parking silo 300 places environ** - Bâtiment abri des services aux voyageurs avec guichets automatiques - **Création d'un parvis avec dépose minute, abris vélos sécurisé de 40 places, arrêt de bus** - Modification du poste Argos et du paramétrage ERTMS	-Aménagements routiers **audelà du pôle d'échange** -**Reconstitution d'espace** public de la gare existante après travaux
Aménagements remisage TER à Toulon **2 M€**	- Electrification des voies VZ et V62	

Phase 1	Inclus dans le programme	Non inclus dans le programme
Origine terminus Est de la navette toulonnaise à Carnoules **7 M€**	Aménagement en gare de Carnoules pour réception sur voie centrale des TER de la navette toulonnaise en terminus intermédiaire - **Création d'une passerelle pour accéder au quai central (aujourd'hui TVP)** - **Aménagement de la voie de service côté Est pour qu'elle puisse accueillir un TER de** 220 m en remisage temporaire diurne sans abandon machine - **Aménagements d'un parking de plain**-pied côté Marseille de la gare dans les emprises SNCF	
Passerelles en gares de Sollies, Cuers, Puget **7 M€**	**Création de passerelles d'accès aux quais pour remplacer les TVP existantes**	- Mise en accessibilité (rehaussement des quais)

Phase 1	Inclus dans le programme	Non inclus dans le programme
Gare Nice aéroport 4 voies TER-TGV **232 M€**	**Création d'une gare NAE à 4 voies à quai de 400 m à la place de la gare NSA déplacée, à 2 voies de 220 m - développement du PEM** - **Dépose des voies d'accès au MIN aux Fleurs** - Prolongement des voies à quai de la gare NSA (220 à 400 m) - Création de 2 voies à quai de 400 m au nord des voies à quai NSA déplacée - **Allongement des quais de NSA, élargissement du quai nord et création d'un troisième quai** (configuration finale 1 quai central + 2 quais latéraux) - **Déplacement du pas d'IPCS à l'Est de la gare NSA dans le premier alignement droit** - Modification du poste Argos et du paramétrage ERTMS - **Création d'un bâtiment voyageurs NAE pour environ 6000 m² SDP :** o **niv. 3 NGF : Hall d'intermodalité, dépose minute, taxis, liaisons à la gare routière, fonction** logistique o niv. 10 NGF : hall principal avec accueil, services et commerces o **niv. 13.50 NGF : mezzanine avec locaux d'exploitation** o **niv. 17 NGF : passerelle de services et d'accès aux 4 quais de 15 m de large** - **Réalisation d'un ensemble de parkings au nord en ouvrages de 800 places, conçu pour être** compatible avec des extensions dans une phase ultérieure à 1200 places réparties sur les ilots 2.6, 5.7 et 5.6 - Réalisation de parkings à vélos sécurisés (480 places) - **Création d'escaliers de liaison directe entre les quais et l'axe Nord**-Sud (sous le pont rail où passe le tramway) - **Rampe d'accès technique à la plateforme ferroviaire à l'ouest des quais depuis le Maïcon** - **Maïcon : création d'un Pont Rail, et partie routière sous l'ouvrage, en prolongement de la rue** Maïcon pour permettre le franchissement de la plate-forme prévu en phase 1 du projet en vue **d'accéder au parking Nord depuis Cassin** – Longueur de 40 m Largeur 12 m (2 voies routières + 1 piste cyclable bidirectionnelle et un trottoir piétons) – Gabarit véhicules légers	- Raccordement et aménagements **routier de part et d'autre du pont rail de Maïcon (à la charge de l'EPA)** - **Prolongement de l'ouvrage de** franchissement de la plate-forme au-delà des 4 voies de phase 1 et du quai Nord - Prolongement de la passerelle **d'accès à l'ilot 3.5 qui n'est plus** utile du fait du Pont Rail Maïcon. - **Parking dans l'ilot 3.5 bis**

Phase 2	Inclus dans le programme	Non inclus dans le programme
Raccordement Marseille Nord 225 M€	**Bifurcation dénivelée entre PLM (voies extérieures) et voies du tunnel (au centre)** - Mise à 4 voies de la ligne existante au sud du tunnel de Saint Louis - Point de changement de voies dans le tunnel de St-Louis - Dévoiement vers le Sud de la voie PLM paire - Création des tranchées couvertes / tranchées ouvertes permettant la dénivellation de la bifurcation - **Aménagement des accès secours et d'une plate**-forme en tête des tunnels - Elargissement du pont rail des Aygalades (devenue Ibrahim Ali) pour permettre dessous une circulation routière à 2 sens (actuellement, alternat) - Modification du pont rail sur la rue le Chatelier - **Reprise de l'accès au centre de transfert y compris modification du fonctionnement du** centre de transfert pendant la phase travaux - **Modification de l'accès routier au centre de transfert depuis le chemin de la** commanderie - **Mise à sens unique du Boulevard Mouraille et prolongement jusqu'au Boulevard de** Letz - Restitution de la passerelle piétonne dans le prolongement de la traverse des Maures - Ensemble des coûts fonciers et indemnisations - **Signalisation en BAL dans les zones de surface avant l'entrée en tunnel**	-Reconfiguration du carrefour routier avenue des Aygalades (Ibrahim Ali) / rue du Châtelier -Aménagement urbain des zones restituées au territoire suite aux travaux

Phase 2	Inclus dans le programme	Non inclus dans le programme
Doublement tunnel Saint Louis 111 M€	**Doublement du tunnel de Saint-Louis** - **Création d'un tunnel mono**-voie de chaque côté du tunnel de Saint-Louis existant - **Raccordements de part et d'autre entre les voies extérieures et les voies centrales** pour permettre les différents itinéraires entre le Nord (PLM / LN5) et le Sud (PLM – MSC surface / tunnel) - Signalisation en BAL	
Tunnel de Marseille 602 M€	**Tunnel bitube circulable par les trains de voyageurs à V140 de catégorie A (tenue au feu 5 km)** - **Équipements ferroviaires dont voies sur dalle en rail noyés (favorable à l'accessibilité** pompiers) - Installations de sécurité dont rameaux de connexion entre tubes tous les 500 m - Point de combat du feu intermédiaire dans le secteur du Canet sur les emprises ferroviaires actuelles - Signalisation en ETCS N2	-Pas de circulations de trains de fret possible dans le tunnel (les normes de sécurité ne le permettent pas) -Accès secours tous les 800 m + ventilation des tunnels suite évolution réglementation (nouvelle ITI à paraître) avec le classement du tunnel en tunnel urbain, au lieu de tunnel voyageur -Autres évolution réglementaires (STI 2019 : élargissement du cheminement piéton)

Phase 2	Inclus dans le programme	Non Inclus dans le programme
Embranchement ferroviaire carrière pour évacuation déblais **15 M€**	**Création d'un** embranchement ferroviaire dans une carrière pour y transporter les délais **d'extraction résiduels du tunnel et de la gare souterraine**	
Libération Abeilles Ph2 **79 M€**	**Libération de l'ensemble de l'emprise nécessaire au chantier de creusement de la gare** souterraine entre le bloc Est et les bd Voltaire / Flammarion - **Relogement / déplacement des activités de la halle B et des locaux de l'ingénierie** - Démolition des voies intermédiaires entre la halle A et la Halle B et dépose équipements ferroviaires associés	- **Destruction de l'hôtel Ibis** - Destruction de la résidence Orfea ni du bâtiment des services médicaux SNCF - Déplacement des installations du CTR (Centre Techniques Régional – installations de télécommunication) - Déplacement des installations GSM-R

Phase 2	Inclus dans le programme	Non Inclus dans le programme
Gare souterraine Marseille **949 M€**	**Gare souterraine (ERP enfoui de plus de 6 m), à 4 voies à quai de 400 m pour les TGV et les TER avec bâtiment voyageur et parvis associé, accès au métro, aux quais de surface et à la rue Honorat** - Construction de la gare souterraine 400 m x 47 m x 25 m de profondeur à partir de la côte **altimétrique de 49 NGF, de l'étage intermédiaire (salle d'échange à la cote 34 NGF) et de l'étage supérieur au niveau parvis : 43 NGF** - **La dalle supérieure (à l'Est du bâtiment Voyageurs) permet la circulation piétonne, des** aménagements paysagers ou des installations techniques SNCF sauf au niveau du bd national où elle permettra le passage du tramway - Deux quais centraux + 4 voies nouvelles sur dalle en rails noyés comme dans les tunnels **de part et d'autre** - Installation de signalisation en ETCS N2Au niveau de la rue, au croisement des boulevards **National et Voltaire, création d'un terminal (bâtiment voyageurs) pour organiser les** nouveaux services au niveau 43 NGF (trottoir de la ville) - **Creusement au niveau 43 NGF d'une galerie souterraine de 10 m de largeur pour assurer la** liaison avec la station du métro et la gare SNCF existante - **Ouvrage de descenderie sous le square Narvik raccordant cette galerie à la salle d'échange** de la station de métro St-Charles - **Creusement d'une autre galerie de 12 m de largeur sous les voies au niveau 43 NGF permettant d'une part l'accès aux quais de surface (par escaliers fixes + ascenseurs) et d'autre part un nouvel accès gare depuis la rue Honnorat, accessib**le PMR. Cette galerie assure également une fonction de traversée ville-**ville aux heures d'ouverture de la gare** - **Raccourcissement du PRA national jusqu'au faisceau de voies principales** - **L'aménagement d'un parvis devant le nouveau terminal pour organiser l'intermodalité avec** les autres transports proposés par les AOM (Tram, bus urbains, ...) et aussi les taxis, les vélos et véhicules particuliers... - Construction en anticipation de la libé**ration Abeille ph 2 dans l'emprise SNCF le long du boulevard Voltaire d'un parking de 850 places** - **L'aménagement en complément d'un parking souterrain de 500 places dans les vides de** construction de la boite gare côté Est - **L'aménagement des services aux voyageurs dans les nouveaux espaces en gare, en complément et cohérence de l'offre existante**.	- Elargissement du PRA National - Aménagement place des marseillaises - Aménagement de la « lentille » entre Honorat et le plateau St-Charles » pour notamment permettre une meilleure accessibilité à la gare par un escalier monumental - Aménagement du cheminement piéton entre la sortie de la galerie et la gare routière côté Honnorat - Réaménagement du parvis Narvik - Points de changement de voies entre sens contraires dans le tunnel au niveau de la gare - La dalle supérieure ne permet pas la construction **d'immeubles**

	- **Construction des deux entonnements, au Nord et à l'Est, permettant depuis les tunnels bitubes adjacents l'alternat à quai dans chaque sens à V100 sur voies directes, V60 sur** voies déviées - Voies et équipements ferroviaires dans les entonnements - **L'ensemble des équipements de sécurité (ventilation / désenfumage) répondant à la double** exigence de la réglementation ERP enfoui et sécurité des tunnels ferroviaire (ITI et STI) au titre du statut de « point de combat du feu » de la gare - Sous-station gare centrale au niveau du poste 2 - Fonctionnement exploitation en système de doublet de ligne surface / souterrain (commande centralisée unique) - **Installations ferroviaires pour l'évacuation des matériaux par le fer**	

Phase 2	Inclus dans le programme	Non inclus dans le programme
Raccordement Marseille Parette **113 M€**	**Bifurcation dénivelée entre la ligne Marseille-Vintimille (2 voies rapides situées au Nord) et les voies du tunnel** - Création des tranchées ouvertes et couvertes de sortie du tunnel - Dévoiement de la voie V1 existante y compris au-dessus des tranchées couvertes pour raccordement - Création de 2 nouveaux ouvrages de franchissement de la L2 à poutres latérales **hautes permettant sans appui central de conserver la hauteur libre sous l'ouvrage et donc la continuité de l'axe piéton / modes doux sur la dalle de la** L2 - Elargissement du pont rail chemin de la Parette - Raccordement des deux voies du tunnel - Rétablissement des accès pour les riverains des locaux bleus vers le la rue Hrant Dink ou chemin de la Parette - Acquisitions foncières pour relogement entreprises - **Installations de chantier au PK 4.9 au Sud des voies à l'Est de la L2**	

Phase 2	Inclus dans le programme	Non inclus dans le programme
Bloc Ouest Marseille 35 M€	**Finalisation du doublement de la voie vers Arenc et modification du plan de voies en gare** - Remplacement du pont rail sur la rue Guibal, doublement de la section restante **jusqu'au fond de gare (vitesse de ligne V50)** - Modification du plan de la tête de faisceau du bloc Ouest : voies J, K, L et M pour **permettre les terminus des voies du port et l'a**ccès à Arenc depuis le bloc central - **Intégration de l'ensemble du corridor dans le périmètre du poste d'Arenc créé en** phase 1 - Dépose de la voie N	- Aménagement du cheminement le long de la rue Guibal par élargissement sur **l'emprise de la voie N (fin de** la voie verte)
Blancarde réaménagement technicentre 101 M€	-**Réaménagement du technicentre pour lui permettre d'accueillir le remisage des** missions partant du bloc Est en phase 2 (IV Nice / Vintimille, Hyères, Aubagne + éventuels internationaux), la maintenance N2 et N3 des TER Aubagne / Hyères, tout en conservant **la possibilité de maintenance N3 pour les TER Aix dans l'atelier utilisé aujourd'hui à cet effet** -Extension possible sur les pharmacies militaires pour le remisage TER et la base **travaux de l'évacuation des matériaux par fer**	

Phase 2	Inclus dans le programme	Non inclus dans le programme
Plan de voie Gare des Arcs 15 M€	**Aménagements permettant la réception des navettes azuréennes et toulonnaises** -Aménagement de signalisation permettant à 2 trains de stationner simultanément sur la voie centrale -**Aménagements du plan de voie permettant l'utilisation de la voie 29 (en impas**se contre le BV au Nord côté Toulon) pour le terminus des navettes toulonnaises (110 m), la voie spéciale Draguignan (Au Nord côté Nice) pour les navettes azuréennes (220 m), et les voies au Nord côté Toulon pour le remisage de ces TER - Modification du poste Argos et du paramétrage ERTMS	
Gare CannesMarchandises TER 142 M€	**Création d'une gare TER à Cannes marchandises à 4 voies à quai de 220 m au droit du bâtiment du Sicasil, servant notamment de terminus aux navettes azuréennes - Réaménagement du technicentre côté mer** - **Création d'une gare TER 4 voies à quai 220 m en courbe** dont deux voies centrales permettant le retournement sans cisaillement des TER de la navette azuréenne en terminus –voies centrales accessibles des deux côtés en alternat - **Remaniement des voies principales sur l'ensemble du linéaire** - Reconstitution des accès au faisceau de voies du technicentre côté pair (mer) et remaniement de ce faisceau pour créer 6 voies de remisage de 220 m - Modification du poste Argos et du paramétrage ERTMS - Dispositif pour réduction du bruit des annonces en gare - Remaniement des voies de service côté impair (terre) pour restitution des fonctionnalités existantes (dont 2 voies de garage TER) - **Dévoiement de l'avenue de la Roubine au droit de la gare et des parkings** - Ouvrages de compensation hydraulique - Passerelle de 5 m de large assurant une fonction de liaison ville-**ville et d'accès** aux quais (ascenseurs et escalier fixe à chaque circulation verticale) - Parvis nord et sud y compris déposes-minute, arrêts de bus et parkings vélos – Parvis Sud sur les équipements sportifs actuels et le bâtiment du Sicasil - BV au nord, kiosque au sud, parking nord 250 places	-Equipements maintenance TER complémentaires hormis voies sur fosse, passerelle existantes (conservées) et quais maintenance sur voies remisage -Réaménagement des voies du technicentre actuel côté pair (hors des reprises précisées à gauche pour restitution accès) -Mesure conservatoire pour détournement **ultérieur de la Frayère : création d'un pont** cadre sous les voies remaniées de la gare -**Dévoiement de l'avenue de la Roubine en** dehors de la section au droit de la gare et des parkings

Phase 2	Inclus dans le programme	Non Inclus dans le programme
Bifurcation de Cannes-Grasse **113 M€**	**Dénivellation de la bifurcation de Grasse en faisant passer une voie de la ligne MarseilleVintimille en tranchée couverte - Doublement de la section de la ligne de Grasse entre la bifurcation et le Bosquet** - **Création d'une 3ème** voie dénivelée en terrier V1 bis sur Marseille-Vintimille - **Mise en place d'une caténaire rigide sur plan aérien de contact dans la tranchée** couverte - Doublement de la voie entre la bifurcation et la halte du Bosquet - Suppression des quais de la halte existante de la Bocca et du bâtiment voyageur - Reconstitution des franchissements des voies ferrées aux normes PMR (passage souterrain du square Morès, passerelle Annick Galera, passerelle du boulevard de la Mer, PASO du boulevard de la Mer) - Reprise du pont route Francis Tonner (élargissement du passage ferroviaire pour insertion de la 2ème voie) - Reconstitution des fonctionnalités du bd de la Mer, avec accès réglementé (riverains et services) - Modification du poste Argos et du paramétrage ERTMS - **Elargissement de l'ouvrage hydraulique font de Veyre et reprise de celui du Devens** - **Elargissement du passage routier sous le pont rail du bd Leader, avec création d'une** traversée piétonne - Aménagements paysagers - Protection des arbres centenaires - Dispositif de limitation des nuisances au niveau de la plate-forme	- Casquette de la trémie au niveau du **château de la mer (+ 2 M€) : à l'étude d'ici l'envoi du dossier d'enquête publique**

Phase 2	Inclus dans le programme	Non Inclus dans le programme
4ème voie Cannes Ville **80 M€**	**Création d'une 4ème voie en gare de Cannes centre – configuration à 2 voies de 400 m à l'extérieur et 2 voies centrales à 220 m –** un quai central et deux quais latéraux - **Dépose d'une voie de service** - **Remaniement du plan de voie et création d'une 4ème** voie à quai sans impact sur les ouvrages de couverture des voies - quai latéral nord de 400 m créé pour la 4ème voie - quai central déplacé et réduit à 220 m - **largeur du quai latéral sud réduite (reprise des aménagements de l'espace** intérieur du bâtiment voyageurs) - Modification du poste Argos et du paramétrage ERTMS - Reprise de 3 ponts-rail (routier, piéton et hydraulique) et des passages **souterrains d'accès aux quais (démolition et reconstruction)**	- **Communication V2/V1 à l'est pour** terminus partiel en situation perturbée
Plan de voie Nice-Ville **26 M€**	**Aménagement à Nice Ville d'une communication entre voies C et D et d'une seconde voie de réception pour les TER de Breil** -**Création d'une communication à 50 km/h entre les voies C et D à la sortie des** quais côté Marseille -Création de 2 voies à quai de 220 m VH et VI, pour les origines-terminus Nice Breil + quai central de 220 m et de largeur 6,6 m -Prolongement de la passerelle existante (ascenseur + escaliers fixes mécaniques) -Pour cela, dépose des voies de service V5, V7 et V9 (stationnement et garage du matériel des entreprises ferroviaires)	- Passerelle ville-ville permettant le franchissement Nord-Sud du faisceau ferroviaire

Phase 2	Inclus dans le programme	Non Inclus dans le programme
Remisage TER Nice Saint Roch **21 M€**	**Aménagement d'un faisceau de remisage de 5 voies de 220 m sur le technicentre St-Roch** - Création de 5 voies de remisage / maintenance à quai de 220 m avec une nouvelle entrée / sortie sur la ligne Nice / Breil sur le faisceau impair (côté Nord-Ouest) - Réduction du linéaire de double voies Nice Breil d'environ 250 m	
Renforcement IFTE/CSS 06 **21 M€**	**Renforcement des sous-stations et / ou des feeders pour permettre la levé du cran de limitation de traction en service depuis mise en service des Regio 2N**	

II 4eme voie – Phases ultérieures

	Inclus dans le programme	Non Inclus dans le programme
4ème voie de Blancarde à la Penne-sur-Huveaune **337 M€**	**Création d'une 4ème voie entre Blancarde et la Penne sur Huveaune y compris aménagements aux gares intermédiaires pour permettre 4 TER / h / sens** - **Création de la 4ème voie au Sud jusqu'à la Pomme puis au Nord : travaux d'élargissement de de plate**-forme, de reprise des plans de voie et des quais aux gares de la Pomme, St-**Marcel et la Penne pour permettre l'arrêt des TER omnibus** dans les deux sens, mod**ification des ouvrages d'art et des équipements ferroviaires** - En gare de la Pomme : - Aménagement des accès aux quais des navettes par passage souterrain créé depuis le Sud - Suppression de la passerelle piétonne enjambant le boulevard de la Pomme et aménagement du franchissement piéton à niveau pour confortement itinéraire **d'accès à la place du 14 juillet et à la gare dont les accès se feront par le Sud** - Restitution de la capacité actuelle de parking (44 places) sur la même parcelle - **Reprise de l'ouvrage B**ancal à la Barasse - Modification du poste Argos et du paramétrage ERTMS - **A la Penne sur Huveaune, création d'une extension du parking de la gare de la** Penne, de plain-pied, permettant de porter sa capacité à 140 places - Acquisitions foncières : chemin de La Parette, boulevard Netty, boulevard Pierre **Ménard, avenue Jean Lombard, rue Pierre Dravet (18 maisons d'habitations et 9** bâtiments à vocation économique au total)	-Élargissement du gabarit routier du pont-**rail le plus à l'Est menant à Air Bel** : « porte de la Pomme » -**Création de parkings sur l'emprise** Suma à la Pomme et aménagement des **cheminements jusqu'aux quais** -Plus généralement, tout aménagement des parkings non stipulés dans la colonne de gauche -Reconstitution ou accroissement du stationnement en gare de St-Marcel dans un ouvrage neuf

Annexe 3 : la décision ministérielle du 23 juin 2020

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE

Paris, le 23 JUIN 2020

Le secrétaire d'État auprès de la Ministre, chargé des Transports

à

Monsieur Luc LALLEMAND,
Président de SNCF Réseau

Réf. : D20008066

Objet : Décision ministérielle portant sur la ligne nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA)

La ligne nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA) vise dans un premier temps à désaturer les nœuds ferroviaires de Marseille, de Toulon et de la Côte d'Azur pour répondre aux besoins de transports du quotidien de ces aires métropolitaines et à améliorer les conditions d'exploitation et de robustesse du réseau existant. Dans un second temps, elle ambitionne de développer de nouvelles infrastructures ferroviaires pour améliorer les liaisons au sein de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur et contribuer à la construction d'un arc ferroviaire méditerranéen et à la cohésion territoriale régionale.

La réalisation de cette ligne nouvelle permettra donc de constituer un système ferroviaire performant, dont la meilleure qualité de service rendra possible le développement d'une offre alternative au mode routier.

Ces deux dernières années ont permis de définir les orientations nationales en matière de mobilités. Le Gouvernement a fait siennes les priorités identifiées en février 2018 par le Conseil d'orientation des infrastructures (COI) dans l'exposé des motifs et dans les investissements prioritaires du rapport annexé de la loi d'orientation des mobilités (LOM) promulguée le 24 décembre 2019. Il opte ainsi pour une démarche de réalisation progressive de la LNPCA en quatre phases successives commençant par les opérations concourant d'abord à l'amélioration des déplacements du quotidien.

Le 4 mars 2019, je vous avais demandé de poursuivre les études dites de « recalage » du programme afin de disposer de tous les éléments utiles pour informer et recueillir les avis du public sur le projet des phases 1 et 2 de la LNPCA.

Vous avez ainsi conduit la concertation sur ce périmètre du 12 juin au 18 octobre 2019. Cette concertation a été considérée par l'ensemble des acteurs comme riche, fructueuse et utile à l'avancement de ce projet. Elle a été suivie par trois comités territoriaux de restitution du bilan de la concertation et des enseignements tirés par le maître d'ouvrage. Un comité de pilotage, qui a réuni l'Etat et les collectivités locales concernées par la LNPCA le 22 novembre 2019, a validé les opérations constitutives des phases 1 et 2 que vous proposez.

Hôtel Le Play – 40 rue du Bac – 75007 Paris - Tél : 33 (0)1 40 81 21 22
www.ecologique-solidaire.gouv.fr

Vous m'avez adressé le 31 janvier 2020 le dossier ministériel présentant les enseignements de la concertation sur le projet des phases 1 et 2, conformément à la décision ministérielle du 4 mars 2019.

Je confirme les fonctionnalités et les opérations constitutives du projet des phases 1 et 2 de la LNPCA, telles qu'elles ont été validées par le comité de pilotage du 22 novembre 2019 et qu'elles ont été présentées dans ce dossier ministériel. Les aménagements retenus par secteur géographique sont donc les suivants :

Secteur des Alpes Maritimes

En phase 1

La réalisation de la gare TGV de Nice Aéroport à 4 voies à quai, qui sera aménagée sur le site de la future halte TER de Nice Saint-Augustin, dont la mise en service est prévue fin 2021, en réservant un espace pour deux voies supplémentaires.

En phase 2
Les aménagements entre Cannes et Nice de la navette azuréenne :

- La création de voies supplémentaires de remisage en gare de Nice Saint-Roch ;
- l'aménagement de 2 voies à quai supplémentaires en gare de Nice Ville et l'adaptation du plan de voies ;
- la création de 4 voies à quai en gare de Cannes Centre et d'Antibes ;
- la dénivellation de la bifurcation de la ligne Cannes-Grasse par passage en terrier d'une voie de la ligne Marseille-Vintimille ;
- la réalisation d'une gare TER à 4 voies à quai avec origine-terminus sur le site de Cannes Marchandises au droit du bâtiment « SICASIL », ainsi que la reconfiguration des installations de remisage TER.

Secteur du Var

En phase 1

Les aménagements du réseau express métropolitain (RER) toulonnais :

- un origine-terminus à l'est de Toulon en gare de Carnoules ;
- un origine-terminus à l'ouest de Toulon, soit en gare actuelle de la Seyne, soit sur les communes de Sanary-sur-Mer ou de Saint-Cyr-sur-Mer en fonction des études complémentaires ;
- la dénivellation de la bifurcation de la Pauline par passage en terrier de la voie d'Hyères sous la ligne Marseille – Vintimille ;
- l'aménagement à 4 voies à quai en gare de la Pauline.

Secteur des Bouches du Rhône

En phase 1

Sur la ligne de Marseille à Vintimille, entre les gares de La Blancarde et de Marseille Saint-Charles :

- la création d'une 5ème voie à quai en gare de La Blancarde au sud des voies existantes ;
- les aménagements du technicentre de La Blancarde avec notamment la création de 8 voies de remisage au nord du site sans modifier les fonctionnalités de maintenance ;
- les aménagements de surface de la gare Marseille Saint-Charles dans le bloc Est avec la création de 4 voies à quai supplémentaires sur le site des Abeilles et la reprise du plan de voies en entrée de la gare de Marseille Saint-Charles.

Sur la ligne de Marseille à l'Estaque :

- le doublement des voies entre la sortie du plateau de Marseille Saint-Charles et le faisceau d'Arenc, y compris au niveau de la halte d'Arenc ;
- la création d'un faisceau de remisage adapté sur le site ferroviaire d'Arenc ;
- la suppression des deux passages à niveau de Saint-Henri et Saint-André.

2

En phase 2

Les aménagements de surface entre les gares de La Blancarde et de Marseille Saint-Charles :

- la reconfiguration du Technicentre de La Blancarde afin d'augmenter les capacités de remisage au niveau des pharmacies militaires et de les séparer des fonctions de maintenance ;
- pour le bloc Est, la prolongation des 4 voies créées en phase 1 après le creusement de la gare souterraine ;
- pour le bloc Ouest, la modification du tracé des voies à quai et la finalisation du doublement de la voie unique du port sur ses 200 derniers mètres.

La traversée souterraine de Marseille comprenant :

- la réalisation de la gare souterraine de Marseille Saint-Charles ;
- la réalisation des tunnels et de leurs dispositifs d'accès entre Saint Louis et Parette ;
- la réalisation de l'entrée Est du tunnel de Marseille à la Parette par des trémies situées de part et d'autre de la ligne existante pour préserver les deux agencements possibles entre les trains lents et les trains rapides ;
- la réalisation de l'entrée nord du tunnel de Marseille dans sa variante sud.

S'agissant de la réalisation de la 4ème voie entre La Blancarde et la Penne-sur-Huveaune et des aménagements de voies liés en gare de La Blancarde côté Marseille Saint-Charles d'une part et du doublement du tunnel de Saint-Louis d'autre part, vous approfondirez les études socio-économiques et, en liaison avec la mission de financement explicitée ci-après, vous proposerez de les inclure dans le périmètre de la phase 2 si leur rentabilité socio-économique est démontrée.

Sur ces bases, je vous demande d'engager dans les meilleurs délais l'étape de préparation du dossier d'enquête publique sur le périmètre des opérations susmentionnées du projet des phases 1 et 2 avec l'objectif d'un lancement de l'enquête publique sur ce périmètre en 2021.

A la suite de cette étape de préparation du dossier d'enquête publique, j'approuverai la consistance du dossier et déciderai de le soumettre à la consultation inter-administrative (CIA) et de vous autoriser à saisir le Secrétariat général pour l'investissement (SGPI), l'Autorité environnementale (AE), ainsi que les collectivités et groupements concernés par le projet pour recueillir leur avis sur ce dossier, conformément au décret n°2013-1211 relatif à la procédure d'évaluation des investissements publics et à l'article L.122-1 du code de l'environnement.

Par ailleurs, la concertation n'a pas permis de converger vers une solution largement acceptée pour les opérations relatives à l'implantation de l'origine-terminus à l'ouest de la navette toulonnaise et à la suppression du passage à niveau de Saint-André. Elle a également été l'occasion de recueillir une nouvelle demande relative à la création d'une halte à Saint-André.

Sur ces opérations, je vous demande ainsi de mener les études complémentaires suivantes :

- Concernant la partie Ouest de la navette toulonnaise et l'implantation de son origine-terminus à l'ouest de la Seyne jusqu'à Saint-Cyr, vous redéfinirez avec la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur les objectifs de service et conduirez les études d'exploitation et techniques pour préciser les infrastructures nécessaires, leurs coûts et leurs incidences. Une concertation avec les territoires qui n'ont pas été approchés jusqu'ici (communes de Sanary-sur-Mer et Saint-Cyr-sur-Mer, voire les établissements publics de coopération intercommunale - EPCI - le cas échéant) sera également à organiser. A l'issue de ces études d'approfondissement et de la concertation, le choix de la gare de l'ouest toulonnais se portera sur celle répondant le mieux aux objectifs de services et aux conditions d'acceptabilité locale ;
- Concernant le passage à niveau de Saint-André, vous engagerez une réflexion complémentaire avec les partenaires et les habitants pour faire émerger une solution satisfaisante qui permettrait d'éviter l'enclavement du quartier de Saint-André ;
- Concernant la création de la halte à Saint-André, vous conduirez une analyse des modalités de desserte, d'insertion et d'intermodalité.

Je souhaite aussi que vous approfondissiez avec l'ensemble des maîtres d'ouvrage concernés l'articulation entre les opérations des phases 1 et 2 et les aménagements urbains périphériques, en particulier autour des gares.

Je vous demande également de poursuivre la concertation continue sur les principaux thèmes identifiés au cours de la concertation de 2019, notamment sur les nuisances sonores, l'intermodalité et les pôles d'échanges multimodaux, les modalités générales de réalisation des travaux et les conditions d'insertion de certains aménagements en zone sensible.

S'agissant des sections de ligne nouvelle, je vous demande de mettre en place dans les meilleurs délais les études qui permettront de définir les outils de maîtrise du foncier concerné par les phases 3 et 4, à savoir :

- les études d'approfondissement visant à identifier le foncier réservable pour la section de ligne nouvelle entre Cannes et Nice passant par Sophia-Antipolis dans les zones de pression foncière,
- et les études sommaires pour la mise à jour de la zone de passage préférentielle de la section de ligne nouvelle entre Le Muy et Cannes.

Ces études seront financées dans le cadre de l'avenant n°3 de la convention de financement relative aux études préalables à l'enquête d'utilité publique et à l'enquête publique de la LNPCA.

A l'issue de ces réflexions, vous proposerez d'ici 2022 un programme d'études permettant de préparer les concertations complémentaires concernant ces sections de ligne nouvelle.

* * *

Pour garantir la cohérence d'ensemble de la LNPCA, je souhaite que l'avancement de vos travaux soit piloté dans le cadre des instances de gouvernance qui ont été mises en place jusqu'à présent pour les études préalables à l'enquête d'utilité publique.

Les services de la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer seront tenus régulièrement informés de cet avancement et se tiendront à votre disposition pour la mise en œuvre de ces orientations.

Jean-Baptiste DJEBBARI

Annexe 4 : l'échéancier prévisionnel de financement des phases 1 et 2, hors études AVP financées par le CPER

Echéancier **dépenses** en euros **constants** aux conditions de juillet 2020

Echéancier dépenses LNPCA en M€ constants aux conditions de Juillet 2020 Ce tableau ne représente pas les financements nécessaires par année mais l'échelonnement des opérations aux conditions économiques de juillet 2020		2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
Phase 1 (hors AVP)	865			1	28	73	111	176	237	179	60						
Phase 2 (hors AVP)	2 594						4	36	91	254	394	447	447	354	225	197	145
TOTAL Phases 1+2 (hors AVP)	3 459			1	28	73	115	212	328	433	454	447	447	354	225	197	145

Echéancier **autorisations d'engagement** en euros **constants** aux conditions de juillet 2020

Echéancier AE LNPCA en M€ constants aux conditions de Juillet 2020 Ce tableau ne représente pas les financements nécessaires par année mais l'échelonnement des opérations aux conditions économiques de juillet 2020		2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
Phase 1 (hors AVP)	865			55	357	231	222										
Phase 2 (hors AVP)	2 594						76	406	2 007	3	102						
TOTAL Phases 1+2 (hors AVP)	3 459			55	357	231	298	406	2 007	3	102						

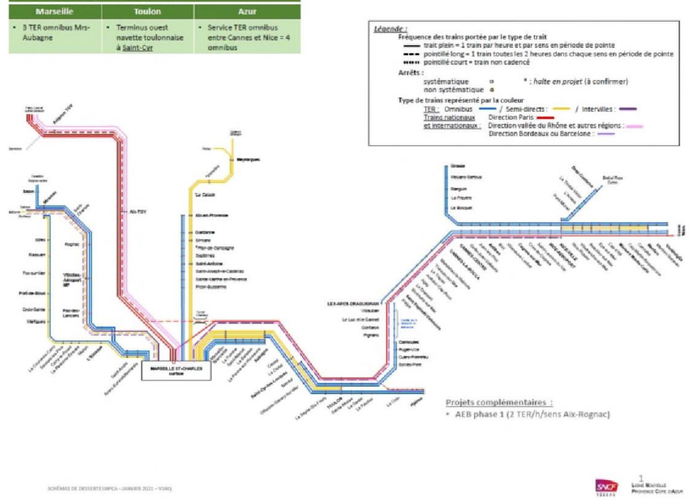
Annexe 5 : calcul détaillé des quotités à financer par chaque Collectivité au sein de l'enveloppe Collectivités

Pondération critère	30%	25%	20%	25%	100%
	Population	Potentiel fiscal	Retombées fiscales	Socio Economie	Quotité
Région SUD	40,94%	34,92%	23,45%	37,85%	**40,00%**
Département 06	9,35%	10,71%	3,73%	19,17%	**10,35%**
Département 13	15,21%	18,10%	18,05%	11,01%	**14,51%**
Département 83	9,11%	6,61%	2,18%	5,05%	**5,71%**
Métropole Aix-Marseille Provence	14,25%	20,43%	42,85%	10,85%	**19,41%**
Métropole TPM	3,47%	3,01%	2,79%	2,23%	**2,73%**
Métropole Nice Côte-d'Azur	4,45%	4,82%	5,45%	8,97%	**5,52%**
Dracénie Provence Verdon Agglomération	0,87%	0,49%	0,77%	0,72%	**0,45%**
CA des Pays de Lerins	1,53%	0,56%	0,55%	3,51%	**0,99%**
CA du Pays de Grasse	0,81%	0,34%	0,19%	0,64%	**0,33%**

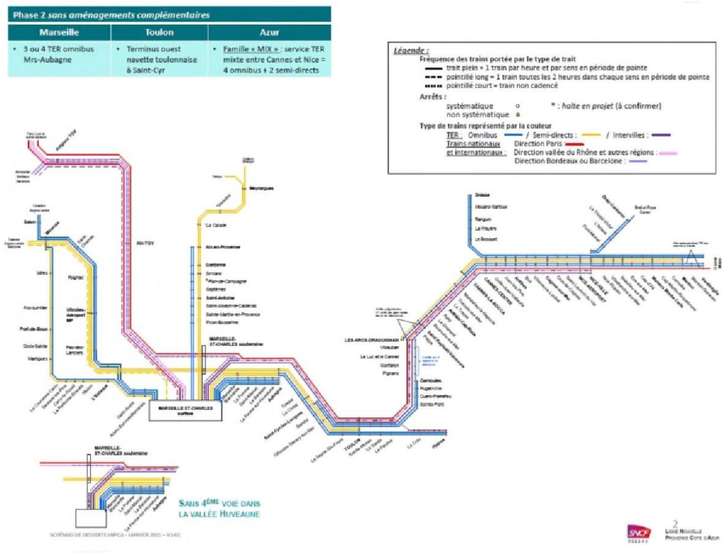
Région Provence – Alpes - **Côte d'Azur**	40,00%	soit	553,34	**M€**
Département des Alpes Maritimes	10,35%	soit	143,16	**M€**
Département des Bouches du Rhône	14,51%	soit	200,73	**M€**
Département du Var	5,71%	soit	79,01	**M€**
Métropole Aix-Marseille-Provence	19,41%	soit	268,49	**M€**
Métropole Toulon Provence Méditerranée	2,73%	soit	37,79	**M€**
Métropole Nice Côté d'Azur	5,52%	soit	76,31	**M€**
Dracénie Provence Verdon Agglomération	0,45%	soit	6,20	**M€**
Communauté d'Agglomération Cannes Pays de Lérins	0,99%	soit	13,76	**M€**
Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse	0,33%	soit	4,55	**M€**

Annexe 6 : les objectifs visés en termes de services en phases 1 & 2

Phase 1 *sans aménagements complémentaires*		
Marseille	**Toulon**	**Azur**
• 3 TER omnibus Mrs-Aubagne	• Terminus ouest navette toulonnaise à Saint-Cyr	• Service TER omnibus entre Cannes et Nice = 4 omnibus



Phase 2 *sans aménagements complémentaires*		
Marseille	**Toulon**	**Azur**
• 3 ou 4 TER omnibus Mrs-Aubagne	• Terminus ouest navette toulonnaise à Saint-Cyr	• Famille « MIX » : service TER mixte entre Cannes et Nice = 4 omnibus + 2 semi-directs



2 LES DECISIONS MINISTERIELLES (DM)

2.1 DECEMBRE 2021 – DM RELATIVE AU LANCEMENT DE L'ENQUETE PUBLIQUE

MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS
Liberté
Égalité
Fraternité

Le ministre

Réf. : MT/2021-12/47361

Paris, le – 8 DEC. 2021

Monsieur Luc LALLEMAND
Président de SNCF Réseau
5/17 rue Jean-Philippe Rameau
93418 LA PLAINE SAINT-DENIS

Objet : Décision ministérielle portant sur le projet des phases 1 et 2 de la ligne nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA) relative au lancement de l'enquête d'utilité publique

Monsieur le Président,

Par décision du 7 juin 2021, j'ai fixé les conditions de lancement de l'enquête d'utilité publique sur le projet des phases 1 et 2 de la LNPCA. J'ai demandé de préparer le dossier support de cette enquête et de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme, ainsi que de finaliser les consultations réglementaires préalables menées sous l'autorité du Préfet des Bouches-du-Rhône en tant que préfet coordonnateur de la phase d'enquête.

Conformément à l'article L.122-1 du code de l'environnement, l'Autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable (Ae-CGEDD) a été consultée sur la base du projet de dossier d'enquête publique le 6 septembre 2021 et a rendu son avis le 18 novembre 2021.

Conformément au décret n°2013-1211 relatif à la procédure d'évaluation des investissements publics, le Secrétariat général pour l'Investissement (SGPI) a également été saisi le 31 juillet 2021 pour contre-expertise et avis sur le bilan socio-économique du projet. Il a rendu un avis favorable le 23 novembre 2021.

Pour la poursuite du projet, et en vue de l'ouverture de l'enquête d'utilité publique, SNCF Réseau :

- prendra en considération les observations formulées par l'Ae-CGEDD dans son mémoire en réponse. Celui-ci précisera les modalités de cette prise en considération par des éléments adaptés aux référentiels méthodologiques en vigueur et au niveau d'avancement connu sur les sujets relevés (vis-à-vis notamment des enjeux relatifs à l'impact des projets urbains connexes à la LNPCA, aux risques sismiques et aux nuisances sonores) ;

- complétera la présentation de l'évaluation socio-économique figurant au dossier d'enquête, en tenant compte des recommandations du SGPI ;

- tiendra compte des avis sollicités suite à une obligation réglementaire et les intégrera au dossier de manière à les porter à la connaissance du public dans le cadre de l'enquête.

SNCF Réseau coordonnera également l'ensemble de la maîtrise d'ouvrage, y compris sur les périmètres concernant SNCF Gares & Connexions, voire SNCF Voyageurs, tant pour la procédure d'enquête que pour la poursuite du projet.

244-246 boulevard Saint Germain
75007 Paris - France
Tél : 33(0)1 40 81 21 22
www.ecologie.gouv.fr

Sur la base de ces orientations, j'approuve le dossier support de l'enquête d'utilité publique du projet des phases 1 et 2 de la LNPCA et autorise le Préfet de Bouches-du-Rhône, préfet coordonnateur, à ouvrir cette enquête. SNCF Réseau procédera aux démarches officielles auprès du Préfet des Bouches-du-Rhône pour l'ouverture de cette enquête, afin que celle-ci se tienne dans les meilleurs délais et qu'elle s'achève au plus tard d'ici fin février 2022.

Le dossier final d'enquête intégrera le protocole d'intention de financement validé par le comité de pilotage LNPCA du 19 avril 2021, ainsi qu'une fiche résumant les propositions du comité de pilotage du 13 octobre 2021 en vue de la création d'un établissement public local assurant une responsabilité de co-financeur du projet selon des modalités et une gouvernance définies dans un projet d'ordonnance en cours d'élaboration mettant en œuvre l'article 4 de la loi n°2019-1428 d'orientation des mobilités.

Enfin, je demande à SNCF Réseau de lancer dès début 2022 les études de niveau avant-projet relatives à la phase 1, dont la convention de financement a d'ores et déjà été validée par l'Etat et délibérée par certaines collectivités partenaires. Je souhaite également que SNCF Réseau puisse identifier rapidement les études nécessaires afin de préparer la phase 2 dans les meilleures conditions techniques.

Les services de la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer seront tenus régulièrement informés de l'avancement de la procédure d'enquête et accompagneront en tant que de besoin vos équipes pour la mise en œuvre de la présente décision.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération distinguée.

Jean-Baptiste DJEBBARI

2

2.2 7 JUIN 2021 - DM PORTANT SUR LE PROJET DES PHASES 1 & 2 DE LA LNPCA

MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS
Liberté
Égalité
Fraternité

Le ministre

Réf : MT/2021-05/15190

Paris, le – 7 JUIN 2021

Monsieur Luc LALLEMAND
Président de SNCF Réseau
5/17 rue Jean-Philippe Rameau
93418 LA PLAINE SAINT-DENIS

Objet : Décision ministérielle portant sur le projet des phases 1 et 2 de la ligne nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA)

Dans le cadre de la décision ministérielle du 23 juin 2020, je vous avais demandé d'engager l'étape de préparation du dossier d'enquête d'utilité publique sur le périmètre des opérations du projet des phases 1 et 2 de la ligne nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA), telles qu'elles avaient été validées par le comité de pilotage du 22 novembre 2019. Ce projet des phases 1 et 2 forme un ensemble cohérent, complet et fonctionnel, répondant à des objectifs de gains de régularité et de capacité, principalement au service des transports du quotidien. L'objectif est un lancement de l'enquête publique sur ce périmètre en 2021. Je vous avais également demandé de poursuivre les concertations et les études complémentaires sur certains aménagements sensibles et sur leurs modalités de réalisation.

Vous avez ainsi conduit des concertations complémentaires du 20 novembre au 31 décembre 2020 et du 1er mars au 15 avril 2021 sur :

- La création d'une halte à Saint-André et le remplacement des passages à niveau par de nouveaux accès sous voies ;
- Le site d'implantation de la gare origine-terminus de la navette toulonnaise à l'Ouest ;
- Le choix de la variante de passage de l'entrée Nord du tunnel de Marseille à la Delorme ;
- Les nuisances sonores et les modalités d'insertion pour les opérations suivantes : bifurcation de Cannes-Grasse, gare TER de Cannes La Bocca, secteur de Saint-André, 5ème voie en gare de Blancarde, 4ème voie entre Blancarde et La Penne-sur-Huveaune ;
- L'intermodalité et les pôles d'échanges multimodaux : gare de Marseille-Saint-Charles, gare de La Pauline, gare TER de Cannes La Bocca ;
- Les modalités de réalisation de certains travaux : gare souterraine de Marseille-Saint-Charles, entrée Est du tunnel de Marseille à la Parette.

Programme d'opération définitif sur les phases 1 et 2

Ayant pris en considération l'analyse complète de ces concertations et les positions exprimées lors de la réunion du comité de pilotage du 19 avril 2021 qui m'ont été adressées avec ses annexes, je valide le programme des opérations constitutives des phases 1 et 2 de la LNPCA par secteur géographique ci-dessous, dans la continuité de la décision ministérielle du 23 juin 2020. Les aménagements retenus sont également détaillés dans l'annexe jointe :

246 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris
Tél : 33(0)1 40 81 21 22
www.ecologie.gouv.fr

Secteur des Alpes-Maritimes

En phase 1

La réalisation de la gare TGV de Nice Aéroport à 4 voies à quai, qui sera aménagée sur le site de la future halte TER de Nice Saint-Augustin, dont la mise en service est prévue fin 2021, en réservant un espace pour deux voies supplémentaires pour les phases ultérieures du projet.

En phase 2

Les aménagements entre Cannes et Nice de la navette azuréenne :

- La création de voies supplémentaires de remisage en gare de Nice Saint-Roch ;
- L'aménagement de 2 voies à quai supplémentaires en gare de Nice Ville et l'adaptation du plan de voies ;
- La création d'une 4ème voie à quai en gare de Cannes Centre ;
- La réalisation d'une gare TER à 4 voies à quai avec origine-terminus sur le site de Cannes Marchandises au droit du bâtiment « SICASIL », ainsi que la reconfiguration des installations de remisage TER avec des mesures d'atténuation du bruit dans la gare TER, et l'amélioration de la prévention du risque hydraulique ;
- La dénivellation de la bifurcation de la ligne Cannes-Grasse par passage en terrier d'une voie de la ligne Marseille-Vintimille en intégrant un prolongement de la tranchée couverte au-delà de l'immeuble du Montmajour, le rétablissement du Boulevard de la Mer, les aménagements paysagers, une organisation des travaux limitant les nuisances pour les riverains et permettant le plus possible la protection des arbres remarquables. Il sera également examiné la faisabilité de mesures de protection visuelles et phoniques complémentaires à l'ouest de la bifurcation sur l'axe Marseille-Vintimille, ainsi que des variantes paysagères au niveau du Boulevard de la Mer.

Secteur du Var

En phase 1

Les aménagements du réseau express métropolitain (RER) toulonnais, qui ont été validés lors du COPIL du 7 janvier 2021 :

- L'adaptation du plan de voie pour rendre possibles les origine-terminus à l'est de Toulon en gare de Carnoules ;
- Le déplacement vers l'ouest de la gare de St-Cyr-sur-Mer sur le site des Pradeaux, permettant la création d'un origine-terminus à l'ouest de Toulon. Une réduction des impacts sera recherchée dans le respect des fonctionnalités essentielles du projet, notamment pour le maintien et le développement du fret ferroviaire sur cet axe ;
- La dénivellation de la bifurcation de la Pauline par passage en terrier de la voie d'Hyères sous la ligne Marseille – Vintimille ;
- L'aménagement à 4 voies à quai de la gare de la Pauline et l'aménagement d'une gare traversante pour le pôle d'échange multimodal (PEM) sur l'hypothèse d'une emprise minimale. Si une libération du foncier adjacent intervenait après la déclaration d'utilité publique, un PEM plus étendu pourrait être envisagé ultérieurement en accord avec les différents partenaires.

Secteur des Bouches-du-Rhône

En phase 1

Sur la ligne de Marseille à Vintimille, entre les gares de La Blancarde et de Marseille Saint-Charles :

- Les aménagements du technicentre de La Blancarde avec notamment la création de voies de remisage sur le site du technicentre existant, en préservant les fonctionnalités de maintenance TER ;
- Les aménagements de surface de la gare de Marseille Saint-Charles sur le bloc Est avec la création de trois voies à quai supplémentaires sur le site des Abeilles et la reprise du plan de voies en entrée de la gare de Marseille Saint-Charles.

Sur la ligne de Marseille Saint-Charles à l'Estaque :

- Le doublement des voies entre la sortie du plateau de Marseille Saint-Charles et le faisceau d'Arenc, y compris au niveau de la halte d'Arenc configurée avec un quai central ;
- La création d'un faisceau de remisage TER adapté sur le site ferroviaire d'Arenc avec basculement des voies principales au milieu du site. Le programme d'opération sur le faisceau d'Arenc sera conçu pour le développement des TER, avec notamment onze voies de remisage et de maintenance, ainsi que le rétablissement des fonctionnalités existantes pour le fret, sans anticiper ni entraver son développement qui pourra faire l'objet de projets futurs indépendants ;
- L'aménagement du PEM de Saint-André concentré du côté de la zone d'activités André Roussin ;
- Le remplacement des passages à niveau de Saint-Henri et de Saint-André par des accès sous voies, l'un créé au niveau du boulevard Cauvet et l'autre adapté au niveau du boulevard Barnier, selon des modalités qui laissent ouverts plusieurs schémas de circulation en lien avec les projets à venir de la Métropole Aix-Marseille-Provence et de la Ville de Marseille ;
- Les installations permettant le relèvement de la vitesse de circulation pour les TER entre l'Estaque et Arenc.

<u>En phase 2</u>

Les aménagements de surface entre les gares de La Blancarde et de Marseille Saint-Charles :

- La reconfiguration du technicentre de La Blancarde afin d'augmenter les capacités de remisage au niveau des pharmacies militaires en franchissant la rue Saint-Jean-du-Désert, et de mieux articuler les fonctions de remisage et de maintenance ;
- Pour le bloc Ouest, la modification du plan de voies et la finalisation du doublement de la voie unique du port sur ses 200 derniers mètres ;

La traversée souterraine de Marseille portant sur :

- La réalisation de la gare souterraine de Marseille Saint-Charles comprenant :
  - L'intégration de l'évacuation du plus grand volume des matériaux par voie ferrée ;
  - L'intégration des fonctionnalités d'intermodalité avec les parvis Voltaire et Honnorat, la création de parkings supplémentaires, du passage mixte urbain-ferroviaire nord / sud sous le faisceau de voies et de la galerie de liaison métro / gare souterraine ;
  - La poursuite de la coordination avec les autres projets métropolitains et municipaux autour du pôle d'échange multimodal majeur de Marseille Saint-Charles (Place des Marseillaises, Sortie Honnorat, voie verte Belle de Mai, Tramway National).
- La réalisation des tunnels et de leurs dispositifs d'accès entre Saint-Louis et Parette avec un puits de secours dans les emprises ferroviaires du Canet ;
- La réalisation du doublement du tunnel de Saint-Louis ;
- La réalisation de l'entrée Est du tunnel à la Parette intégrant :
  - La réalisation des trémies de sortie du tunnel bitube au nord des voies existantes de la ligne Marseille-Vintimille, entre la rue Hrant Dink et la L2 Est, avec la réalisation des installations de sécurité des tunnels ;
  - La poursuite du travail engagé avec la chambre de commerce et d'industrie métropolitaine Aix-Marseille-Provence (CCIAMP) pour apporter des réponses aux entreprises affectées ;
  - La localisation des installations de chantier de part et d'autre de la rue Hrant Dink au nord des voies existantes de la ligne Marseille-Vintimille, et sur le site à l'Est de la L2 au sud des voies ferrées existantes ;
  - L'examen des propositions alternatives de rétablissement des voiries de la zone industrielle (ZI) Saint-Pierre et de la restitution des délaissés après travaux.

S'agissant de la réalisation de l'entrée Nord du tunnel à la Delorme, les échanges seront poursuivis entre la Métropole Aix-Marseille-Provence, la Ville de Marseille, le bailleur « Caisse des dépôts et consignations habitat social » et l'Etat afin de dégager un choix entre les deux variantes lors d'une réunion du prochain comité de pilotage tout début juillet 2021.

Enfin, en l'absence d'éléments favorables nouveaux suite à la décision ministérielle de juin 2020 et en raison d'un bilan socio-économique négatif, la création d'une 4ème voie entre Blancarde et La Penne-sur-Huveaune n'est pas retenue dans le programme des phases 1 et 2. Elle est reportée dans les phases ultérieures, tout en préservant sa faisabilité par des mesures conservatoires dès la phase 2.

La LNPCA prendra comme état de référence socio-économique et opérationnelle la réalisation préalable et coordonnée avec ses travaux du projet Haute Performance Marseille-Vintimille, qui intègre l'équipement de l'axe Marseille-Vintimille à partir de Saint-Marcel du système de signalisation ERTMS niveau 3 hybride (dont le renouvellement des postes d'aiguillage) et l'installation d'une commande centralisée du réseau (CCR) à Marseille.

Sur la base du programme d'aménagements ainsi arrêté, je vous demande de préparer le dossier support de l'enquête d'utilité publique et de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme sur le projet des phases 1 et 2 de la LNPCA. Ce dossier prendra en compte les engagements pris par le maître d'ouvrage pendant la concertation sur les principes de modalités de gestion des travaux (évacuation et gestion des déblais, bruit, phasage du chantier, information du public en phase chantier…).

Le dossier d'enquête publique intégrera également le protocole d'intention relatif au financement des phases 1 et 2 de la LNPCA qui a été validé par le dernier comité de pilotage et délibéré par la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur le 23 avril 2021. Ce protocole devra au préalable être signé par le Préfet de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur une fois délibéré et signé par l'ensemble des collectivités partenaires.

Vous vous rapprocherez ainsi des services de l'État et des collectivités concernées pour finaliser les procédures préalables ainsi que le dossier d'enquête, afin que soient sollicités, dans les meilleurs délais, les avis du Secrétariat général pour l'investissement (SGPI) et de l'Autorité environnementale (Ae), ainsi que ceux des collectivités et groupements concernés par le projet, conformément au décret n°2013-1211 relatif à la procédure d'évaluation des investissements publics et à l'article L.122-1 du code de l'environnement.

Conformément à l'article R.121-1 du code de l'expropriation, l'utilité publique du projet devra être déclarée par un arrêté inter-préfectoral. Compte tenu de l'implantation géographique du projet sur plusieurs départements, le Préfet de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, et Préfet des Bouches-du-Rhône, est désigné préfet coordonnateur de la procédure d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme. Le Préfet des Bouches-du-Rhône est donc également désigné préfet coordonnateur de la concertation sur ces mises en comptabilité des documents d'urbanisme.

La déclaration d'utilité publique d'une opération susceptible d'affecter l'environnement relève de l'article L.123-2 du code de l'environnement. En particulier, en amont de l'enquête publique et selon les dispositions des articles R.122-6 et R.122-7 du code de l'environnement, c'est à l'autorité compétente pour prendre la décision d'autorisation du projet de transmettre notamment pour avis le dossier d'enquête, comprenant l'étude d'impact, à la formation d'Autorité environnementale du Conseil général du développement durable et de l'environnement (Ae-CGEDD) pour les projets sous maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau. En tant que préfet coordonnateur, il appartiendra au Préfet de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, et Préfet des Bouches-du-Rhône, de procéder à cette saisine sur la base du dossier support d'enquête publique que vous lui transmettrez.

Une fois l'ensemble des avis réglementaires rendus, j'approuverai le dossier d'enquête publique d'ici la fin de l'année 2021 et déciderai alors du lancement de cette enquête, qui devra s'ouvrir et se tenir conformément aux articles L.123-1 et suivants du code de l'environnement, L.110-1 et suivants du code de l'expropriation et L.143-44 et suivants du code de l'urbanisme.

Dispositions relatives à la poursuite opérationnelle du projet

En parallèle de la procédure d'utilité publique, vous lancerez les études détaillées nécessaires à l'avancement du projet en vue de permettre la réalisation des premiers travaux de la phase 1 dès 2023.

Dans ce cadre, je vous demande de poursuivre l'information du public sur les principaux thèmes abordés au cours de la dernière étape de concertation.

Comme précisé dans la décision ministérielle du 23 juin 2020, vous vous assurerez aussi avec l'ensemble des maîtres d'ouvrage concernés de la bonne articulation entre les opérations, objets de l'enquête en vue de la déclaration d'utilité publique, et les aménagements urbains périphériques, en particulier autour des gares.

Enfin, je vous confirme ma demande de proposer d'ici 2022 un programme d'études permettant de préparer les concertations concernant les phases 3 et 4 de la LNPCA qui devront le moment venu faire l'objet d'un débat public puis d'une procédure d'enquête d'utilité publique spécifique.

Concernant le foncier nécessaire à la réalisation des phases 1 et 2 de la LNPCA, je vous demande de mettre en place, d'ici la déclaration d'utilité publique et en relation avec le Préfet coordonnateur et les Préfets des départements des Alpes-Maritimes et du Var, des dispositifs appropriés de protection permettant la réalisation sans difficultés nouvelles des opérations concernées.

Pour les phases 3 et 4 qui sont envisagées au-delà du projet autoporteur des phases 1 et 2 soumis à l'enquête publique et qui donneront lieu à de nouvelles procédures réglementaires, je demande que soit activé l'observatoire du foncier dans les zones de tension, afin de préserver au maximum les possibilités de réalisation ultérieure.

* * *

Je souhaite que la procédure d'enquête d'utilité publique, pilotée par les autorités compétentes chacune en ce qui la concerne, ainsi que les études détaillées fassent l'objet d'un suivi régulier dans le cadre des instances de gouvernance qui avaient été mises en place lors des études préalables à l'enquête publique.

Les services de la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer seront tenus régulièrement informés de l'avancement de cette procédure et accompagneront en tant que de besoin vos services pour la mise en œuvre de la présente décision.

Jean-Baptiste DJEBBARI

2.3 23 JUIN 2020 - DM PORTANT SUR LA LNPCA

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE

Paris, le 23 JUIN 2020

Réf. : D20008066

Le secrétaire d'État auprès de la Ministre, chargé des Transports

à

Monsieur Luc LALLEMAND,
Président de SNCF Réseau

Objet : Décision ministérielle portant sur la ligne nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA)

La ligne nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA) vise dans un premier temps à désaturer les nœuds ferroviaires de Marseille, de Toulon et de la Côte d'Azur pour répondre aux besoins de transports du quotidien de ces aires métropolitaines et à améliorer les conditions d'exploitation et de robustesse du réseau existant. Dans un second temps, elle ambitionne de développer de nouvelles infrastructures ferroviaires pour améliorer les liaisons au sein de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur et contribuer à la construction d'un arc ferroviaire méditerranéen et à la cohésion territoriale régionale.

La réalisation de cette ligne nouvelle permettra donc de constituer un système ferroviaire performant, dont la meilleure qualité de service rendra possible le développement d'une offre alternative au mode routier.

Ces deux dernières années ont permis de définir les orientations nationales en matière de mobilités. Le Gouvernement a fait siennes les priorités identifiées en février 2018 par le Conseil d'orientation des infrastructures (COI) dans l'exposé des motifs et dans les investissements prioritaires du rapport annexé de la loi d'orientation des mobilités (LOM) promulguée le 24 décembre 2019. Il opte ainsi pour une démarche de réalisation progressive de la LNPCA en quatre phases successives commençant par les opérations concourant d'abord à l'amélioration des déplacements du quotidien.

Le 4 mars 2019, je vous avais demandé de poursuivre les études dites de « recalage » du programme afin de disposer de tous les éléments utiles pour informer et recueillir les avis du public sur le projet des phases 1 et 2 de la LNPCA.

Vous avez ainsi conduit la concertation sur ce périmètre du 12 juin au 18 octobre 2019. Cette concertation a été considérée par l'ensemble des acteurs comme riche, fructueuse et utile à l'avancement de ce projet. Elle a été suivie par trois comités territoriaux de restitution du bilan de la concertation et des enseignements tirés par le maître d'ouvrage. Un comité de pilotage, qui a réuni l'Etat et les collectivités locales concernées par la LNPCA le 22 novembre 2019, a validé les opérations constitutives des phases 1 et 2 que vous proposez.

Hôtel Le Play – 40 rue du Bac – 75007 Paris - Tél : 33 (0)1 40 81 21 22
www.ecologique-solidaire.gouv.fr

Vous m'avez adressé le 31 janvier 2020 le dossier ministériel présentant les enseignements de la concertation sur le projet des phases 1 et 2, conformément à la décision ministérielle du 4 mars 2019.

Je confirme les fonctionnalités et les opérations constitutives du projet des phases 1 et 2 de la LNPCA, telles qu'elles ont été validées par le comité de pilotage du 22 novembre 2019 et qu'elles ont été présentées dans ce dossier ministériel. Les aménagements retenus par secteur géographique sont donc les suivants :

Secteur des Alpes Maritimes

En phase 1

La réalisation de la gare TGV de Nice Aéroport à 4 voies à quai, qui sera aménagée sur le site de la future halte TER de Nice Saint-Augustin, dont la mise en service est prévue fin 2021, en réservant un espace pour deux voies supplémentaires.

En phase 2
Les aménagements entre Cannes et Nice de la navette azuréenne :

- La création de voies supplémentaires de remisage en gare de Nice Saint-Roch ;
- l'aménagement de 2 voies à quai supplémentaires en gare de Nice Ville et l'adaptation du plan de voies ;
- la création de 4 voies à quai en gare de Cannes Centre et d'Antibes ;
- la dénivellation de la bifurcation de la ligne Cannes-Grasse par passage en terrier d'une voie de la ligne Marseille-Vintimille ;
- la réalisation d'une gare TER à 4 voies à quai avec origine-terminus sur le site de Cannes Marchandises au droit du bâtiment « SICASIL », ainsi que la reconfiguration des installations de remisage TER.

Secteur du Var

En phase 1

Les aménagements du réseau express métropolitain (RER) toulonnais :

- un origine-terminus à l'est de Toulon en gare de Carnoules ;
- un origine-terminus à l'ouest de Toulon, soit en gare actuelle de la Seyne, soit sur les communes de Sanary-sur-Mer ou de Saint-Cyr-sur-Mer en fonction des études complémentaires ;
- la dénivellation de la bifurcation de la Pauline par passage en terrier de la voie d'Hyères sous la ligne Marseille – Vintimille ;
- l'aménagement à 4 voies à quai en gare de la Pauline.

Secteur des Bouches du Rhône

En phase 1

Sur la ligne de Marseille à Vintimille, entre les gares de La Blancarde et de Marseille Saint-Charles :

- la création d'une 5ème voie à quai en gare de La Blancarde au sud des voies existantes ;
- les aménagements du technicentre de La Blancarde avec notamment la création de 8 voies de remisage au nord du site sans modifier les fonctionnalités de maintenance ;
- les aménagements de surface de la gare Marseille Saint-Charles dans le bloc Est avec la création de 4 voies à quai supplémentaires sur le site des Abeilles et la reprise du plan de voies en entrée de la gare de Marseille Saint-Charles.

Sur la ligne de Marseille à l'Estaque :

- le doublement des voies entre la sortie du plateau de Marseille Saint-Charles et le faisceau d'Arenc, y compris au niveau de la halte d'Arenc ;
- la création d'un faisceau de remisage adapté sur le site ferroviaire d'Arenc ;
- la suppression des deux passages à niveau de Saint-Henri et Saint-André.

En phase 2

Les aménagements de surface entre les gares de La Blancarde et de Marseille Saint-Charles :

- la reconfiguration du Technicentre de La Blancarde afin d'augmenter les capacités de remisage au niveau des pharmacies militaires et de les séparer des fonctions de maintenance ;
- pour le bloc Est, la prolongation des 4 voies créées en phase 1 après le creusement de la gare souterraine ;
- pour le bloc Ouest, la modification du tracé des voies à quai et la finalisation du doublement de la voie unique du port sur ses 200 derniers mètres.

La traversée souterraine de Marseille comprenant :

- la réalisation de la gare souterraine de Marseille Saint-Charles ;
- la réalisation des tunnels et de leurs dispositifs d'accès entre Saint Louis et Parette ;
- la réalisation de l'entrée Est du tunnel de Marseille à la Parette par des trémies situées de part et d'autre de la ligne existante pour préserver les deux agencements possibles entre les trains lents et les trains rapides ;
- la réalisation de l'entrée nord du tunnel de Marseille dans sa variante sud.

S'agissant de la réalisation de la 4ème voie entre La Blancarde et la Penne-sur-Huveaune et des aménagements de voies liés en gare de La Blancarde côté Marseille Saint-Charles d'une part et du doublement du tunnel de Saint-Louis d'autre part, vous approfondirez les études socio-économiques et, en liaison avec la mission de financement explicitée ci-après, vous proposerez de les inclure dans le périmètre de la phase 2 si leur rentabilité socio-économique est démontrée.

Sur ces bases, je vous demande d'engager dans les meilleurs délais l'étape de préparation du dossier d'enquête publique sur le périmètre des opérations susmentionnées du projet des phases 1 et 2 avec l'objectif d'un lancement de l'enquête publique sur ce périmètre en 2021.

A la suite de cette étape de préparation du dossier d'enquête publique, j'approuverai la consistance du dossier et déciderai de le soumettre à la consultation inter-administrative (CIA) et de vous autoriser à saisir le Secrétariat général pour l'investissement (SGPI), l'Autorité environnementale (AE), ainsi que les collectivités et groupements concernés par le projet pour recueillir leur avis sur ce dossier, conformément au décret n°2013-1211 relatif à la procédure d'évaluation des investissements publics et à l'article L.122-1 du code de l'environnement.

Par ailleurs, la concertation n'a pas permis de converger vers une solution largement acceptée pour les opérations relatives à l'implantation de l'origine-terminus à l'ouest de la navette toulonnaise et à la suppression du passage à niveau de Saint-André. Elle a également été l'occasion de recueillir une nouvelle demande relative à la création d'une halte à Saint-André.

Sur ces opérations, je vous demande ainsi de mener les études complémentaires suivantes :

- Concernant la partie Ouest de la navette toulonnaise et l'implantation de son origine-terminus à l'ouest de la Seyne jusqu'à Saint-Cyr, vous redéfinirez avec la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur les objectifs de service et conduirez les études d'exploitation et techniques pour préciser les infrastructures nécessaires, leurs coûts et leurs incidences. Une concertation avec les territoires qui n'ont pas été approchés jusqu'ici (communes de Sanary-sur-Mer et Saint-Cyr-sur-Mer, voire les établissements publics de coopération intercommunale - EPCI - le cas échéant) sera également à organiser. A l'issue de ces études d'approfondissement et de la concertation, le choix de la gare de l'ouest toulonnais se portera sur celle répondant le mieux aux objectifs de services et aux conditions d'acceptabilité locale ;

- Concernant le passage à niveau de Saint-André, vous engagerez une réflexion complémentaire avec les partenaires et les habitants pour faire émerger une solution satisfaisante qui permettrait d'éviter l'enclavement du quartier de Saint-André ;
- Concernant la création de la halte à Saint-André, vous conduirez une analyse des modalités de desserte, d'insertion et d'intermodalité.

Je souhaite aussi que vous approfondissiez avec l'ensemble des maîtres d'ouvrage concernés l'articulation entre les opérations des phases 1 et 2 et les aménagements urbains périphériques, en particulier autour des gares.

Je vous demande également de poursuivre la concertation continue sur les principaux thèmes identifiés au cours de la concertation de 2019, notamment sur les nuisances sonores, l'intermodalité et les pôles d'échanges multimodaux, les modalités générales de réalisation des travaux et les conditions d'insertion de certains aménagements en zone sensible.

S'agissant des sections de ligne nouvelle, je vous demande de mettre en place dans les meilleurs délais les études qui permettront de définir les outils de maîtrise du foncier concerné par les phases 3 et 4, à savoir :

- les études d'approfondissement visant à identifier le foncier réservable pour la section de ligne nouvelle entre Cannes et Nice passant par Sophia-Antipolis dans les zones de pression foncière,
- et les études sommaires pour la mise à jour de la zone de passage préférentielle de la section de ligne nouvelle entre Le Muy et Cannes.

Ces études seront financées dans le cadre de l'avenant n°3 de la convention de financement relative aux études préalables à l'enquête d'utilité publique et à l'enquête publique de la LNPCA.

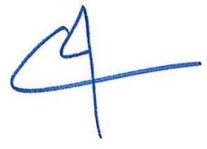
A l'issue de ces réflexions, vous proposerez d'ici 2022 un programme d'études permettant de préparer les concertations complémentaires concernant ces sections de ligne nouvelle.

* *
*

Pour garantir la cohérence d'ensemble de la LNPCA, je souhaite que l'avancement de vos travaux soit piloté dans le cadre des instances de gouvernance qui ont été mises en place jusqu'à présent pour les études préalables à l'enquête d'utilité publique.

Les services de la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer seront tenus régulièrement informés de cet avancement et se tiendront à votre disposition pour la mise en œuvre de ces orientations.

Jean-Baptiste DJEBBARI



2.4 4 MARS 2019 - DM PORTANT SUR LA LNPCA

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE

Paris, le 04 MARS 2019

La ministre chargée des transports auprès du ministre d'Etat

à

Monsieur Patrick JEANTET,
Président de SNCF Réseau

Objet : Décision ministérielle Ligne nouvelle Provence-Côte d'Azur.

Le Gouvernement a installé en octobre 2017 le Conseil d'orientation des infrastructures afin de proposer une stratégie en matière d'investissements dans les infrastructures de transports. Le 1er février 2018, le Conseil d'orientation a remis ses propositions, en identifiant comme priorités fortes l'entretien et la modernisation des réseaux existants.

En particulier, le traitement des nœuds ferroviaires est nécessaire à court terme, dans la mesure où ceux-ci concentrent aujourd'hui une grande partie des problèmes de performance des services ferroviaires. En cohérence avec cette priorité, les grands projets d'infrastructure doivent s'inscrire dans une démarche de réalisation progressive, en commençant par les optimisations nécessaires du réseau dans lequel ils s'insèrent avant de réaliser des sections de lignes nouvelles qui seront ainsi échelonnées dans le temps.

Le Gouvernement a fait siennes les priorités identifiées par le Conseil d'orientation et a donc élaboré sur ces bases le projet de loi d'orientation des mobilités, qui fixera les orientations en termes de planification des grandes infrastructures de transport pour les prochaines années et qui sera présenté au Parlement au 1er semestre 2019. C'est dans ce cadre que devront s'inscrire les études de la ligne nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA).

Cependant, les travaux du Conseil d'orientation des infrastructures ont mis en évidence la nécessité d'engager, sans attendre, un premier réaménagement et une optimisation du fonctionnement du plateau Saint-Charles à Marseille, une première phase des aménagements des pôles d'échanges multimodaux (PEM) de Nice-Aéroport et de la Pauline à l'Est de Toulon, la création d'installation origines-terminus autour de la métropole de Toulon. Le traitement de ces nœuds ferroviaires constitue une première étape du projet global de la LNPCA qui sera suivie, dans un deuxième temps, par la réalisation de la gare souterraine et la finalisation des aménagements du plateau Saint-Charles à Marseille, par la mise en place d'une quatrième voie partielle dans la vallée de l'Huveaune, du traitement de la bifurcation de la ligne Cannes-Grasse à la Bocca, le déplacement de la halte TER de Cannes-La-Bocca à Cannes Marchandises ainsi que par l'aménagement de la ligne classique Cannes-Nice afin de porter sa capacité à 8 trains/heure.

.../...

Les services sur la ligne Marseille-Vintimille bénéficieront parallèlement du déploiement de la technologie ERTMS 2 qui, tout en constituant un projet indépendant de la LNPCA, permettra d'apporter une amélioration sensible de la robustesse des plans de transport ferroviaire sur l'axe et au-delà.

En outre, les études menées sur l'option issue de la concertation de 2016 d'un passage en souterrain dans la vallée de l'Huveaune ayant conclu à sa non pertinence considérant qu'elle est moins performante et plus coûteuse que la solution initiale, je vous demande de ne pas retenir cette option pour la poursuite des études.

Je vous demande donc de poursuivre les études dites de « recalage » du programme afin de disposer, d'ici mai 2019, de tous les éléments utiles pour informer et recueillir les avis du public sur les phases 1 et 2 du projet, principalement constituées des opérations suivantes, d'Ouest en Est :

- Entrée nord de Marseille : doublement de la ligne et entrée en tunnel dans le secteur de Bassens ;
- Déplacement de la halte à Arenc, remisage pour le TER et doublement partiel des voies du port ;
- Gare de Marseille St-Charles :
  - Gare souterraine, tunnels et pôle d'échanges ;
  - Libération du site les Abeilles ;
  - Reconfiguration du plan de voies de surface du plateau saint Charles « bloc est » et première phase « bloc ouest » ;
- Blancarde : remisage et 5ème voie à quai si nécessaire ; 4ème voie dans la vallée de l'Huveaune de la Parette à la Penne-sur-Huveaune avec aménagements ferroviaires dans les gares de la vallée ;
- Amélioration de la bifurcation de la Pauline et réaménagement de la gare ;
- Création d'installations origines-terminus autour de Toulon, à Ollioules ou Bandol et à Carnoules ;
- Amélioration de la bifurcation de Cannes vers Grasse
- Aménagements à Cannes-La-Bocca :
  - Création d'installations origines-terminus à Cannes Marchandises ;
  - Déplacement de la halte TER de Cannes-La-Bocca à Cannes Marchandises ;
- Création d'une gare TER/TGV à Nice Aéroport (4 voies à quai) ;
- Adaptation du plan de voies de Nice ville et Nice St-Roch.

A la suite de cette séquence, vous me remettrez, à l'automne 2019, un dossier ministériel incluant le bilan de cette concertation. En fonction des orientations de la loi d'orientation des mobilités qui auront été adoptées par le Parlement, j'approuverai la consistance des études des phases 1 et 2 et je déciderai du périmètre de l'enquête publique et des scenarii sur lesquels les études devront être approfondies afin de préparer le dossier d'enquête publique. Parallèlement, je préciserai la manière dont s'engageront les réflexions sur le financement du projet dans le cadre d'une mission spécifique.

.../...

Hôtel Le Play - 40, rue du Bac – 75007 Paris – Tél : 33 (0)1 40 81 21 22

Vous veillerez à ce que ces études dites « de recalage » soient prises en compte dans la décision de subvention européenne relative au projet LNPCA en cours de révision, afin de permettre aux cofinanceurs de bénéficier de l'intégralité de la subvention prévue.

Pour garantir la cohérence d'ensemble du projet, je souhaite que ces différentes études soient pilotées dans le cadre des instances de gouvernance du projet LNPCA, qui devront être élargies, le cas échéant, à l'ensemble des acteurs concernés par les aménagements constitutifs du projet.

Le CPER PACA prévoit des financements de l'État et de la Région sur les études de la ligne nouvelle ainsi que sur des études et travaux d'aménagements de la ligne existante qui entrent, pour certains, dans la première phase du projet LNPCA. J'ai demandé au Préfet de Région, en accord avec le Président du Conseil Régional, de faire un point précis sur les coûts prévisionnels des deux premières phases d'études de la LNPCA, les engagements financiers qui ont déjà été pris dans le cadre du CPER, les besoins futurs nécessaires à la poursuite des études jusqu'à l'enquête publique et de me proposer toutes les optimisations pour se rapprocher des engagements pris dans ce CPER.

En termes de gouvernance, j'ai demandé à la Vice-présidente du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable de désigner un successeur à M. Vincent Pourquery de Boisserin pour présider le comité technique relatif aux études de la LNPCA

Les services de la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer seront tenus régulièrement informés de vos travaux et se tiendront à votre disposition pour la mise en œuvre de ces orientations.

Elisabeth BORNE

Hôtel Le Play - 40 rue du Bac – 75007 Paris – Tél : 33 (0)1 40 81 21 22

2.5 18 AVRIL 2017 - DM PORTANT SUR LA LNPCA

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MER,
EN CHARGE DES RELATIONS INTERNATIONALES SUR LE CLIMAT

Le secrétaire d'Etat chargé des Transports,
de la Mer et de la Pêche

Paris, le 18 AVR. 2017

Réf : D17006709

Monsieur le Président,

La réalisation d'une ligne nouvelle reliant les trois métropoles de Marseille, Toulon et Nice permettra de constituer un système ferroviaire plus performant pour la région Provence-Alpes-Côte-d'Azur (PACA) et pour le pays. Elle facilitera les déplacements à l'intérieur de la région en offrant une alternative à la route et en doublant la seule ligne ferroviaire du littoral. Elle contribuera à ouvrir la région PACA sur les autres régions françaises, à désenclaver la pointe sud-est de la région et à poursuivre la constitution de l'arc méditerranéen Barcelone-Gênes.

Lors de son examen en 2013, la Commission « Mobilité 21 » est convenue de son importance, tout en considérant qu'il était souhaitable d'en phaser la réalisation, la désaturation des nœuds ferroviaires marseillais et azuréen constituant la priorité tant au plan régional, que national et européen.

Dans ce contexte, il a été décidé d'accélérer l'avancement des études de la traversée souterraine de Marseille, d'une quatrième voie entre Marseille et Aubagne, ainsi que d'une section de ligne nouvelle entre Nice et la ligne Cannes-Grasse. Cette orientation a été confirmée par la décision ministérielle du 7 mai 2014 qui arrête, pour ces sections dites de première priorité, une zone de passage préférentielle.

Enfin, j'ai acté le 13 avril 2015 la zone de passage préférentielle des sections de seconde priorité « Aubagne – Toulon » et « Le Muy - La Siagne », tout en réaffirmant les conditions de poursuite des études sur ces sections et en rappelant les différentes temporalités dans lesquelles s'inscrivent les deux phases du projet de ligne nouvelle Provence – Côte d'Azur (LNPCA).

Monsieur Patrick JEANTET
Président de SNCF Réseau
15/17 rue Jean-Philippe Rameau CS 80001
93418 LA PLAINE ST DENIS CEDEX

244, boulevard Saint Germain – 75007 Paris – Tél : 33 (0)1 40 81 21 22
www.developpement-durable.gouv.fr

Depuis, vous avez mené les études de définition des tracés pour les sections de première priorité et a soumis à la concertation différentes propositions de passage pour la nouvelle infrastructure. Cette phase, qui s'est achevée le 9 janvier 2017, a été l'occasion d'échanges nourris et constructifs avec les élus ainsi qu'avec l'ensemble des acteurs et de la population. Lors du comité de pilotage du projet de ligne nouvelle Provence – Côte d'Azur tenu le 8 février 2017, les partenaires ont unanimement souligné le soin que vous avez porté à la préparation d'une concertation de grande qualité, qui a permis de partager avec le public les enjeux attachés au projet et de porter à sa connaissance les éléments d'analyse des différentes options de tracés et d'implantation de gares nouvelles.

Cette concertation a également été l'occasion de recueillir deux nouvelles demandes d'études de faisabilité pour de nouvelles options : l'implantation d'une gare TGV/TER à Cannes La Bocca et le passage en tunnel dans la vallée de l'Huveaune.

Le 8 mars 2017, le préfet la région Provence – Alpes – Côte d'Azur m'a adressé le dossier d'approbation ministérielle préparé par vos soins, d'une part, présentant une proposition de tracé préférentiel et, d'autre part, recommandant le lancement d'études de faisabilité portant sur les deux options évoquées lors de la concertation.

Sur ces bases, je décide les orientations suivantes pour ce qui concerne les modalités de poursuite du projet et la définition des tracés de la ligne nouvelle sur les sections de première priorité.

Réalisation des études de faisabilité des deux nouvelles options issues de la concertation

Je souhaite que vous lanciez dans les meilleurs délais les études de faisabilité relatives à l'implantation d'une gare TGV/TER à Cannes La Bocca et au passage en tunnel dans la vallée de l'Huveaune selon l'hypothèse d'un tunnel continu sous la vallée sans émergences sur le territoire d'Aubagne.

Plus précisément, ces études devront comprendre les éléments suivants :

Implantation d'une gare TGV/TER à Cannes La Bocca

- La comparaison des différents scénarios fonctionnels pour chacune des étapes de la réalisation du programme d'ensemble de la ligne nouvelle. L'étude s'attachera notamment à analyser les synergies entre la nouvelle gare TGV/TER Cannes La Bocca et la future gare « Ouest-Alpes maritimes ». Elle devra par ailleurs permettre d'éclairer le fonctionnement global du nœud ferroviaire azuréen ;
- La définition des schémas de desserte possibles en lien avec la réalisation de la nouvelle infrastructure ;
- La conception ferroviaire de la gare, intégrant le rétablissement des fonctions actuelles non déplaçables (garage fret, remisage…) ;
- L'insertion géométrique de la gare en fonction du tissu urbain existant et de ses évolutions ;
- La redéfinition des tracés vers l'Est, et notamment la comparaison entre un passage par la ligne Cannes – Grasse et un tracé direct via la réalisation d'une nouvelle section de ligne ;
- La définition des conditions d'arrivée à terme des sections de ligne nouvelle relevant de la seconde priorité, à l'Ouest de la gare ;
- Les modalités de desserte de la gare ;
- L'évaluation des coûts associés à la réalisation de cet équipement et de ses incidences sur le bilan socio-économique du projet.

Le passage en tunnel dans la vallée de l'Huveaune

- Les impacts de cette solution de passage sur les schémas envisageables de desserte ;
- L'étude des tracés possibles en fonction des contraintes géotechniques ;
- L'étude des incidences potentielles sur la nappe alluviale ;
- Les impacts de cette solution sur les conditions de réalisation des sections de lignes nouvelles relevant de la seconde priorité ;
- L'évaluation des coûts associés à cette solution et de ses incidences sur le bilan socio-économique du projet.

L'implantation de la nouvelle gare souterraine suivant la variante « Marseille Saint-Charles 1 – Abeilles », retenue ci-après, permet d'envisager un passage en surface dans la vallée de l'Huveaune avec la réalisation d'une quatrième voie au nord des voies existantes, suivant la variante A1 d'émergence du tunnel à la Parette.

Je souhaite que vous poursuiviez les études de cette variante de manière à réaliser une comparaison approfondie avec celle reposant sur l'hypothèse d'un tunnel continu sous la vallée sans émergences sur le territoire d'Aubagne et dont les études de faisabilité doivent être menées. Cette comparaison tiendra notamment compte de la performance du système ferroviaire contribuant à la désaturation du nœud ferroviaire marseillais et de la capacité du réseau à permettre une augmentation significative des services du quotidien.

Lancement des études d'approfondissement sur les sections dont le tracé peut être arrêté indépendamment du résultat des études de faisabilité relatives aux deux options issues de la concertation

Quatre sections peuvent être identifiées comme n'étant pas influencées par les études de faisabilité demandées sur la gare TGV/TER de Cannes La Bocca et le passage en tunnel dans la vallée de l'Huveaune. Il s'agit des secteurs *Marseille Nord*, *Marseille Saint-Charles*, *La Pauline* et *Saint-Laurent du Var – Nice*, pour lesquels les études d'approfondissement peuvent donc être lancées selon les orientations fixées ci-après, parallèlement à l'analyse des deux options issues de la concertation.

Secteur Marseille Nord

Le secteur Marseille Nord correspond à la portion de ligne nouvelle assurant la liaison entre l'actuelle ligne à grande vitesse Méditerranée et la future gare souterraine de Marseille Saint-Charles, en assurant les échanges nécessaires avec la ligne classique Paris - Lyon - Marseille.

Sur ce secteur, conformément à votre proposition et en cohérence avec l'expression du public, je retiens la variante « Marseille Nord 1 » qui génère le moins d'impact localement, en réduisant notamment le linéaire d'aménagements en surface.

Dans le cadre de ces études d'approfondissement, vous devrez proposer toutes les optimisations nécessaires permettant une insertion urbaine exemplaire de la ligne nouvelle dans les quartiers nord de Marseille. En outre, les synergies potentielles entre le projet de ligne nouvelle et des opérations de renouvellement urbain devront être recherchées.

Enfin, les études complémentaires menées devront permettre de proposer un plan de réduction des nuisances sonores et vibratoires engendrées par la ligne nouvelle ainsi que les mesures nécessaires pour minimiser les désagréments occasionnés par la conduite du chantier.

Secteur Marseille Saint-Charles

Afin de limiter les impacts sur le tissu urbain dense de ce secteur, la traversée du centre-ville de Marseille est prévue en tunnel dans son intégralité. La gare souterraine de Marseille Saint-Charles sera en conséquence desservie par un tunnel depuis l'entrée nord de Marseille, d'une part, et depuis la vallée de l'Huveaune, d'autre part.

S'agissant de l'implantation de la nouvelle gare souterraine de Marseille Saint-Charles, je décide de retenir la variante « Marseille Saint-Charles 1 - Abeilles » qui présente la meilleure intégration dans le secteur. Elle concentre, de plus, l'essentiel des impacts liés aux travaux sur les emprises ferroviaires.

Je vous demande de lancer les études d'approfondissement pour cette variante qui devront notamment s'attacher à :

- proposer toutes les optimisations possibles des coûts ;
- préciser les modalités de conduite du chantier, et notamment les conditions d'évacuation des matériaux ;
- préciser et optimiser les fonctionnalités du pôle d'échange ;
- affiner l'articulation de la gare souterraine avec son environnement.

Secteur de La Pauline

Sur ce secteur, point de jonction entre les lignes Marseille - Vintimille et La Pauline – Hyères, il est apparu nécessaire de déniveler la bifurcation afin de supprimer les cisaillements qui créent des contraintes excessives pour les circulations ferroviaires. De plus, cet aménagement offre l'opportunité de reconfigurer la gare de La Pauline.

Conformément à votre proposition, je décide de retenir la variante « La Pauline 2 », qui évite le bâti existant, avec un aménagement de la gare de La Pauline à quatre ou cinq voies à quai selon les besoins de l'exploitation ferroviaire.

Les études d'approfondissement de cette variante devront notamment viser à :

- optimiser les coûts, en particulier ceux de l'ouvrage dénivelé entre la ligne Marseille - Vintimille et la ligne vers Hyères ;
- limiter les impacts sur les terres agricoles ;
- préciser le dimensionnement de la gare de La Pauline ;
- définir les conditions de réalisation d'un véritable pôle multimodal à l'entrée Est de l'agglomération toulonnaise.

Secteur Saint–Laurent du Var - Nice

Les deux voies de la ligne nouvelle en provenance de l'Ouest du département des Alpes Maritimes arrivent dans le secteur de Saint-Laurent du Var en souterrain et rejoignent le site du Grand Arénas de Nice, qui accueille la gare nouvelle de Nice Aéroport et qui se situe au cœur de l'Opération d'Intérêt National de la basse vallée du Var.

Les études que vous avez menées ont mis en évidence que la desserte de la gare de Nice Aéroport en surface nécessite un franchissement aérien en viaduc du fleuve Var, qui est un milieu naturel sensible : il constitue ainsi un axe de continuité écologique et s'inscrit dans un secteur classé en site Natura 2000 et en espace naturel sensible.

Enfin, le secteur de Saint-Laurent-du-Var est très urbanisé, contraint par un réseau viaire de fort transit. Cet environnement vous a conduit à étudier les modalités d'insertion des voies dans le tissu urbain en veillant à limiter les impacts sur l'habitat situé le long des voies existantes ainsi que sur les infrastructures routières situées dans ce secteur.

Sur la base des résultats de ces études, je retiens, conformément à vos propositions, la réalisation d'une gare nouvelle de Nice Aéroport comportant six voies à quai, tout en préservant la possibilité d'évoluer vers huit voies, ainsi que le principe d'un franchissement aérien du fleuve Var par la ligne nouvelle.

Les études d'approfondissement devront s'attacher à :

- préciser le positionnement du nouveau viaduc par rapport au viaduc ferroviaire existant, en fonction notamment des études de réorganisation des circulations routières ;
- définir les modalités d'implantation des voies au droit de la gare de Saint-Laurent du Var, d'enfouissement des voies nouvelles et de dénivellation des voies existantes au droit du secteur de la gare afin de favoriser la transparence urbaine nord - sud et la restructuration du quartier.

En parallèle, vous devrez préciser les conditions de franchissement du fleuve Var vis-à-vis de la réglementation environnementale, ce secteur côtier revêtant un intérêt écologique de premier ordre.

Implantation de la gare Ouest Alpes Maritimes

L'implantation d'une future gare de desserte de Sophia Antipolis a été l'occasion d'échanges multiples lors de la phase de concertation, qui ont mis en lumière la nécessité d'approfondir les études sur le meilleur site possible pour la réalisation de ce nouvel équipement.

Ainsi, je souhaite que vous poursuiviez les études d'implantation de la gare « Ouest Alpes Maritimes », en recherchant dans tous les cas une localisation permettant la desserte optimale de la technopole. Dans ce contexte, les conditions permettant une implantation dans le secteur des Clausonnes devront être explorées, afin de limiter les impacts sur les secteurs traversés, en approfondissant plus particulièrement les conséquences fonctionnelles qui pourraient résulter de la réalisation de la gare TGV/TER de Cannes La Bocca.

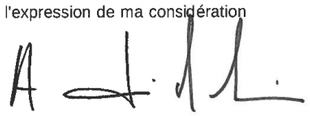
Calendrier de réalisation de ces études

Les études de faisabilité décidées ci-dessus doivent être lancées dans les meilleurs délais pour que puissent être présentés en septembre 2017 les éléments permettant l'évaluation des conditions de faisabilité des deux nouvelles.

Cette étape se conclura par la tenue d'un comité de pilotage au début de l'automne 2017, qui devra permettre de proposer une implantation des gares et un tracé définitif pour l'ensemble des sections de première priorité, sur la base desquels seront poursuivies les études nécessaires à la constitution du dossier d'enquête publique. Cette proposition et les conditions de poursuite des études seront validées par une nouvelle décision ministérielle.

Le lancement d'une mission portant sur les modalités de financement, sur l'organisation de la maîtrise d'ouvrage et sur la recherche de solutions innovantes pourra également être décidé à cette occasion, sur la base des caractéristiques techniques définitives et d'un coût stabilisé pour l'ensemble des sections du projet relevant de la première priorité.

Je vous prie de recevoir, Monsieur le Président, l'expression de ma considération distinguée.



Alain VIDALIES

2.6 13 AVRIL 2015 - DM PORTANT SUR LA LNPCA

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
ET DE L'ENERGIE

Paris, le 13 AVR. 2015

Le secrétaire d'Etat chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche

à

Monsieur Michel CADOT,
Préfet de Provence Alpes Côte-d'Azur,
Préfet des Bouches du Rhône

Référence : D15004715

Objet : Ligne nouvelle Provence Côte d'Azur (LN PACA)

La réalisation d'une ligne nouvelle entre Marseille, Toulon et Nice doit permettre de constituer un système ferroviaire performant pour la région Provence-Alpes-Côte-d'Azur (PACA), en reliant les trois principales métropoles. Il vise à faciliter les déplacements à l'intérieur de la région en offrant une alternative à la route et en complétant la seule ligne ferroviaire existante du littoral. Elle contribuera à ouvrir la région PACA sur les autres régions françaises, à désenclaver l'Est de la région et à poursuivre la réalisation de l'arc méditerranéen Barcelone-Gênes.

A la suite des conclusions de la Commission « Mobilité 21 » et de la décision du Gouvernement de traiter en priorité les nœuds ferroviaires marseillais et azuréen, de Nice à la ligne Cannes-Grasse, une décision ministérielle a été signée le 7 mai 2014 par mon prédécesseur et a validé la zone de passage préférentielle pour ces deux secteurs.

En parallèle, les études ont été menées sur les sections de priorité 2 entre Aubagne et Toulon et entre la ligne Cannes-Grasse et le secteur du Muy, dans l'objectif de définir les zones de passage préférentielles, qui ont été présentées à la concertation d'avril à juin 2014.

Le 14 janvier 2015, vous m'avez adressé le dossier d'approbation ministérielle préparé par Réseau Ferré de France (RFF) présentant vos propositions de zone de passage préférentielle sur ces sections de priorité 2.

Sur ces bases et pour ces sections, je décide les orientations suivantes en ce qui concerne le fuseau de passage des nouvelles infrastructures et les modalités de desserte des agglomérations :

Hôtel de Roquelaure – 244, boulevard Saint-Germain – 75007 Paris – Tél : 33 (0)1 40 81 21 22
www.developpement-durable.gouv.fr

Choix du fuseau de passage des nouvelles infrastructures pour les sections de seconde priorité.

Aubagne – Toulon :

- La section Aubagne – Col de l'Ange - Toulon :

Les études de phase 1 ont démontré l'impossibilité d'un doublement de la ligne existante entre Aubagne et Toulon et ont ainsi conduit à opter pour la réalisation d'une section de ligne nouvelle de l'ordre de 40 km dont environ la moitié en tunnel.

En cohérence avec la décision ministérielle du 7 mai 2014 portant notamment sur le choix du fuseau « B10 », la zone entre Aubagne et l'Est du vallon de Rouvière sera traversée en tunnel, à l'écart des zones urbanisées d'Aubagne et Gémenos.

S'agissant de la section entre le Col de l'Ange et l'arrivée sur Toulon, je retiens le fuseau dit «C40» qui ressort comme celui présentant le moins d'impact environnemental sur les milieux naturels et les zones agricoles sensibles, et sur les zones habitées en termes de nuisances sonores.
Une section constituée d'une alternance de tunnels et de viaducs permettra d'éviter le poljé de Cuges ainsi que les milieux naturels les plus sensibles, un passage en surface évitera le plateau de Signes, le plateau du Siou-Blanc et le bassin du Beausset, puis une section en tunnel permettra la descente vers Toulon avec une arrivée en surface en gare de Toulon Centre.

- Le réaménagement de la gare de Toulon :

Les études menées ont montré que les capacités ferroviaires de la gare actuelle de Toulon Centre et de la traversée de l'agglomération toulonnaise devraient être renforcées afin d'accueillir le trafic envisagé à l'horizon de la réalisation des sections de priorité 2. Il est notamment envisagé d'ajouter une sixième voie à quai en gare de Toulon.
Le projet final devra porter une attention toute particulière aux fonctionnalités du nouveau pôle gare en cohérence avec les différents services de mobilité, d'accessibilité et d'aménagement de ce site au cœur de la métropole toulonnaise.

Est-Var – Siagne :

- La section Est-Var – St-Cassien – Siagne :

Deux voies nouvelles seront créées entre le secteur du Muy et la vallée de la Siagne (jusqu'à la ligne Cannes-Grasse) avec l'objectif de rechercher un tracé à l'écart de la bande littorale et qui préserve les espaces naturels.

S'agissant de la section entre la gare nouvelle Est-Var, futur pôle d'échange multimodal au carrefour des voies de communication dans le secteur Ouest du Muy, et le secteur de Saint-Cassien, la zone de passage préférentielle que je retiens est basée sur le fuseau « F10 ».

Les conditions de passage entre le lac de Saint-Cassien et la Siagne, relevant de la priorité 2, ont été fixées dans le cadre de la décision ministérielle du 7 mai 2014 de façon à traiter globalement la problématique du franchissement de la vallée de la Siagne. Je confirme cette décision validant l'option « G60 », prévoyant notamment la traversée du massif du Tanneron en tunnel et dont l'arrivée dans la vallée de la Siagne est déterminée par la position de la gare de l'Ouest des Alpes Maritimes pressentie le long de l'autoroute A8, entre l'aire de service des Bréguières et le péage d'Antibes.

- Le Pôle multimodal du Muy :

Considérant l'attractivité économique de l'Est varois qui connaît notamment une croissance démographique de 2% par an, le principe d'une gare nouvelle positionnée en surface est retenu. Il est prévu que cette gare permette l'accueil de TER terminus et l'interconnexion TER/TGV. Son positionnement final devra tout particulièrement faciliter les échanges multimodaux, en cohérence avec les pôles urbains alentours et les voies de communication existantes.

Dans le prolongement des conclusions de la Commission « Mobilité 21 » et de la décision ministérielle du 7 mai 2014, les études vont se poursuivre prioritairement sur les nœuds marseillais et azuréen.

S'agissant des sections Aubagne - Toulon et Est-Var – Siagne, vous veillerez à la mise en place d'observatoires du foncier.

Dans un premier temps, ces observatoires auront pour mission d'assurer une veille et une information en matière d'occupation des sols dans les zones de passage préférentielles telles que définies ci-dessus. Ils identifieront également les secteurs qui supportent les tensions foncières les plus importantes et susceptibles d'affecter la réalisation à terme du projet.

Dans un second temps, des études complémentaires pourront être engagées sur les secteurs qui auront été identifiés comme les plus sensibles, afin de préciser ponctuellement la zone de passage de la nouvelle infrastructure et permettre ainsi de me proposer la mise en place de mesures visant à préserver la faisabilité à terme de la ligne nouvelle, pouvant aller le moment venu jusqu'à une qualification de Projet d'Intérêt Général (PIG) sur les secteurs jugés les plus pertinents. Le financement de ces études et de ces mesures sera à rechercher dans le cadre du contrat de plan (CPER) de votre région.

Vous rendrez compte régulièrement à la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer, de l'avancement des travaux de ces observatoires.

A. Vidalies

Alain VIDALIES

2.7 7 MAI 2014 - DM PORTANT SUR LA LNPCA

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
ET DE L'ENERGIE

Le secrétaire d'Etat chargé des Transports,
de la Mer et de la Pêche

Paris, le 07 MAI 2014

Réf :D14007544

Monsieur le Président,

La réalisation d'une ligne nouvelle entre Marseille, Toulon et Nice doit permettre de constituer un système ferroviaire performant pour la région Provence-Alpes-Côte-d'Azur (PACA), en reliant les trois principales métropoles. Elle vise à faciliter les déplacements à l'intérieur de la région en offrant une alternative à la route et en complétant la seule ligne ferroviaire existante du littoral. Elle contribuera à ouvrir la région PACA sur les autres régions françaises, à désenclaver l'est de la région et à poursuivre la réalisation de l'arc méditerranéen Barcelone-Gênes.

A la suite des conclusions de la Commission « Mobilité 21 » et dans le cadre des orientations précisées par le Premier Ministre le 9 juillet 2013, j'ai décidé le 21 octobre dernier la réalisation prioritaire et l'accélération du rythme des études du traitement des nœuds ferroviaires marseillais et azuréen, de Nice à la ligne Canne-Grasse, avec un objectif de déclaration d'utilité publique en 2017.

Le 31 janvier 2014, le préfet de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur m'a adressé ses propositions pour la poursuite des études, en complément de celles que vous avez présentées au directeur général des infrastructures, des transports et de la mer. Ces propositions concernent à ce stade les seuls secteurs prioritaires, dans l'attente de la concertation qui sera menée au printemps 2014 sur les sections de seconde priorité entre Aubagne et Toulon, d'une part, et entre la ligne Cannes-Grasse et le secteur du Muy, d'autre part.

Sur ces bases et pour les sections prioritaires, je décide les orientations suivantes pour la poursuite des études en ce qui concerne les fonctionnalités du projet, le fuseau de passage des nouvelles infrastructures et les modalités de desserte des agglomérations.

Fonctionnalités du projet

RFF a mené de septembre à décembre 2011 une phase de concertation sur la base de quatre scénarios et fuseaux associés relevant tous de la logique « desserte des métropoles du sud ». Les différents scénarios se différenciaient soit du point de vue du niveau de desserte envisagé, soit de la rapidité des liaisons, soit du niveau d'investissement envisagé.

Monsieur Jacques RAPOPORT
Président Réseau Ferré de France
92 avenue de France
75648 Paris Cedex 13

Hôtel de Roquelaure – 244, boulevard Saint-Germain – 75007 Paris – Tél : 33 (0)1 40 81 21 22
www.developpement-durable.gouv.fr

Les fonctionnalités du projet ont été enrichies et confortées en donnant la priorité aux trains du quotidien et en mettant en avant la nécessité de construire un système de transport global combinant la grande vitesse avec un maillage plus important entre ligne classique et ligne nouvelle. Cela implique d'adapter la vitesse aux contraintes du territoire, tout en maintenant l'objectif de diminuer les temps de parcours entre Marseille et Nice.

Les fonctionnalités principales des sections de première priorité comprennent :

- le désengorgement de la gare St-Charles comprenant la traversée souterraine de Marseille avec un raccordement nord permettant les échanges des circulations avec la LGV Méditerranée et la ligne Paris-Lyon-Marseille (PLM) historique, un raccordement sud sur la ligne Marseille-Aubagne, ainsi qu'une nouvelle gare souterraine à quatre voies à quai au niveau de la gare actuelle.

- une ligne nouvelle entre l'ouest de Nice et la ligne Cannes-Grasse visant à :

  - proposer une boucle TER desservant l'ouest du département des Alpes-Maritimes, permettant l'accroissement des dessertes régionales desservant le pôle de Sophia-Antipolis, à partir d'une gare nouvelle, et l'organisation de missions TER jusqu'à Monaco et Vintimille,

  - faciliter la réalisation d'une première phase du projet, en vue du raccordement ultérieur de la section de ligne nouvelle à l'ouest depuis le secteur du Muy, avec un objectif de diminuer les temps de parcours sur ce secteur.

Choix du fuseau de passage des nouvelles infrastructures pour les sections de première priorité

Section Marseille – Aubagne

Dans la mesure où l'essentiel de la traversée de Marseille est envisagée en tunnel, je souhaite que les études se poursuivent sur la base du fuseau dit « B10 » en recherchant la meilleure solution technique possible pour :

- l'entrée Nord, dont les différentes solutions techniques devront être comparées, notamment en termes de coût, de gestion de l'exploitation, de continuité du service et de contraintes de réalisation des travaux dans un milieu urbain dense.

RFF étudiera et me proposera différents partis d'aménagement, identifiant les enjeux d'une insertion plus ou moins proche du raccordement entre la ligne PLM et la LGV Méditerranée, en prenant en compte notamment les aménagements à prévoir entre l'entrée Nord du tunnel et le raccordement de la LGV à la ligne PLM. Ces scénarios s'appuieront sur des hypothèses de desserte contrastées, la mise à quatre voies de cette section devant être retenue comme solution de référence.

- la traversée en tunnel et le positionnement optimal de la gare souterraine selon différentes orientations et profondeurs par rapport aux quais de la gare St-Charles en surface. Le principe d'une gare souterraine à quatre voies à quai est retenu pour la poursuite des études.

Je souhaite que les études qui seront menées en phase 2 précisent sa position et permettent de répondre au mieux aux différentes exigences fonctionnelles, techniques et urbaines. A cet effet, RFF devra s'attacher à trouver le meilleur compromis entre la profondeur, le linéaire de tunnel, l'insertion dans l'environnement, la vitesse de passage en gare et le coût.

Une attention particulière devra être portée aux fonctionnalités du nouveau pôle gare en cohérence avec les différents services de mobilité, d'accessibilité et d'aménagement de ce site au cœur de la métropole Aix-Marseille-Provence. Cette attention nécessitera un travail partenarial étroit avec les différentes personnes publiques concernées, dans le respect des compétences et des responsabilités du gestionnaire d'infrastructure ferroviaire.

- la zone de sortie du tunnel St Charles.

S'agissant de la vallée de l'Huveaune, la zone de passage que je retiens pour la poursuite des études sur la base du fuseau dit « B10 », permet l'aménagement d'une quatrième voie, au nord de la voie existante. Les modalités de jumelage avec l'A50 seront étudiées, en évaluant différentes hypothèses de proximité entre les deux infrastructures, du point de vue de leurs coûts, de leurs fonctionnalités mais également de leurs conséquences en phase travaux et après mise en service sur les enjeux d'exploitation de l'autoroute et de la voie ferrée.

A l'approche d'Aubagne, la zone de passage s'élargit pour permettre d'envisager plusieurs options de sortie pour le tunnel d'Aubagne qui relève des sections de seconde priorité. Les solutions proposées devront permettre de préserver l'avenir tout en s'inscrivant dans une recherche systématique de maîtrise des coûts du projet.

Dans la poursuite des études, je souhaite que RFF porte une attention particulière aux enjeux environnementaux, notamment hydrauliques identifiés dans la vallée de l'Huveaune en particulier sur la zone d'entrée sud du tunnel de Marseille.

Enfin, RFF conduira des études d'exploitation, notamment sur la section entre l'entrée sud du tunnel et Aubagne, sur la base de scénarios de desserte contrastés, aux différents horizons du projet, permettant d'éclairer les choix en matière d'équipement (signalisation notamment) mais aussi d'exploitation sur cette section.

Section La Siagne-Nice

Les études de phase 2 seront poursuivies sur la base du fuseau dit « G60 ». RFF s'attachera à trouver le meilleur équilibre entre les zones de passage en surface et les zones de passage en tunnel avec l'objectif de prendre en compte les contraintes de coûts et les enjeux d'insertion du projet (urbanisation, environnement, milieux naturels).

Considérant la fonctionnalité de « boucle TER » attendue pour cette section, le principe d'une gare nouvelle positionnée en surface avec quatre voies à quai est retenu. Au terme des études conduites par RFF et des conclusions de la concertation, son implantation est pressentie le long de l'autoroute A8, entre l'aire de service des Bréguières et le péage d'Antibes. Je souhaite qu'elle soit précisée au regard des avantages socio-économiques qu'elle apportera notamment pour la desserte du pôle d'activités de la zone de Sophia-Antipolis et de son bassin de population.

S'agissant de l'insertion d'une gare nouvelle dans un cadre urbain très fragmenté, il conviendra d'éclairer les conditions de son opportunité au regard en particulier de ses fonctionnalités et de son positionnement. Les conditions de desserte du site de cette gare nouvelle devront ainsi être précisées, et en particulier l'articulation avec l'offre de transports collectifs.

S'agissant de la gare nouvelle Nice-Aéroport, je retiens le site localisé le long de la ligne ferroviaire existante, dans le quartier de St-Augustin, à proximité de la halte actuelle et donc face à l'aéroport de Nice-Côte d'Azur. Ce site a été également retenu par l'Opération d'Intérêt National EcoVallée dans la Plaine du Var comme pôle d'échange multimodal pour le croisement des lignes de tramway, de la gare TER, des liaisons aériennes, du projet de gare routière et d'un parc de rabattement de voitures.

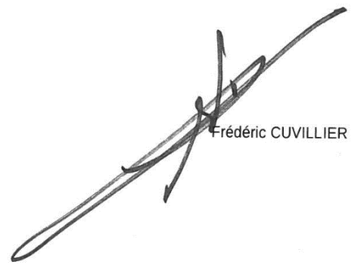
L'hypothèse retenue pour la poursuite des études est celle d'une gare à 6 voies à quai. Les études menées par RFF ont montré qu'une telle configuration était suffisante à l'horizon de réalisation des sections de premières et de secondes priorités. Les études à mener devront confirmer ce dimensionnement et préciser l'horizon à partir duquel la gare deviendrait un point dur du réseau nécessitant alors d'envisager les conditions d'une extension à 8 voies à quai.

Concernant les aménagements, le cas échéant, nécessaires entre la gare nouvelle et la gare de Nice St-Roch, je souhaite que les études à mener par RFF apportent un éclairage sur le fonctionnement du bi-pôle de gares et les enjeux d'exploitation qui y sont liés, en utilisant en priorité la meilleure optimisation des règles d'exploitation.

Les études qui seront conduites par RFF dans le cadre de la phase 2 devront en outre s'articuler avec les projets menés par les différents maîtres d'ouvrage au sein de l'EPA Plaine du Var.

Vous me tiendrez régulièrement informé de l'avancement du projet et de toute difficulté que vous pourriez rencontrer dans ce cadre.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.



Frédéric CUVILLIER

2.8 21 OCTOBRE 2013 - DM PORTANT SUR LA LNPCA.

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'ENERGIE

Le ministre délégué chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche

Paris, le 21 OCT. 2013

Réf. : D13024212

Monsieur le Président,

La commission « Mobilité 21 » m'a remis son rapport le 27 juin dernier. Elle recommande d'intensifier l'effort de conservation et de modernisation des réseaux ferroviaires, routiers et fluviaux, afin d'assurer une meilleure qualité de service, de régularité et de confort pour les usagers et de permettre à tous les territoires de bénéficier de transports performants.

En matière de nouvelles infrastructures, le Premier ministre a annoncé, le 9 juillet dernier, que le Gouvernement retenait comme référence le scénario n°2 proposé par la commission, prévoyant l'engagement de 30 Md€ de grands projets d'ici à 2030. La priorité est notamment donnée dans ce cadre au traitement des nœuds ferroviaires saturés dont les dysfonctionnements pénalisent l'ensemble du réseau.

La commission « Mobilité 21 » a examiné attentivement l'évolution du projet de ligne nouvelle Provence-Côte d'Azur (LN PCA), notamment vers une meilleure prise en compte des besoins de mobilité du quotidien. Elle a pris acte par ailleurs du consensus des collectivités territoriales sur la nécessité de privilégier un démarrage par les secteurs où les limites de capacité du réseau ferroviaire actuel sont d'ores et déjà atteintes et a ainsi proposé la réalisation prioritaire du traitement des nœuds ferroviaires marseillais (2 500 M€$_{2012}$) et azuréen, de Nice à la ligne Cannes-Grasse (4 200 M€$_{2012}$), le reste du projet étant proposé pour une réalisation postérieure à 2030.

Je partage ces recommandations et vous demande d'accélérer le rythme des études des sections de première priorité, comprenant la traversée souterraine de Marseille avec une gare à quatre voies à quai et une quatrième voie dans la vallée de l'Huveaune entre Marseille et Aubagne, ainsi qu'une section de ligne nouvelle entre Nice et la ligne Cannes-Grasse, avec un objectif de déclaration d'utilité publique en 2017.

Monsieur Jacques RAPOPORT
Président de Réseau ferré de France (RFF)
92 avenue de France
75648 PARIS CEDEX 132

Hôtel de Roquelaure – 246, boulevard Saint-Germain – 75007 Paris – Tél : 33 (0)1 40 81 21 22
www.developpement-durable.gouv.fr

Le comité de pilotage des études qui s'est réuni le 23 septembre dernier a permis d'obtenir un consensus sur le principe d'un séquencement en deux temps de la période d'information et de consultation des élus puis du public sur la zone de passage préférentielle (ZPP), avec une première séquence dès cet automne pour les opérations de première priorité afin de finaliser la première phase des études préalables à l'enquête d'utilité publique sur ces opérations.

Je souhaite en conséquence disposer, pour la fin de l'année, d'une proposition de zone de passage préférentielle sur chacune des sections « Marseille / Aubagne » et « ligne Cannes - Grasse / Nice », afin que je puisse ensuite décider des conditions de poursuite des études sur ces zones en vue de la constitution du dossier d'enquête.

Concernant les sections entre Aubagne et Toulon et entre la ligne Cannes - Grasse et le secteur du Muy, dont la commission « Mobilité 21 » recommande la réalisation au-delà de 2030, je souhaite que les études soient poursuivies. La concertation envisagée au printemps 2014 permettra d'identifier et de me faire des propositions en vue de la poursuite des études, et notamment des mesures conservatoires qui pourraient être prises afin de préserver la possibilité de réalisation de ces sections, postérieurement aux sections relevant des premières priorités. Ces aménagements seront en tout état de cause identifiés comme faisant partie du programme de l'opération, au sens du code de l'environnement, aux côtés des secteurs de première priorité.

Concernant les opérations du secteur marseillais, et dans la perspective de la réalisation du doublement capacitaire envisagé, j'ai demandé au préfet de région de veiller à ce que les opérations qu'il me proposera d'inscrire dans le contrat de plan Etat-Région 2014-2020 soient en adéquation avec les perspectives de capacité en gare St Charles avant la réalisation des aménagements souterrains. Vous apporterez l'expertise nécessaire à cette mission et à la mise en place par le préfet d'une structure de coordination à cet effet si cela s'avère nécessaire.

Je vous remercie de bien vouloir me tenir régulièrement informé de l'avancement du projet et de toute difficulté que vous pourriez rencontrer dans ce cadre.

Je vous prie de recevoir, Monsieur le Président, l'expression de ma considération distinguée.

Frédéric CUVILLIER

3 BILAN DU DEBAT PUBLIC ET DE LA CONCERTATION

3.1 RAPPORT DE SYNTHESE DU GARANT EN VUE DE L'ENQUETE PUBLIQUE (DECEMBRE 2021)

cndp Commission nationale du débat public

RAPPORT DU GARANT

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

Rapport de synthèse du garant en vue de l'enquête publique

Philippe QUEVREMONT
garant de la concertation
désigné par la Commission nationale du débat public

8

14 décembre 2021

Interne SNCF Réseau

Rapport de synthèse du garant
Projet des phases 1 et 2
de la ligne nouvelle Provence
Côte d'Azur (LNPCA)

SOMMAIRE

AVANT-PROPOS 3
RESUME DES EVENEMENTS DU PROJET DE 2005 A 2021 5
Le débat public de 2005 et ses suites 5
La concertation de 2011 sur les fuseaux de passage 5
Les enseignements de la concertation de 2011 et le rapport de la commission Mobilité 21 6
Les consultations du public de 2013 et 2014 et les décisions ministérielles de 2014 et 2015 7
La concertation de 2016 7
Le rapport du conseil d'orientation des infrastructures (COI) 8
La concertation de 2019 9
La décision de compléter la concertation de 2019 10
La concertation complémentaire de 2020-2021 11
Les suites données aux concertations de 2019 et 2020-2021 11
Bilan global de l'évolution du projet de 2005 à 2021 11
LA PRISE EN COMPTE PAR LE MAÎTRE D'OUVRAGE DES AVIS DU PUBLIC FORMULES DEPUIS 2019 12
Les comptes rendus de l'expression du public 12
La prise en compte de l'expression du public sur les aménagements dans les Alpes Maritimes 12
La prise en compte de l'expression du public sur les aménagements dans le Var 13
La prise en compte de l'expression du public sur les aménagements dans les Bouches du Rhône 13
Annexe 1 : Liste des comptes-rendus de concertation et des rapports du garant **15**

Commission nationale du débat public - 244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France
T. +33 (0)1 44 49 85 60 - contact@debatpublic.fr - www.debatpublic.fr

AVANT-PROPOS

Entre l'année 2005, au cours de laquelle un débat public était intervenu sur un projet de ligne à grande vitesse (alors baptisé LGV PACA), et le 9 décembre 2021, date à laquelle les préfets des départements des Alpes Maritimes, des Bouches du Rhône et du Var ont décidé de soumettre à enquête publique le projet des phases 1 et 2 de la ligne nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA), ce projet n'a pas seulement changé de nom. Il a aussi profondément évolué, dans ses objectifs et dans les aménagements proposés.

Cette évolution a été progressive. Les décisions qui ont balisé cette évolution relèvent du maître d'ouvrage, c'est-à-dire de Réseau ferré de France (RFF) puis de SNCF Réseau. Ces décisions ont été prises selon des modalités propres aux projets ferroviaires : pour l'essentiel le comité de pilotage du projet au niveau régional, et des décisions ministérielles au titre de la tutelle de la SNCF au niveau national.

Selon les périodes, deux processus peuvent être identifiés dans la préparation de ces décisions :

- D'une part, des phases de concertation avec le public. Ces phases ont été engagées au titre de la concertation post débat public, la première est intervenue en 2011, la dernière en 2020 et 2021. L'organisation de ces concertations était de la responsabilité du maître d'ouvrage comme l'ont confirmé deux décisions de la Commission nationale du débat public (CNDP)[1], le garant nommé par la CNDP devant veiller au respect des droits à l'information et à la participation du public.
- D'autre part, deux rapports demandés par le gouvernement en vue d'examiner l'ensemble des projets d'infrastructures de transport en France se sont prononcés sur ce projet : celui de la commission dite « Mobilité 21 » (rapport remis en 2013) et celui du conseil d'orientation des infrastructures (COI, rapport remis en 2018).

Ces deux processus de préparation de la décision publique n'ont pas fonctionné séparément. Chaque commission ou conseil a pu prendre connaissance des avis du public précédant ses travaux ; et les concertations qui ont suivi leurs rapports ont été engagées sur la base des décisions gouvernementales prises à la suite de ces rapports.

Le présent rapport de synthèse du garant de la concertation cherche à identifier dans une première partie comment les avis du public, formulés au cours des concertations successives, ont pu influencer les principaux choix du maître d'ouvrage, c'est-à-dire les orientations générales du projet.

La seconde partie de ce rapport de synthèse est plus contemporaine. Elle vise à résumer les avis du public formulés au cours des concertations intervenues depuis que les orientations générales du projet ont été stabilisées, ainsi que la façon dont le maître d'ouvrage a pris en compte ces avis. En 2019 et 2020-2021, le public s'est en effet prononcé sur un projet remanié sur la base du rapport de 2018 du COI.

Par ce rapport de synthèse, le garant répond à la demande que la CNDP a formulé dans la lettre de mission qui lui a été adressée le 8 décembre 2020[2].

[1] Décisions du 2 septembre 2015 et du 2 décembre 2020

[2] *« Vous devez également, et tout particulièrement avant l'enquête publique, rendre compte de la manière dont le maître d'ouvrage a tenu ses engagements pour répondre aux enseignements [...] des différentes phases de concertation ».*

Commission nationale du débat public - 244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France
T. +33 (0)1 44 49 85 50 - garant@debatpublic.fr - www.debatpublic.fr

Volontairement court pour en faciliter la lecture, ce rapport ne peut pas tout dire. Il doit être rappelé que les avis du public ne sont pas uniformes : ceux-ci peuvent varier selon les périodes, les personnes qui les formulent ou selon la localisation (et les impacts) de chaque aménagement projeté. Pour de plus amples précisions, le lecteur pourra se referrer aux comptes-rendus successifs de concertation établis par le maître d'ouvrage. La liste en est fournie en annexe du présent rapport. Les deux derniers rapports intermédiaires du garant, portant sur les concertations engagées sur le projet actuel depuis 2019, sont joints en annexe au présent rapport de synthèse.

Les documents référencés dans ce rapport, y compris les cartes, les schémas et les comptes-rendus, sont accessibles au public sur le site internet de la concertation, onglet *le projet* puis *documents et études* (*https://www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr/documents*). Les très nombreux documents qui y figurent sont classés par ordre chronologique inverse.

Commission nationale du débat public - 244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France
T. +33 (0)1 44 49 85 50 - garant@debatpublic.fr - www.debatpublic.fr

RESUME DES EVENEMENTS DU PROJET DE 2005 A 2021

Le débat public de 2005 et ses suites

La participation au débat public a été élevée et les choix à effectuer à son issue se sont révélés difficiles.

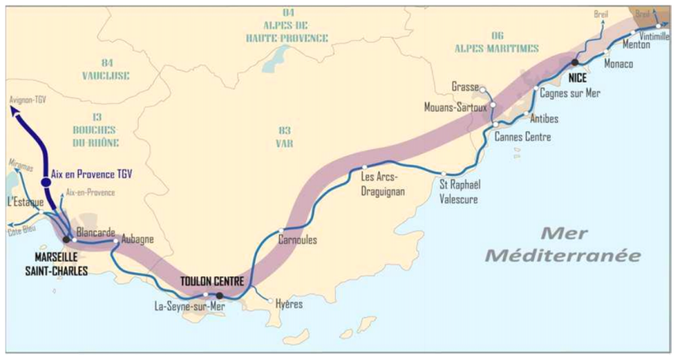
Le président de la commission particulière du débat public (CPDP) relevait[3] des *« convergences plus ou moins partagées…sur les décisions à prendre »*. Mais il constatait aussi que *« tous les acteurs se rejoignent sur la nécessité d'augmenter les capacités ferroviaires et de donner la priorité aux transports quotidiens »*.

Le président de la CPDP concluait ainsi : *« Le débat a fait ressortir, selon les objectifs poursuivis, trois familles de projets en plus de ceux nécessaires à l'amélioration des déplacements quotidiens :*
- *un projet de LGV Côte d'Azur… ;*
- *un projet de LGV desservant en chapelet les métropoles littorales… ;*
- *un projet… portant sur des liaisons régionales rapides appuyées sur le réseau existant ».*

Après des études complémentaires réalisées par le maître d'ouvrage (alors RFF), le ministre d'Etat, ministre de l'écologie, confirmait en 2009 le choix du projet dit « des métropoles du sud » desservant Marseille, Toulon et Nice, en empruntant le plus possible les emprises ferroviaires existantes.

La concertation de 2011 sur les fuseaux de passage

Quatre scénarios correspondant au choix ministériel ont été présentés au public (voir ci-dessous la carte du 1er scénario[4] :



[3] Compte rendu du débat public pages 54 et 55
[4] Carte présentée par RFF en comité de pilotage en juillet 2011

Commission nationale du débat public - 244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France
T. +33 (0)1 44 49 85 50 - garant@debatpublic.fr - www.debatpublic.fr

Cette concertation a été suspendue le 25 novembre 2011 après plusieurs manifestations et l'empêchement d'un groupe de travail dans le Var. Le garant en a cependant reconnu le caractère globalement positif.

Les enseignements de la concertation de 2011 et le rapport de la commission Mobilité 21

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

Après le rapport de la commission Mobilité 21 (juin 2013), le secrétaire d'Etat aux transports classait en première priorité le traitement des nœuds ferroviaires marseillais et azuréen. Les tronçons Aubagne-Toulon et Est Var étaient classés en seconde priorité. Le reste du projet initial, dans le sillon permien à l'est de Toulon, était de fait écarté. Les cartes suivantes[5] illustrent ce choix.

[5] Cartes présentées par RFF en comité de pilotage en septembre 2013,

Commission nationale du débat public - 244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France
T. +33 (0)1 44 49 85 50 - garant@debatpublic.fr - www.debatpublic.fr

Les consultations du public de 2013 et 2014 et les décisions ministérielles de 2014 et 2015

Pour chacune de ces deux priorités, la détermination des zones de passage préférentielles a fait l'objet d'une consultation, en 2013 et 2014. Les avis du public ont été recueillis par correspondance ou sur internet, sans l'interaction directe avec le maître d'ouvrage permise par des réunions publiques.

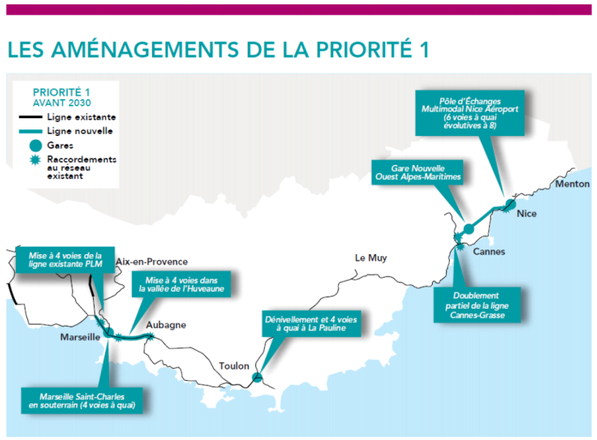
Deux décisions ministérielles ont été prises à l'issue de ces consultations, validant en 2014 et 2015 les zones de passage préférentielles.

La concertation de 2016

En avril 2015, la CNDP a émis le *« souhait qu'à l'avenir le public soit mieux associé au processus d'élaboration du projet »*. En septembre 2016, le comité de pilotage a décidé d'engager une nouvelle phase de concertation. Elle incluait des réunions publiques et portait sur la priorité 1 du projet, selon la carte suivante[6] :

[6] Carte incluse dans le dossier support de la concertation de 2016 (page 40)

Commission nationale du débat public - 244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France
T. +33 (0)1 44 49 85 50 - garant@debatpublic.fr - www.debatpublic.fr



La participation aux réunions publiques a été très forte[7], la signature de pétitions a été active[8] comme le dépôt d'avis ou de contributions sur le site internet[9]. 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 (février 2017), et le ministre chargé des transports a pour l'essentiel confirmé ces choix par lettre du 18 avril 2017. La suite montrera que cette décision s'est cependant rapidement révélée caduque (voir ci-dessous).

.

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

Le Conseil d'orientation des infrastructures (COI) a été institué par le gouvernement afin de mettre en œuvre la priorité à donner aux transports du quotidien définie en juillet 2017 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.

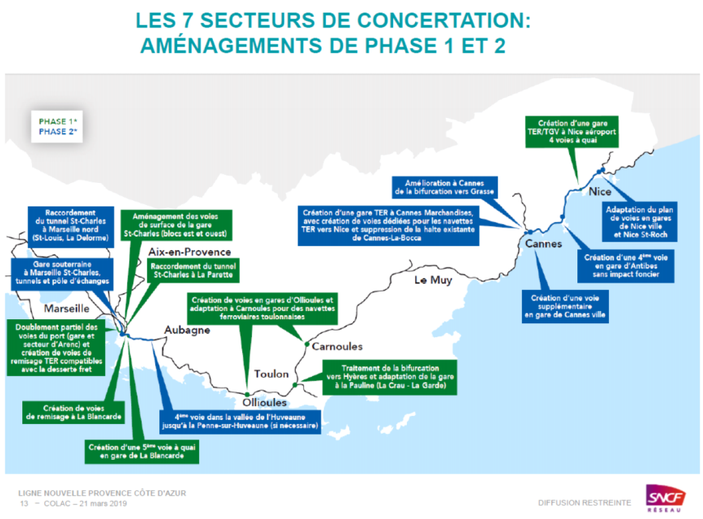
En mars 2019, la ministre chargée des transports indiquait que le gouvernement avait fait siennes les priorités identifiées par le COI et demandait à SNCF Réseau de poursuivre le projet et de recueillir l'avis du public sur le projet des phases 1 et 2 correspondant à la carte suivante[10].

[7] 2700 participants au cours de réunions publiques
[8] 8 pétitions ont recueilli un total de 9000 signatures « papier »
[9] 2200 avis ou contributions
[10] Carte extraite de la présentation en collège des acteurs le 21 mars 2019

Commission nationale du débat public - 244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France
T. +33 (0)1 44 49 85 50 - garant@debatpublic.fr - www.debatpublic.fr

La concertation de 2019

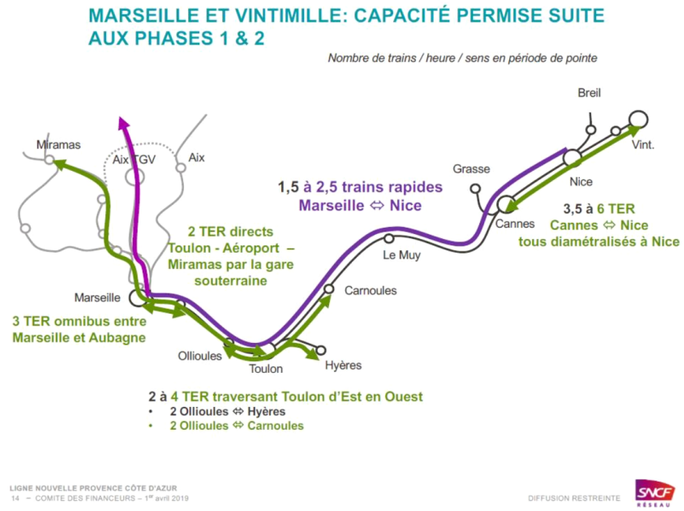
La concertation de 2019 concernait l'ensemble du projet des phases 1 et 2 de LNPCA tel que remanié après le rapport du conseil d'orientation des infrastructures (COI).



Outre la carte des aménagements proposés (voir ci-dessus), le dossier de concertation précisait les augmentations de capacité des trains, en particulier des TER, qui seraient permises après la réalisation du projet, que résume la carte suivante[11] :

[11] Carte extraite de la présentation au comité des financeurs (pilotage) réuni le 1er avril 2019

Commission nationale du débat public - 244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France
T. +33 (0)1 44 49 85 50 - garant@debatpublic.fr - www.debatpublic.fr



Cette concertation s'est déroulée sur une assez longue période, de juin à octobre 2019. La participation du public, globalement bonne, a cependant été plus faible à Marseille.

La décision de compléter la concertation de 2019

A l'issue de cette concertation, le garant a demandé au comité de pilotage réuni en 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 d'engager une concertation effective à Marseille avec les habitants de la cité Bassens 2 dont la rénovation urbaine pouvait être accélérée par le projet, ainsi qu'avec les entreprises proches de la sortie est du tunnel.

La décision ministérielle de juin 2020 a en outre 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.

Ces propositions, confortées par la décision ministérielle de juin 2020, ont conduit en novembre 2020 le maître d'ouvrage à décider d'organiser une concertation complémentaire.

Commission nationale du débat public - 244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France
T. +33 (0)1 44 49 85 50 - garant@debatpublic.fr - www.debatpublic.fr

La concertation complémentaire de 2020-2021

Cette concertation complémentaire portait donc sur le certains des aménagements du même projet général que celle de 2019. Elle 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 1er mars au 15 avril 2021.

Malgré des règles sanitaires contraignantes, qui ont conduit à remplacer les réunions publiques en salle (présentiel) par des réunions numériques, la participation du public a été élevée, y compris pour les secteurs pour lesquels le garant avait relevé une insuffisance de participation en 2019. Au total près de 3500 expressions du public ont été notées.

Les suites données aux concertations de 2019 et 2020-2021

Ces suites ont été proposées par le comité de pilotage réuni en novembre 2019, puis en janvier, avril et juillet 2021. Les lettres ministérielles de juin 2020 et de juin 2021 ont globalement confirmé ces propositions. Le maître d'ouvrage prépare sur ces bases le dossier à soumettre à enquête publique en janvier 2022. Ces suites sont présentées de manière plus détaillée dans la seconde partie de ce rapport, à partir de la page 12.

Bilan global de l'évolution du projet de 2005 à 2021

L'évolution du projet au cours de cette longue période (15 ans) est considérable. Conçu à l'origine comme un projet de ligne à grande vitesse, ses priorités ont été progressivement réorientées vers les trains du quotidien. Les expressions du public en ce sens, qui avaient commencé dès le débat public de 2005, se sont progressivement renforcées. Elles été entendues en région par le comité de pilotage à partir de 2011, mais c'est surtout à partir de 2017 que les pouvoirs publics en ont fait leur première priorité.

Cette évolution peut être résumée en quelques chiffres : si les scénarios soumis à la concertation en 2011 prévoyaient jusqu'à plus de 200 kilomètres de voies nouvelles[12], le projet soumis à concertation à partir de 2019 réduisait les voies nouvelles (hors aménagement dans des emprises ferroviaires existantes) aux seuls tunnels sous Marseille (8 kilomètres).

Les oppositions générales au projet, initialement fortes en particulier dans le Var, ont presque disparu. A l'inverse, toujours dans le Var par exemple, le soutien à un projet de navette cadencée entre l'ouest de Toulon (Saint Cyr-sur-Mer), le nord (Carnoules) et l'est (Hyères) est clairement exprimé par le public.

Les aménagements proposés à l'avis du public depuis 2019 sont situés en milieu urbain ou périurbain. Ils ont fait l'objet d'avis différenciés, en particulier selon la nature et l'importance de leurs impacts locaux. La partie suivante de ce rapport examine comment le maître d'ouvrage a prévu de prendre en compte ces avis.

[12] Source : présentation des scénarios en comité de pilotage en juillet 2011

Commission nationale du débat public - 244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France
T. +33 (0)1 44 49 85 50 - garant@debatpublic.fr - www.debatpublic.fr

LA PRISE EN COMPTE PAR LE MAÎTRE D'OUVRAGE DES AVIS DU PUBLIC FORMULES DEPUIS 2019

Les comptes rendus de l'expression du public

Le maître d'ouvrage a informé la CNDP du résultat des concertations de 2019 et 2020-2021. Ces comptes rendus ont été publiés sur le site de la concertation. Il convient de s'y référer pour prendre connaissance, de manière détaillée, de l'expression du public sur chaque aménagement projeté.

La lettre de mission adressée au garant par la présidente de la CNDP le 8 décembre 2020 demande au garant de mentionner les évolutions du projet résultant de la concertation. Ces mentions établies à partir des décisions prises par le comité de pilotage jusqu'en juillet 2021 suivront un cheminement d'est en ouest ; elles ne sont détaillées que pour les aménagements ayant fait l'objet de demandes particulières ou d'une opposition significative du public.

La prise en compte de l'expression du public sur les aménagements dans les Alpes Maritimes

Très peu d'expressions du public ont concerné les projets d'aménagement des gares de **Nice Saint Roch et Nice-ville.** Le maître d'ouvrage a annoncé [13] qu'il prendrait en compte la demande du public d'allongement de la passerelle à Nice-ville.

Pour la gare de **Nice aéroport,** le public a demandé des améliorations de l'accessibilité et de l'intermodalité, ce dont le maître d'ouvrage est convenu[14].

Le public a demandé d'accélérer l'aménagement d'une quatrième voie en **gare d'Antibes**, et que la passerelle soit refaite. Le maître d'ouvrage, qui avait annoncé qu'il poursuivrait les études d'exploitation pour vérifier la pertinence de l'aménagement d'une quatrième voie, n'a pas maintenu cette proposition à l'issue de ces études.

A **Cannes centre** l'aménagement d'une quatrième voie a fait l'objet de peu d'avis du public, tous favorables.

A **Cannes, la bifurcation vers Grasse** a fait l'objet d'une concertation en 2019. Le maître d'ouvrage a souhaité revenir en 2021 vers le public pour 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 pouvant 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, de craintes liées aux nuisances, aux prélèvements fonciers sur leurs jardins et aux délais prévisibles pour le chantier. La dévalorisation de leur bien leur semble inévitable. Comme en 2019, une contre-proposition visant à remplacer l'aménagement de cette bifurcation par une mise en correspondance des deux lignes a été présentée par une association de riverains, en suscitant en retour l'opposition d'usagers de la ligne. Le maître d'ouvrage a exposé les arguments qui l'ont conduit à écarter cette proposition alternative. Il a prévu de maintenir son projet, tout en continuant au cours du 4ème

[13] Voir le compte rendu du comité de pilotage du 22 novembre 2019.
[14] Idem

Commission nationale du débat public - 244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France
T. +33 (0)1 44 49 85 50 - garant@debatpublic.fr - www.debatpublic.fr

trimestre 2021 à dialoguer avec les riverains et 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 en 2021 que le maître d'ouvrage revienne sur le choix de localisation de la gare effectué en 2019 conformément à l'expression majoritaire de public. A défaut, des inquiétudes se sont manifestées quant aux nuisances sonores et aux risques hydrauliques. Le maître d'ouvrage a maintenu le choix de localisation effectué à l'issue de la concertation de 2019, en précisant qu'il prendrait en compte la réduction de ces nuisances et la prévention de ces risques. Le dialogue avec les riverains a été poursuivi au cours du 4ème trimestre 2021.

La prise en compte de l'expression du public sur les aménagements dans le Var

Pour la **bifurcation de La Pauline**, le public s'était prononcé en 2019 en faveur d'une solution « en terrier », enterrant la voie bifurquant vers Hyères sous les voies de Toulon à Nice. Le maître d'ouvrage a retenu cette solution. En complément, le public s'est prononcé en 2020 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. Le dialogue avec les riverains s'est poursuivi au cours du 4ème trimestre 2021.

Le projet d'aménagement du terminus nord de la navette toulonnaise à **Carnoules** a été soutenu par le public en 2019.

En 2019, le public avait majoritairement demandé que le **terminus ouest de la navette toulonnaise** soit localisé très à l'ouest de Toulon. Le maître d'ouvrage avait alors préféré une localisation à Sanary-sur-Mer, plus proche de Toulon et moins coûteuse. Relancée à la demande du ministre chargé des transports, la concertation de 2020 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 du public en faveur de Saint Cyr, mais pour une autre localisation de la gare (plus à l'ouest) ont été recueillies. Là encore, le dialogue s'est poursuivi au cours du 4ème trimestre 2021.

La prise en compte de l'expression du public sur les aménagements dans les Bouches du Rhône

Le maître d'ouvrage a renoncé au projet d'insertion d'une **4ème voie entre la gare de La Blancarde** à Marseille et **La Penne-sur-Huveaune**, qui avait suscité des protestations en 2019 et 2021, dont la rentabilité socio-économique est insuffisante. Dans le même secteur SNCF Réseau a également renoncé à aménager une **5ème voie à quai 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**, la faible participation du public constatée en 2019 avait conduit le garant à demander que la concertation soit reprise. En 2021, de très nombreuses protestations du public ont conduit le maitre d'ouvrage à renoncer à localiser des installations de chantier à la place de la ferme urbaine associative du Talus, au profit d'un autre secteur identifié avec le concours

Commission nationale du débat public - 244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France
T. +33 (0)1 44 49 85 50 - garant@debatpublic.fr - www.debatpublic.fr

des collectivités locales. Le maître d'ouvrage 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, l'expression d'oppositions au projet d'aménagement d'une gare souterraine ayant été presque inexistante. De nombreuses manifestations d'inquiétude ont été néanmoins exprimées en 2019 et en 2021, à propos des nuisances liées aux travaux. La perspective, avancée par le maître d'ouvrage en 2021, d'évacuer par voie ferrée les déblais extraits lors de la construction de la gare souterraine a été bien accueillie. Quelques manifestations d'inquiétude ont été en outre relevées en 2021 pour les immeubles situés au-dessus du tracé prévisible des tunnels, SNCF Réseau annonçant la mise en place, le moment venu, de mesures de prévention et de surveillance. Les échanges, en particulier avec les syndics des immeubles proches du tracé des tunnels, se sont poursuivis depuis septembre 2021.

L'aménagement du faisceau d'Arenc, et en particulier du **secteur de Saint André à Marseille** avait suscité l'inquiétude voire l'opposition des riverains en 2019. Le maître d'ouvrage avait souhaité rencontrer à nouveau le public pour Saint André, 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 a maintenu 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 fret[15], il est possible qu'une telle 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.

L'expression des locataires de la cité Bassens 2 ayant été insuffisante en 2019, le garant avait demandé de reprendre en 2021 la concertation relative à l'**entrée nord des tunnels à Marseille (secteur de La Delorme)**. L'expression du public (en particulier de nombreux locataires de la cité Bassens 2) a alors 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 a été effectué au cours du comité de pilotage du 12 juillet 2021, en confirmant la variante sud associée à une opération de rénovation urbaine. Le principe d'une maîtrise d'œuvre urbaine et sociale a été validé pour accompagner dès 2022 le processus de relogement.

[15] 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 le 4 mars 2020. Les dates de cette concertation sont indéterminées.

Commission nationale du débat public - 244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France
T. +33 (0)1 44 49 85 50 - garant@debatpublic.fr - www.debatpublic.fr

ANNEXE 1 : LISTE DES COMPTES-RENDUS DE CONCERTATION ET DES RAPPORTS DU GARANT

Comptes rendus de concertation établis par le maître d'ouvrage

- Décembre 2011 : Bilan d'étape. Les premiers résultats de la concertation sur les scénarios et les fuseaux (RFF)
- 2012 : Compte rendu de la concertation sur la liaison ferroviaire Nice – Italie (RFF)
- Juillet 2014 ; bilan de la consultation sur la ZPP (RFF)
- Avril 2017 : Compte-rendu de la concertation portant sur la désaturation des nœuds ferroviaires marseillais et azuréens (priorité 1)
- Décembre 2019 : Compte-rendu de la concertation portant sur l'aménagement des phases 1 et 2
- Mai 2021 : Compte-rendu de la concertation complémentaire 2020-2021

Rapports établis par le garant

- Rapport du garant (M. Philippe MARZOLF), projet de ligne à grande vitesse Provence Côte d'Azur (20 juillet 2013)
- Rapport intermédiaire du garant (24 mars 2017)
- Rapport intermédiaire du garant (20 décembre 2019), voir en annexe 2
- Rapport intermédiaire du garant (30 juin 2021), voir en annexe 3

Commission nationale du débat public - 244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France
T. +33 (0)1 44 49 85 50 - garant@debatpublic.fr - www.debatpublic.fr

ANNEXE 2 RAPPORT INTERMEDIAIRE DU GARANT (20 décembre 2019)

Commission nationale du débat public - 244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France
T. +33 (0)1 44 49 85 50 - garant@debatpublic.fr - www.debatpublic.fr

cndp 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

cndp Commission nationale du débat public

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
AVIS DU GARANT SUR LE DEROULEMENT DE LA CONCERTATION 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
RECOMMANDATIONS AU MAITRE D'OUVRAGE POUR LA SUITE DE LA CONCERTATION 18
ANNEXE 19

Commission nationale du débat public - 244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France
T. +33 (0)1 44 49 85 50 - garant@debatpublic.fr - www.debatpublic.fr

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 1er 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.

Commission nationale du débat public - 244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France
T. +33 (0)1 44 49 85 50 - garant@debatpublic.fr - www.debatpublic.fr

- **CARACTÉRISTIQUES PRINCIPALES**

• Création d'une navette ferroviaire azuréenne 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 (4ème 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 4ème 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.

Commission nationale du débat public - 244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France
T. +33 (0)1 44 49 85 50 - garant@debatpublic.fr - www.debatpublic.fr

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 COMMUNIQUES 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 CONTIBUTIONS DEPOSES 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***

Commission nationale du débat public - 244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France
T. +33 (0)1 44 49 85 60 - contact@debatpublic.fr - www.debatpublic.fr

RESUME DES EVENEMENTS DU PROJET DE 2005 A 2017[1]

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[2] 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[3].

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 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.

[1] Le lecteur souhaitant une présentation plus détaillée de cette période pourra se référer au rapport intermédiaire du garant de mars 2017
[2] 1700 participants en réunions publiques et ateliers
[3] Le rapport du garant a été examiné par la CNDP le 4 septembre 2013

Commission nationale du débat public - 244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France
T. +33 (0)1 44 49 85 50 - garant@debatpublic.fr - www.debatpublic.fr

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 1er 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[4], la signature de pétions a été active[5] comme le dépôt d'avis ou de contributions sur le site internet[6]. 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 ».*

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[7], 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 1er 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 1er 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[8].

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[9] 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 1er avril 2019 par les cofinanceurs du projet.

[4] 2700 participants au cours de réunions publiques
[5] 8 pétitions ont recueilli un total de 9000 signatures « papier »
[6] 2200 avis ou contributions

[7] Cette attente avait été relevée par le rapport du garant de mars 2017, outre celles reprises par la CNDP
[8] Adopté définitivement le 19 novembre 2019, ce projet de loi est depuis le 27 novembre 2019 à l'examen au Conseil constitutionnel.
[9] 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 cofinançant 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[10].

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 dernière s 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.

[10] Voir CE, 15 avril 2016, Fédération nationale des associations des usagers des transports

Commission nationale du débat public - 244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France
T. +33 (0)1 44 49 85 50 - garant@debatpublic.fr - www.debatpublic.fr

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 déposées 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[11]) ou à Marseille-sud en ce qui concerne les entreprises potentiellement touchées par l'entrée sud du tunnel vers Saint Charles, à La Palettte.

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.

[11] 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

Commission nationale du débat public - 244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France
T. +33 (0)1 44 49 85 50 - garant@debatpublic.fr - www.debatpublic.fr

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 1er janvier 2017[12], *« 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[13] »*.

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, 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[14] 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 1er 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 à 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).

[12] Voir l'article 8 de l'ordonnance 2016-1060 du 3 août 2016
[13] 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.

[14] Le comité technique prépare les décisions du comité de pilotage ; il réunit les services des mêmes organisations cofinançant 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[15]

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[16] :

- 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 4èmes 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 4ème 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 (5ème 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'Arenc, poursuite de la recherche d'une solution 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.

[15] 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
[16] 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

Commission nationale du débat public - 244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France
T. +33 (0)1 44 49 85 50 - garant@debatpublic.fr - www.debatpublic.fr

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).

Commission nationale du débat public - 244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France
T. +33 (0)1 44 49 85 50 - garant@debatpublic.fr - www.debatpublic.fr

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[17] 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[18]. 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 maitre 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

[17] 10 personnes en moyenne par atelier.
[18] Voir le rapport intermédiaire du garant du 24 mars 2017 page 16

Commission nationale du débat public - 244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France
T. +33 (0)1 44 49 85 50 - garant@debatpublic.fr - www.debatpublic.fr

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 4ème voie au faisceau existant depuis Marseille. Les riverains considèrent que le maître d'ouvrage veut réaliser cette partie en vue de poursuivre ensuite cette 4ème 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[19], ont ainsi quasiment disparu.

Une franche opposition s'est cependant manifestée quant à l'hypothèse d'une 4ème voie dans la vallée de l'Huveaune. Par ailleurs une pétition a recueilli 145 signatures protestant contre les impacts prévus de la 5ème 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[20], 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[21] :

- 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 ;

[19] Voir le rapport intérimaine du garant du 24 mars 2017 page 19
[20] 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
[21] Voir l'article 4 de la charte

Commission nationale du débat public - 244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France
T. +33 (0)1 44 49 85 50 - garant@debatpublic.fr - www.debatpublic.fr

- La proposition d'implanter à Marseille au nord de la gare de La Barasse la 5ème 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[22].

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).

[22] 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

Commission nationale du débat public - 244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France
T. +33 (0)1 44 49 85 50 - garant@debatpublic.fr - www.debatpublic.fr

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 maitre 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.

Commission nationale du débat public - 244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France
T. +33 (0)1 44 49 85 50 - garant@debatpublic.fr - www.debatpublic.fr

ANNEXE

Schéma 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 :

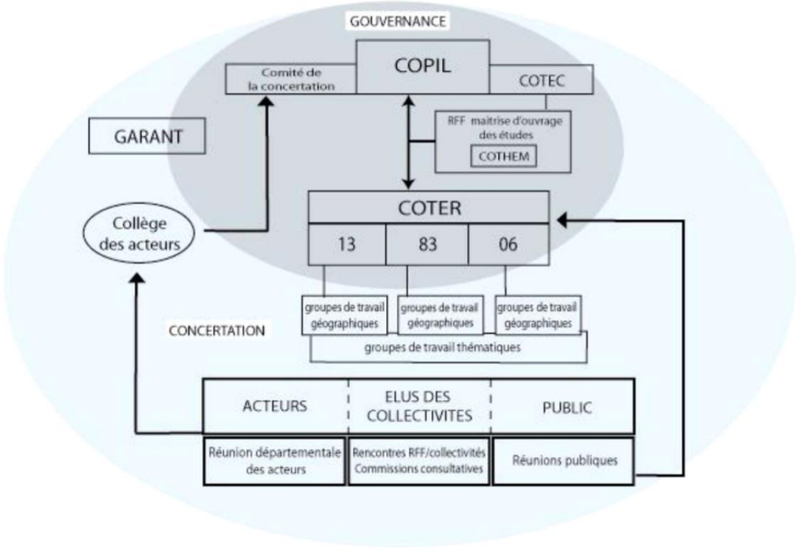


schéma de fonctionnement des instances de concertation et de gouvernance

Commission nationale du débat public - 244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France
T. +33 (0)1 44 49 85 50 - garant@debatpublic.fr - www.debatpublic.fr

cndp 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

ANNEXE 3 RAPPORT INTERMEDIAIRE DU GARANT (30 juin 2021)

cndp Commission nationale du débat public

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

Commission nationale du débat public - 244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France
T. +33 (0)1 44 49 85 50 - garant@debatpublic.fr - www.debatpublic.fr

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

Commission nationale du débat public - 244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France
T. +33 (0)1 44 49 85 50 - garant@debatpublic.fr - www.debatpublic.fr

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.

Commission nationale du débat public - 244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France
T. +33 (0)1 44 49 85 50 - garant@debatpublic.fr - www.debatpublic.fr

- **CARACTÉRISTIQUES PRINCIPALES**

• Création d'une navette ferroviaire azuréenne 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 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 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, 4ème 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 4ème 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.

Commission nationale du débat public - 244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France
T. +33 (0)1 44 49 85 50 - garant@debatpublic.fr - www.debatpublic.fr

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 (1ère 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 1ère période de concertation)
01/03/2021 au 15/04/2021 : dates de la concertation (2ème période)
19/04/2021 : réunion du comité de pilotage (choix des variantes après la 2ème 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 CONCERTATION[1] : UNE CONSULTATION ECRITE DU COLLEGE DES ACTEURS[2]**

[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

Commission nationale du débat public - 244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France
T. +33 (0)1 44 49 85 60 - contact@debatpublic.fr - www.debatpublic.fr

- **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 1ère 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

Commission nationale du débat public - 244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France
T. +33 (0)1 44 49 85 50 - garant@debatpublic.fr - www.debatpublic.fr

RESUME DES EVENEMENTS DU PROJET DE 2005 A 2020[3]

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 suivie[4] 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[5].

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

Commission nationale du débat public - 244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France
T. +33 (0)1 44 49 85 50 - garant@debatpublic.fr - www.debatpublic.fr

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 1er 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 forte[6], la signature de pétitions a été active[7] comme le dépôt d'avis ou de contributions sur le site internet[8]. 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

Commission nationale du débat public - 244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France
T. +33 (0)1 44 49 85 50 - garant@debatpublic.fr - www.debatpublic.fr

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 1er 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 2[10]) 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

Commission nationale du débat public - 244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France
T. +33 (0)1 44 49 85 50 - garant@debatpublic.fr - www.debatpublic.fr

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 1er 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.

Commission nationale du débat public - 244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France
T. +33 (0)1 44 49 85 50 - garant@debatpublic.fr - www.debatpublic.fr

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 (1er 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 boites 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 mairies[11] (ou des lieux publics si ceux-ci étaient autorisés) ;
- Réunion publique à distance et/ou ateliers spécialisés (en 2ème 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 2ème 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

Commission nationale du débat public - 244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France
T. +33 (0)1 44 49 85 50 - garant@debatpublic.fr - www.debatpublic.fr

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 exprimés[12].

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 partie[13] 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 obligations[15].

[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 16ème 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... »*

Commission nationale du débat public - 244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France
T. +33 (0)1 44 49 85 50 - garant@debatpublic.fr - www.debatpublic.fr

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 commerçants[16].

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) »*

Commission nationale du débat public - 244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France
T. +33 (0)1 44 49 85 50 - garant@debatpublic.fr - www.debatpublic.fr

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 1er janvier 2017[17], *« 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[18] »*.

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 techniques[19] 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 cofinançant les études (Etat, collectivités territoriales, SNCF Réseau) sous la présidence de M. Pierre-Alain ROCHE, membre du CGEDD

Commission nationale du débat public - 244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France
T. +33 (0)1 44 49 85 50 - garant@debatpublic.fr - www.debatpublic.fr

A compter de la fin de l'année 2020, les conditions d'intervention du garant ont été précisées par la lettre de mission[20] 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 approuvé[21] 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 reconnaitre, *a postériori*, 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

Commission nationale du débat public - 244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France
T. +33 (0)1 44 49 85 50 - garant@debatpublic.fr - www.debatpublic.fr

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 présentée[22], 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 2019[23]. 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 **4ème 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 **5ème voie à quai en gare de La Blancarde**, alors que ce projet présenté en 2019 avait suscité de nombreuses réactions d'opposition des riverains.

[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

Commission nationale du débat public - 244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France
T. +33 (0)1 44 49 85 50 - garant@debatpublic.fr - www.debatpublic.fr

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 fret[24], 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.

Commission nationale du débat public - 244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France
T. +33 (0)1 44 49 85 50 - garant@debatpublic.fr - www.debatpublic.fr

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 concernées[25].

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.

Commission nationale du débat public - 244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France
T. +33 (0)1 44 49 85 50 - garant@debatpublic.fr - www.debatpublic.fr

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 évoque 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 présentiel[26] 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 connaitre 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

Commission nationale du débat public - 244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France
T. +33 (0)1 44 49 85 50 - garant@debatpublic.fr - www.debatpublic.fr

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 publics[27], 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

Commission nationale du débat public - 244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France
T. +33 (0)1 44 49 85 50 - garant@debatpublic.fr - www.debatpublic.fr

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 :

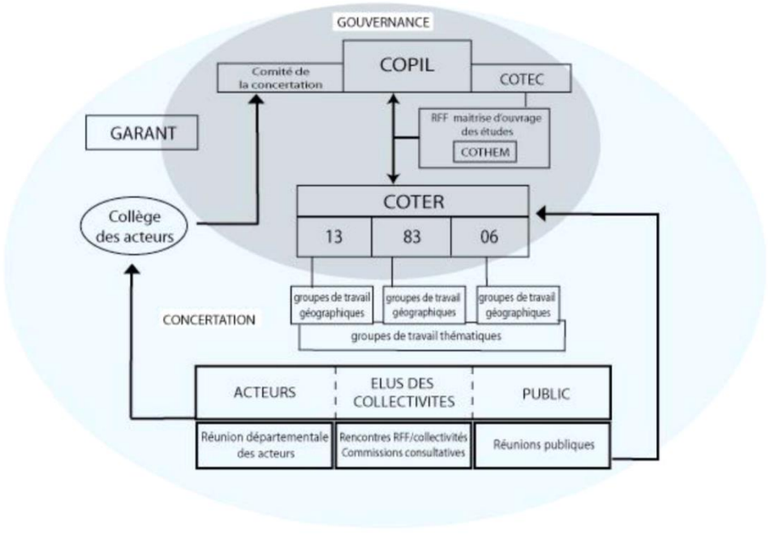


schéma de fonctionnement des instances de concertation et de gouvernance

Commission nationale du débat public - 244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France
T. +33 (0)1 44 49 85 50 - garant@debatpublic.fr - www.debatpublic.fr

cndp 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

3.2 CONCERTATION DE JUIN A OCTOBRE 2019 SUR LE PROJET DES PHASES 1 & 2

Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur

Compte-rendu de la concertation portant sur les aménagements des phases 1 et 2

Préambule

Ce document présente le **compte-rendu de la concertation avec le public sur les phases 1 et 2 du projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur portant sur la désaturation des nœuds ferroviaires marseillais et azuréen,** conduite du **12 juin au 18 octobre 2019**, conformément aux articles L121-1 du code de l'environnement, L103-2 à L103-6 et R103-1 à R103-3 du code de l'urbanisme.

Ce compte-rendu, établi par SNCF Réseau, rappelle l'historique du projet, présente le cadre et le dispositif de concertation mis en place et synthétise les avis recueillis. Il propose enfin une mise en lumière des principaux enseignements de la concertation avec le public.

Le présent compte-rendu sera rendu public.

SOMMAIRE

1 LA LIGNE NOUVELLE PROVENCE COTE D'AZUR 5
1.1 LE PROJET EN RESUME 5
1.2 L'HISTORIQUE DU PROJET : LES PRINCIPALES ETAPES 6
1.2.1 DU DEBAT PUBLIC A LA COMMISSION MOBILITE 21 6
1.2.2 DE LA COMMISSION MOBILITE 21 A LA CONCERTATION DE 2016-2017 7
1.2.3 DES ASSISES NATIONALES DE LA MOBILITE AU RAPPORT DU CONSEIL D'ORIENTATION DES INFRASTRUCTURES 7
1.2.4 LA DECISION MINISTERIELLE DU 4 MARS 2019 8
1.3 LE CALENDRIER ET LES PARTENAIRES DU PROJET 9
1.3.1 LE PLANNING PREVISIONNEL DU PROJET DES PHASES 1 ET 2 9
1.3.2 LES PARTENAIRES ET COFINANCEURS DES ETUDES 9
1.4 LES INSTANCES DE GOUVERNANCE ET DE CONCERTATION CONTINUE AVEC LES ACTEURS DU PROJET 10
1.4.1 LES INSTANCES DE GOUVERNANCE 10
1.4.2 LES INSTANCES DE CONCERTATION CONTINUE 10

2 LE CADRE DE LA CONCERTATION AVEC LE PUBLIC 11
2.1 LE CADRE REGLEMENTAIRE 11
2.2 UNE CONCERTATION SOUS L'EGIDE D'UN GARANT NOMME PAR LA COMMISSION NATIONALE DU DEBAT PUBLIC 11
2.2.1 LA COMMISSION NATIONALE DU DEBAT PUBLIC 11
2.2.2 LE GARANT DE LA CONCERTATION 11
2.2.3 LA DECISION DE POURSUIVRE LE PROCESSUS DE CONCERTATION 12
2.3 LES OBJECTIFS DE LA CONCERTATION 12
2.3.1 DANS LES BOUCHES-DU-RHONE 12
2.3.2 DANS LE VAR 13
2.3.3 DANS LES ALPES-MARITIMES 14
2.4 LES TERRITOIRES CONCERNES 15

3 LES MODALITES DE LA CONCERTATION AVEC LE PUBLIC 16
3.1 LE COMITE DES FINANCEURS DU 1ER AVRIL 2019 : VALIDATION DU DISPOSITIF DE CONCERTATION 16
3.2 LA PHASE PREPARATOIRE 16
3.2.1 LES REUNIONS D'OUVERTURE EN PREFECTURE 16
3.2.2 LES ECHANGES BILATERAUX 17
3.3 LES TEMPS 1 ET 2 : L'INFORMATION ET LA PARTICIPATION DU PUBLIC 17
3.3.1 LE DISPOSITIF D'INVITATION DU PUBLIC A PARTICIPER A LA CONCERTATION 17
3.3.2 LE DISPOSITIF D'INFORMATION DU PUBLIC 22
3.3.3 LE DISPOSITIF DE PARTICIPATION ET D'EXPRESSION DU PUBLIC 25
3.4 LES COMITES TERRITORIAUX 27

4 L'ANALYSE QUANTITATIVE DE LA CONCERTATION AVEC LE PUBLIC 28
4.1 UNE ASSEZ FORTE PARTICIPATION GLOBALE DU PUBLIC 28
4.2 LES CARACTERISTIQUES DE LA PARTICIPATION 29
4.2.1 UNE PARTICIPATION LARGEMENT PLUS IMPORTANTE EN PRESENTIEL QU'A DISTANCE 29
4.2.2 UNE PARTICIPATION ASSEZ EQUILIBREE SUR LES 3 DEPARTEMENTS 30
4.2.3 MAIS UNE PARTICIPATION DIFFERENCIEE SELON LES SECTEURS DE CONCERTATION 31
4.2.4 LES THEMATIQUES LES PLUS FREQUEMMENT ABORDEES 32
4.3 LA FREQUENTATION DU SITE INTERNET WWW.LIGNENOUVELLEPROVENCECOTEDAZUR.FR 36
4.3.1 L'EVOLUTION DES VISITES 36
4.3.2 LES PAGES CONSULTEES 36
4.4 L'ACTIVITE SUR LES RESEAUX SOCIAUX 37
4.4.1 TWITTER 37
4.4.2 FACEBOOK 37
4.5 LES RETOMBEES MEDIATIQUES 37
4.5.1 LA COUVERTURE MEDIATIQUE 37
4.5.2 L'EVOLUTION DES RETOMBEES MEDIATIQUES PENDANT LA PERIODE 39
4.5.3 LA TONALITE ET LE CONTENU DES RETOMBEES 39

5 L'ANALYSE QUALITATIVE DE LA CONCERTATION AVEC LE PUBLIC 40
5.1 LES EXPRESSIONS SUR LE PROJET DES PHASES 1 ET 2 SOUMIS A LA CONCERTATION 40
5.1.1 SECTEUR DU FAISCEAU D'ARENC 40
5.1.2 SECTEUR DE MARSEILLE NORD 41
5.1.3 SECTEUR DE LA GARE DE MARSEILLE SAINT-CHARLES 43
5.1.4 SECTEUR BLANCARDE – LA PENNE-SUR-HUVEAUNE 45
5.1.5 SECTEUR DU RER TOULONNAIS 47
5.1.6 SECTEUR DE LA PAULINE 49
5.1.7 SECTEUR D'ANTIBES-CANNES 50
5.1.8 SECTEUR DE NICE 53
5.2 LES AUTRES THEMATIQUES ABORDEES 55
5.2.1 UNE FORTE DEMANDE DE PRECISER ET REDUIRE LES INCICENCES DU PROJET 55
5.2.2 LA LNPCA 55
5.2.3 DES DELAIS DE REALISATION JUGES TROP LOINTAINS 56
5.2.4 LA CONCERTATION ET L'INFORMATION 57
5.2.5 LES AUTRES LIGNES ET AUTRES GARES 58
5.2.6 LES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX 59

6 LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION AVEC LE PUBLIC 60
6.1 UNE CONCERTATION POSITIVE 60
6.1.1 UNE BONNE INFORMATION 60
6.1.2 DES ECHANGES RICHES ET RESPECTUEUX 60
6.2 LES ELEMENTS DE CONVERGENCE POUR LA POURSUITE DU PROJET 60
6.2.1 LES OBJECTIFS DU PROJET PARTAGES 60
6.2.2 DES AMENAGEMENTS ACCEPTES 61
6.2.3 DES VARIANTES APPROUVEES OU A AFFINER 61
6.3 LES ELEMENTS A APPROFONDIR 61
6.3.1 DES AMENAGEMENTS A OPTIMISER POUR AMELIORER LEUR INSERTION ET REDUIRE LEURS INCIDENCES 61
6.3.2 DES REPONSES A APPORTER 61
6.3.3 DES POINTS A PRECISER 62
6.4 LES PERSPECTIVES POUR LA SUITE 62

1 LA LIGNE NOUVELLE PROVENCE COTE D'AZUR

1.1 LE PROJET EN RÉSUMÉ

L'attractivité démographique, touristique et économique de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur est principalement portée par les aires urbaines d'Aix-Marseille, de Toulon, de Nice et de la Côte d'Azur, qui comptent parmi les 10 plus grandes agglomérations de France et qui concentrent aujourd'hui 90% de la population des 3 départements littoraux des Bouches-du-Rhône, du Var et des Alpes-Maritimes.

Cette attractivité est aujourd'hui remise en question en raison des difficultés de déplacements, causées par la saturation progressive des réseaux routiers et autoroutiers et le manque de transports en commun capacitaires et performants. L'usage prépondérant de la voiture génère en outre de l'insécurité routière, ainsi qu'une surexposition des habitants des départements littoraux aux pollutions atmosphérique et sonore.
Pour améliorer les mobilités du quotidien et répondre aux enjeux climatiques, un report des déplacements en voiture vers le train est souhaitable. Pour cela, une plus grande fiabilité des services ferroviaires et une offre plus importante de trains sont nécessaires.

La Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur qui vise à désaturer les nœuds ferroviaires marseillais, toulonnais et azuréen et à augmenter la capacité de la ligne ferroviaire entre Marseille et Vintimille, est une réponse à ces enjeux.

Les aménagements prévus par la Ligne Nouvelle Provence côte d'Azur doivent ainsi permettre :

- dans un premier temps, de **désaturer les nœuds ferroviaires de Marseille, Toulon, Nice et la Côte d'Azur** pour répondre aux besoins de transports du quotidien des habitants des trois grandes aires métropolitaines régionales ;
- dans un second temps, **d'améliorer les liaisons ferroviaires entre ces métropoles** pour faciliter les déplacements au sein de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, ouvrir la région aux autres régions françaises et européennes et contribuer à la construction de l'arc ferroviaire méditerranéen entre l'Espagne, la France et l'Italie.

LIGNE NOUVELLE PROVENCE COTE D'AZUR
Compte-rendu de la concertation sur les aménagements des phases 1 et 2

1.2 L'HISTORIQUE DU PROJET : LES PRINCIPALES ÉTAPES

Depuis le débat public de 2005, plus de 10 années d'études et de concertation ont permis de construire progressivement le projet de désaturation des nœuds ferroviaires marseillais, toulonnais et azuréen et d'augmentation des capacités de la ligne ferroviaire entre Marseille et Vintimille dont les deux premières phases de réalisation ont été portées à la concertation en 2019.

1.2.1 DU DEBAT PUBLIC A LA COMMISSION MOBILITE 21

Le débat public de 2005 a conclu à l'opportunité d'une ligne ferroviaire nouvelle pour desservir l'est de la région, sans permettre de déterminer un tracé préférentiel ni l'équilibre entre desserte nationale (et internationale) et desserte régionale.

Des études complémentaires ont permis au ministre de l'Environnement, en 2009, de retenir le scénario dit des **«Métropoles du sud»** : en desservant Marseille, Toulon et Nice, ce scénario favorisait la complémentarité entre trains du quotidien et trains grandes lignes.

En 2011, la concertation avec le public sur les variantes fonctionnelles et les options de passage a mis en avant la priorité à donner aux trains du quotidien,
en cohérence avec les nouvelles orientations du gouvernement qui ont guidé la Commission Mobilité 21 en 2013, chargée de prioriser au rang national les projets de grandes infrastructures de transport.

La décision ministérielle de 2013 avait confirmé cette orientation et abouti au phasage de la réalisation du projet en 2 priorités :

- En première priorité (horizon 2030), la désaturation des nœuds ferroviaires de Marseille et de Nice.
- En seconde priorité (au-delà de 2030), les tronçons de ligne nouvelle entre Aubagne et Toulon et Le Muy et la vallée de la Siagne.

La section entre Toulon et le Muy, dans le Var, n'avait pas été intégrée dans le programme du projet par cette décision ministérielle. Cette section a été de fait abandonnée depuis.

1.2.2 DE LA COMMISSION MOBILITÉ 21 À LA CONCERTATION DE 2016-2017

Les consultations sur les zones de passage préférentielles de priorité 1 et de priorité 2, menées respectivement en 2014 et 2015, avaient conduit
à leur approbation, traduites dans les décisions ministérielles de mai 2014 (pour la priorité 1) et d'avril 2015 (pour la priorité 2).

En 2016 et début 2017, les variantes de tracés et de gares de la priorité 1 du projet LNPCA ont fait l'objet d'une concertation avec le public au titre des codes de l'environnement et de l'urbanisme, sous l'égide d'un garant désigné par la Commission Nationale du Débat Public.

Suite à cette concertation avec le public, la décision ministérielle du 18 avril 2017 a demandé à SNCF Réseau :

- De réaliser des études d'approfondissement sur la base des tracés et des positions de gares retenus au terme de la concertation avec le public ;
- D'étudier parallèlement deux nouvelles options issues de cette concertation, à savoir l'implantation d'une gare TER / TGV à Cannes La Bocca et la réalisation d'un passage en tunnel dans la vallée de l'Huveaune ;
- D'envisager une solution de création d'une gare à Sophia Antipolis sur le site des Clausonnes.

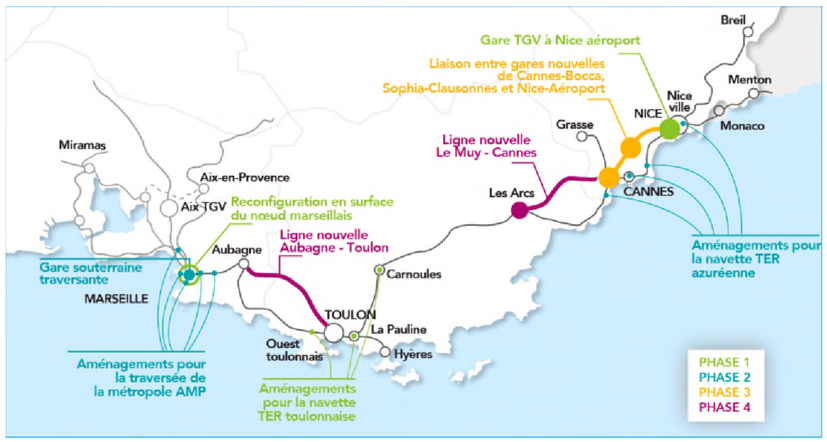
1.2.3 DES ASSISES NATIONALES DE LA MOBILITE AU RAPPORT DU CONSEIL D'ORIENTATION DES INFRASTRUCTURES

Dans son discours du 1er juillet 2017 à Rennes, Emmanuel MACRON, Président de la République, a décidé une pause dans les grands projets et annoncé la préparation d'une Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) qui aurait notamment pour ambition de programmer les projets d'infrastructures de transport.

Pour préparer cette loi, des Assises nationales de la mobilité ont été lancées le 19 septembre 2017 et un Conseil d'orientation des infrastructures (COI), présidé par Philippe DURON, a été mis en place afin de préparer le volet programmation et financement des infrastructures par la LOM.

À l'occasion de sa visite à Nice le 11 janvier 2018, le COI a pris acte de l'unanimité des élus et des acteurs socio-économiques du territoire en faveur de la LNPCA. Dans son rapport du 1er février 2018, le COI a proposé au gouvernement de retenir la LNPCA avec une planification des engagements financiers en 4 phases (lesquelles diffèrent des 2 priorités issues de la CM21 de 2013).

LIGNE NOUVELLE PROVENCE COTE D'AZUR
Compte-rendu de la concertation sur les aménagements des phases 1 et 2



Les objectifs de chacune des phases définies par le COI sont les suivants :

- **La phase 1** vise des objectifs de service centrés sur l'amélioration de la robustesse et une desserte renforcée du territoire : dans le nœud ferroviaire marseillais, autour de Toulon et à Nice Aéroport. Elle contribue également aux objectifs de capacités de la phase 2, à laquelle elle est liée.
- **La phase 2** a pour objectif de franchir un seuil d'augmentation de capacité et de robustesse majeur pour le nœud ferroviaire marseillais ainsi qu'un doublement de capacité sur le nœud ferroviaire azuréen pour les trains du quotidien. Des dessertes cadencées, fiables et fréquentes seront en place sur les trois métropoles et les temps de parcours pour les 20 000 trains traversant Marseille chaque année seront réduits de 15 minutes.
- **La phase 3** permet de franchir un deuxième seuil d'augmentation de capacité sur le long terme pour le nœud ferroviaire azuréen et crée de nouvelles dessertes TGV et TER dans les Alpes-Maritimes : Cannes et Sophia Antipolis ;
- **La phase 4** augmente la capacité entre Marseille et Vintimille et diminue les temps de parcours sur l'axe par la création de sections de ligne nouvelle.

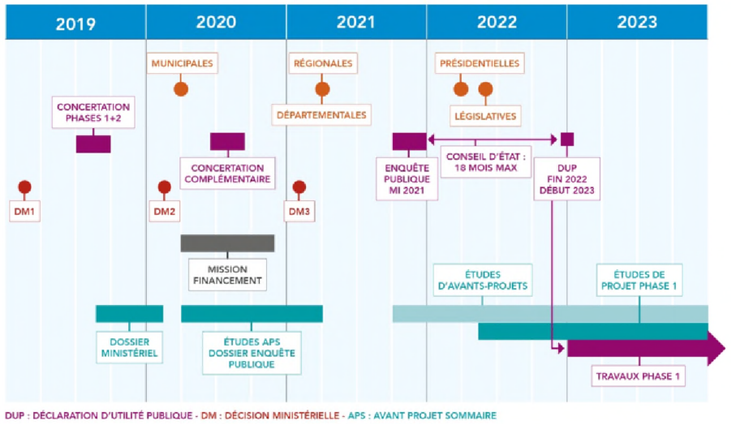
1.2.4 LA DECISION MINISTERIELLE DU 4 MARS 2019

La décision ministérielle du 4 mars 2019 a réaffirmé la nécessité de traitement des nœuds ferroviaires comme 1ère étape et demandé la réalisation sans attendre des aménagements de phase 1, puis celle des aménagements de phase 2.

Elle a demandé à SNCF Réseau de concerter sur ce projet des phases 1 et 2 de manière à pouvoir présenter un dossier ministériel qui intègre le bilan de cette concertation à l'automne 2019.

1.3 LE CALENDRIER ET LES PARTENAIRES DU PROJET

1.3.1 LE PLANNING PREVISIONNEL DU PROJET DES PHASES 1 ET 2



1.3.2 LES PARTENAIRES ET COFINANCEURS DES ÉTUDES

Suite à la décision ministérielle du 15 juin 2009 en faveur du scénario Métropoles du Sud, une convention de partenariat pour la réalisation des études a été signée le 23 décembre 2010. Aujourd'hui, les cofinanceurs des études du projet sont :

- l'Union Européenne ;
- l'État ;
- la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur ;
- le Conseil départemental des Bouches-du-Rhône ;
- le Conseil départemental du Var ;
- le Conseil départemental des Alpes-Maritimes ;
- la Métropole Aix-Marseille Provence ;
- la Métropole Toulon Provence Méditerranée ;
- la Métropole Nice Côte d'Azur ;
- la Communauté d'Agglomération Dracénoise
- la Communauté d'Agglomération Cannes Pays de Lérins
- la Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse
- la Communauté d'Agglomération Sophia-Antipolis
- SNCF Réseau.

LIGNE NOUVELLE PROVENCE COTE D'AZUR
Compte-rendu de la concertation sur les aménagements des phases 1 et 2

1.4 LES INSTANCES DE GOUVERNANCE ET DE CONCERTATION CONTINUE AVEC LES ACTEURS DU PROJET DES PHASES 1 ET 2

1.4.1 LES INSTANCES DE GOUVERNANCE

La gouvernance du projet est assurée par :

- le **comité de pilotage** (COPIL), présidé par le préfet de région et associant les représentants de tous les cofinanceurs, assure le pilotage et la validation générale des études jusqu'à l'enquête d'utilité publique ;
- le **comité technique** (COTECH), présidé par Pierre-Alain Roche, président de la section mobilités et transports du conseil général de l'Environnement et du Développement durable (CGEDD), et associant tous les cofinanceurs, prépare les réunions du COPIL et suit l'avancement des études ;
- les **comités territoriaux** (COTER), présidés par les préfets de départements et associant des représentants des collectivités (cofinanceurs ou non) concernées par le projet, du monde économique et des associations, ont vocation à recueillir et faire remonter au COPIL des propositions, remarques et suggestions, émises par l'ensemble de la société civile dans chaque département.

1.4.2 LES INSTANCES DE CONCERTATION CONTINUE

Les instances de concertation continue sont :

- le **collège des acteurs** (COLAC), instance de relais des acteurs à l'échelle globale du projet, animée par SNCF Réseau, qui associe les représentant des acteurs non cofinanceurs et le garant de la concertation pour faire part au COPIL de leurs avis et observations sur le déroulement de la concertation et l'application de la charte de concertation ;
- les **commissions consultatives** départementales qui permettent l'expression des élus locaux.

2 LE CADRE DE LA CONCERTATION AVEC LE PUBLIC

2.1 LE CADRE RÉGLEMENTAIRE

La concertation conduite en 2019 a été engagée au titre [1]:

- de la concertation continue relative au projet, menée, en application du 3e alinéa de l'article L.121-1 du code de l'environnement, par SNCF Réseau, maître d'ouvrage depuis la clôture du débat public ;
- de l'article L.103.2 du code de l'urbanisme et suivants et R.103-1.

2.2 UNE CONCERTATION SOUS L'ÉGIDE D'UN GARANT NOMME PAR LA COMMISSION NATIONALE DU DÉBAT PUBLIC

2.2.1 LA COMMISSION NATIONALE DU DÉBAT PUBLIC

La Commission nationale du débat public (CNDP) créée en 1995, est depuis la loi « relative à la démocratie de proximité » du 27 février 2002, une autorité administrative indépendante.
Elle est chargée de veiller au respect de la participation du public au processus d'élaboration des projets - publics ou privés - d'aménagement ou d'équipement d'intérêt national (création d'autoroutes, de lignes ferroviaires, de lignes électriques, ...), dès lors qu'ils comportent de forts enjeux socio-économiques ou ont des impacts significatifs sur l'environnement ou l'aménagement du territoire.
La CNDP est saisie de tous les projets d'aménagement ou d'équipement qui, par leur nature, leurs caractéristiques techniques ou leur coût prévisionnel, tel qu'il peut être évalué lors de la phase d'élaboration, répondent à des critères ou excèdent des seuils fixés par décret en Conseil d'État.
Lorsque la CNDP estime que c'est nécessaire, elle désigne un garant chargé de veiller au bon déroulement de la concertation avec le public. Le garant représente la CNDP et porte ses valeurs auprès du maître d'ouvrage et du grand public.

2.2.2 LE GARANT DE LA CONCERTATION

Le 4 mars 2015, la CNDP a nommé Philippe Quévremont, garant de la concertation sur le projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur. Sa mission est de veiller au bon déroulement de la mise en œuvre des modalités d'information et de participation du public.

Les modalités et l'organisation de la concertation ont été co-construites avec le garant, associé à l'élaboration et à la tenue du processus.
Le garant de la concertation a participé aux réunions de concertation et aux instances de gouvernance du projet.

[1] La Décision du Président de SNCF Réseau de lancer la concertation est disponible en annexes

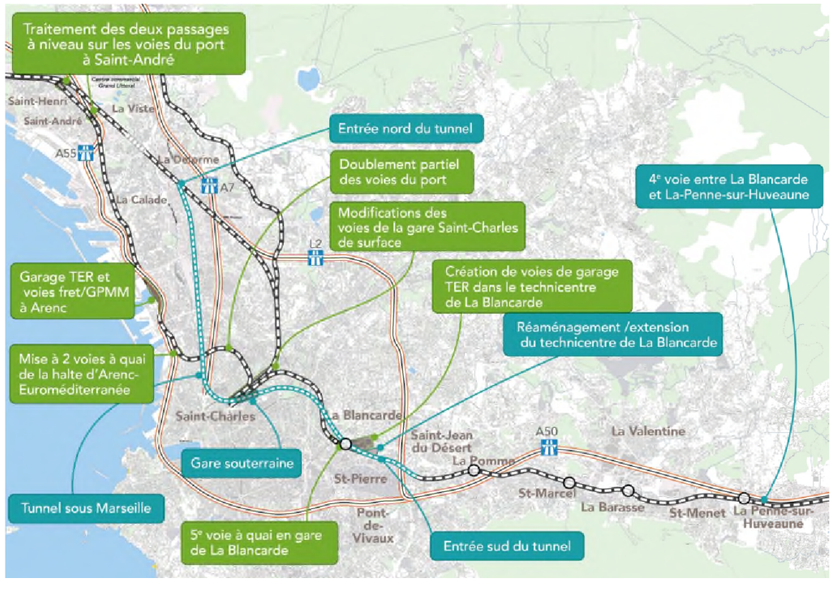
2.2.3 LA DÉCISION DE POURSUIVRE LE PROCESSUS DE CONCERTATION

Le 2 septembre 2015, la CNDP, saisie par SNCF Réseau, a décidé après en avoir délibéré qu'il n'y avait pas lieu d'organiser un nouveau débat public, au sens de l'article R-121-7 du code de l'environnement, sur le projet LNPCA.
Elle a recommandé à SNCF Réseau de poursuivre, jusqu'au lancement de l'enquête publique, le processus de concertation mis en place sous l'égide du garant qu'elle a désigné.[2]

2.3 LES OBJECTIFS DE LA CONCERTATION

La concertation, qui s'est déroulée du 12 juin au 18 octobre 2019, a porté sur le projet des phases 1 et 2 de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur.

2.3.1 DANS LES BOUCHES-DU-RHONE

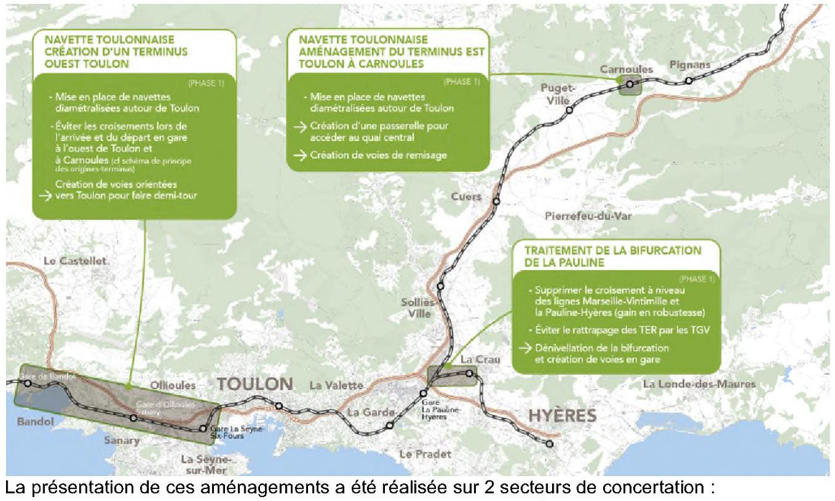


[2] La décision de poursuivre le processus de concertation du 2 septembre 2015 est disponible en annexes

La présentation de ces aménagements a été réalisée sur 4 secteurs de concertation :

- Le secteur **Blancarde – La Penne-sur-Huveaune**, comprenant le développement du technicentre de La Blancarde, l'ajout d'une 5ème voie à quai en gare de Marseille-Blancarde, la création d'une 4ème voie entre La Blancarde et La Penne-sur-Huveaune et le raccordement des voies du tunnel de la gare souterraine de Marseille Saint-Charles aux voies de la ligne Marseille Vintimille dans le secteur de La Parette.
- Le secteur de la gare de **Marseille Saint-Charles**, comprenant les aménagements du « bloc est » et du « bloc ouest » du plateau de voies de Marseille Saint-Charles, la création de la gare souterraine, la création des 2 tunnels d'accès à la gare souterraine.
- Le secteur **Marseille Nord**, comprenant la suppression des deux passages à niveau de Saint-Henri et Saint-André et l'insertion de l'entrée nord du tunnel de Marseille pour desservir la gare souterraine.
- Le secteur **Faisceau d'Arenc**, comprenant le doublement de la ligne existante entre l'entrée de la gare Saint-Charles et le faisceau d'Arenc, le passage à 2 voies à quai de la halte d'Arenc et le réaménagement du faisceau de voies existant.

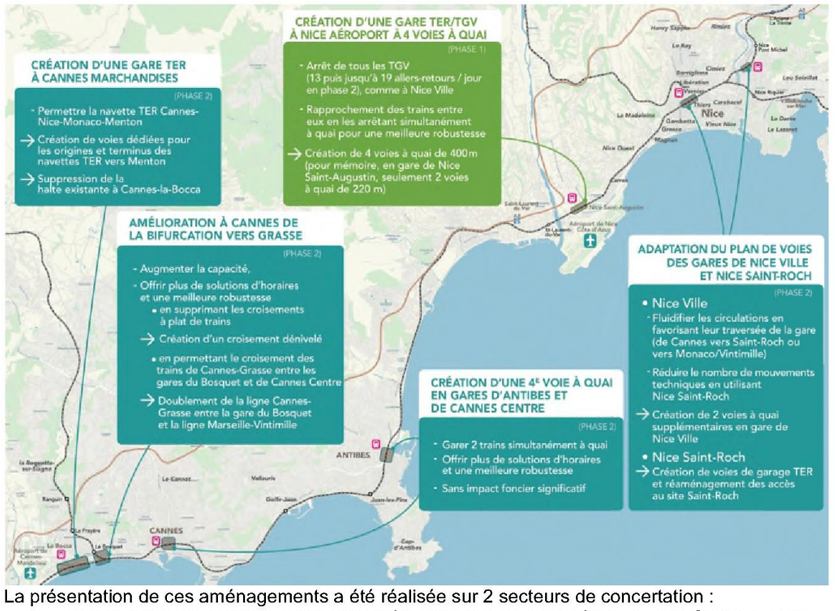
2.3.2 DANS LE VAR



La présentation de ces aménagements a été réalisée sur 2 secteurs de concertation :

- Le secteur **La Pauline**, comprenant le traitement de la bifurcation de la Pauline
- Le secteur **RER toulonnais**, comprenant la création de terminus à l'ouest et à l'est de Toulon, à Carnoules.

2.3.3 DANS LES ALPES-MARITIMES



La présentation de ces aménagements a été réalisée sur 2 secteurs de concertation :

- Le secteur de **Nice** comprenant les aménagements de Nice Aéroport, Nice Saint-Roch et Nice-Ville ;
- Le secteur **d'Antibes – Cannes** intégrant la création de 4èmes voies en gares d'Antibes et de Cannes Centre, la réalisation de la bifurcation de la ligne Cannes-Grasse ainsi que la création d'une gare TER sur le site de Cannes Marchandises.

Le public a été invité à s'exprimer sur ces aménagements et les variantes proposées pour leur réalisation, l'objectif de SNCF Réseau étant de retenir celles pour lesquelles conduire les études d'approfondissement en vue de la constitution du dossier préalable à l'enquête d'utilité publique. Le public a également pu s'exprimer plus largement sur le projet et ses composantes.

2.4 LES TERRITOIRES CONCERNÉS

L'information et la participation ont visé les élus, habitants, associations, collectivités, milieux socio-économiques et acteurs des 11 communes des départements des Bouches-du-Rhône, du Var et des Alpes-Maritimes, concernées par les aménagements des phases 1 et 2.

Les communes concernées dans les Bouches-du-Rhône sont :

- La Penne-sur-Huveaune ;
- Marseille, et plus spécifiquement les mairies des 1/7, 2/3, 4/5, 11/12 et 15/16èmes arrondissements.

Les communes concernées dans le Var sont :

- Carnoules ;
- Ollioules ;
- La Crau ;
- La Garde ;
- Sanary-sur-Mer ;
- La Seyne-sur-Mer.

Les communes concernées dans les Alpes-Maritimes sont :

- Nice ;
- Antibes ;
- Cannes.

LIGNE NOUVELLE PROVENCE COTE D'AZUR
Compte-rendu de la concertation sur les aménagements des phases 1 et 2

3 LES MODALITÉS DE LA CONCERTATION AVEC LE PUBLIC[3]

3.1 LE COMITE DES FINANCEURS DU 1ER AVRIL 2019 : VALIDATION DU DISPOSITIF DE CONCERTATION

Le comité des financeurs du 1er avril 2019 a validé les modalités d'information et de participation du public relatives au projet des phases 1 et 2.

Une phase préparatoire, de mi-avril à mi-juin 2019, a été consacrée aux **échanges avec les élus locaux** sur les évolutions du projet LNPCA depuis la dernière phase de concertation de 2017 et sur les aménagements des phases 1 et 2 soumis à la concertation.

Le **temps 1,** qui a démarré le 12 juin 2019 et s'est poursuivi jusqu'à fin juillet, a visé à :

- apporter au **public** une **information** sur les évolutions du projet, les aménagements des phases 1 et 2 et les bénéfices qu'ils apportent ;
- **échanger en ateliers et à l'occasion de permanences avec les riverains des aménagements** sur les variantes proposées pour leur réalisation.

Le **temps 2,** de début septembre au 18 octobre 2019, a consisté à :

- **informer** et **recueillir les points de vue du public** sur les variantes proposées, enrichies des avis des riverains ;
- approfondir et échanger avec le public sur les thématiques de saturation ferroviaire, socio-économie et environnement et développement durable.

Ce dispositif a été présenté au collège des acteurs le 21 mars 2019 à Marseille.

3.2 LA PHASE PREPARATOIRE[4]

3.2.1 LES RÉUNIONS D'OUVERTURE EN PRÉFECTURE

3 réunions d'ouverture destinées à initier une étape d'échanges avec les élus ont été organisées dans les Préfectures de chacun des trois départements.
Ces réunions ont eu lieu :

- le 19 avril avec les collectivités (communes et EPCI) concernées par les aménagements des phases 1 et 2 dans le Var ;
- le 19 avril, avec les collectivités (communes et EPCI) concernées par les aménagements des phases 1 et 2 dans les Alpes-Maritimes ;
- le 26 avril, avec les collectivités (communes et Métropole Aix-Marseille Provence) concernées par les aménagements des phases 1 et 2 dans les Bouches-du-Rhône.

[3] La totalité des supports d'invitation et d'information diffusés au cours de la concertation est disponible en annexes
[4] La liste des réunions organisés ainsi que la liste détaillée des participants aux réunions, les supports présentés et les synthèses réalisées sont disponibles en annexes

L'objectif de ces réunions a été de partager, avec les élus locaux, les évolutions du projet depuis la concertation de 2016-2017 ainsi que les aménagements proposés à la concertation avec le public et leurs bénéfices sur le territoire.
Ces réunions ont également permis de présenter le dispositif d'information et de participation du public prévu.

3.2.2 LES ECHANGES BILATERAUX

A partir des 3 réunions d'ouverture, tenues respectivement en préfectures du Var, des Alpes-Maritimes et des Bouches-du-Rhône, SNCF Réseau a rencontré autant que de besoin tous les maires et élus des communes et EPCI qui en ont fait la demande.
Ainsi, **23 réunions bilatérales** ont été menées entre avril et juin 2019, dont **9 dans les Bouches-du-Rhône, 6 dans le Var et 8 dans les Alpes-Maritimes.**

3.3 LES TEMPS 1 ET 2 : L'INFORMATION ET LA PARTICIPATION DU PUBLIC

Entre le 11 juin et le 16 octobre 2019, SNCF Réseau est allé à la rencontre des habitants des trois départements concernés par les aménagements des phases 1 et 2, pour leur présenter ces aménagements et recueillir leurs avis.

Pour assurer la plus large participation possible, d'importants moyens d'information, d'expression et d'échange ont été mis en œuvre par SNCF Réseau.

3.3.1 LE DISPOSITIF D'INVITATION DU PUBLIC À PARTICIPER À LA CONCERTATION

3.3.1.1 Les relations presse

Sur la période juin-juillet, ont été réalisés, pour présenter les évolutions du projet depuis 2016/2017, les aménagements des phases 1 et 2 et leurs bénéfices, ainsi que le dispositif d'information et de participation du public :

- **2 points presse,** le 27 juin à Marseille et le 4 juillet à Nice, auxquels les journalistes ont été invités,
- **1 dossier de presse**, de 8 pages, adressé à La Provence, Nice Matin et Var Matin le 17 juin,
- **5 interviews**, avec France Bleue Azur et Maritima Info le 12 juin, Nostalgie Toulon le 13 juin, Econews le 28 juin et Le Moniteur le 3 juillet.

En complément, **10 communiqués de presse** ont été adressés à La Provence, Nice Matin et Var Matin, entre le 5 et le 25 juin pour annoncer les réunions publiques d'ouverture, puis les ateliers et permanences dans chacun des 3 départements.

Sur la période de septembre-octobre, **3 interviews**, avec Nice Matin les 4 et 24 septembre et Var Matin le 5 septembre, ont été réalisés pour présenter le détail des aménagements des phases 1 et 2 dans les Alpes-Maritimes et le Var.

En complément, pour annoncer les réunions publiques locales d'abord, puis les réunions de clôture , **9 communiqués de presse** ont été adressés à La Provence, Nice Matin et Var Matin, entre le 4 septembre et le 14 octobre.

3.3.1.2 La campagne média

Sur la période juin-juillet, afin d'annoncer les réunions publiques d'ouverture de la concertation et inviter le public à participer, une **campagne média** a été réalisée, avec :

- **1 spot radio** diffusé :
  - du 3 au 10 juin, sur 3 radios locales des Bouches-du-Rhône, à raison de 6 fois par jour ;
  - du 10 au 17 juin, sur 5 radios locales des Alpes-Maritimes, à raison de 6 fois par jour ;
  - du 10 au 17 juin, sur 3 radios locales du Var, à raison de 6 fois par jour ;
- **3 insertions presse** (format 1/4 de page) ont été publiées les 11, 12 et 13 juin, respectivement dans La Provence, Var Matin et Nice Matin, pour une diffusion globale de plus 227 000 exemplaires.

2 insertions presse (format ¼ de page) complémentaires ont été publiées :

- le 22 juin dans Var Matin, afin d'annoncer la permanence à Sanary-sur-Mer du 25 juin ;
- le 25 juin dans La Provence, afin d'annoncer les ateliers riverains et permanences des secteurs Saint-Louis La Delorme et Saint-André / Saint-Henri.

Pour annoncer les permanences et les ateliers riverains organisés pour chaque secteur géographique concerné par les aménagements des phases 1 et 2 :

- **Des affiches** ont été posées sur la commune de Sanary-sur-Mer et transmises à la commune de Seyne-sur-Mer (format A3), les premières pour annoncer la permanence, les secondes la réunion publique du 25 juillet ;
- **56 118 flyers** ont été distribués, sur 3 semaines, à compter du 10 juin, dans les boites aux lettres des habitants des secteurs de Bassens/Saint-Louis, Saint-André, Saint-Charles, Arenc, Blancarde, Saint-Marcel à La Penne-sur-Huveaune, Ollioules, La Pauline, Carnoules, Cannes-Grasse, Cannes centre, Cannes La Bocca, Antibes, Nice Aéroport et Nice Ville.

Sur la période de septembre-octobre, une **communication de proximité** a été privilégiée pour annoncer les réunions publiques locales. Ainsi, toutes les mairies concernées par les aménagements des phases 1 et 2, ainsi que les fédérations de CIQ marseillaises ont été contactées durant l'été 2019 par SNCF Réseau. Il leur a été proposé de leur adresser des supports d'invitation (affiches, flyers, articles pour journaux municipaux…) pour qu'elles puissent assurer le relai de la communication.

Ont ainsi été réalisés et diffusés pour annoncer :

- la réunion publique du secteur **Faisceau d'Arenc** :
  - 1 affiche format A3 imprimée en 20 exemplaires et 1 flyer format A5 recto/verso imprimé en 100 exemplaires, adressés à la fédération des CIQ du 2ème arrondissement
- la réunion publique du secteur **Marseille Nord** :
  - 1 affiche format A3 imprimée en 5 exemplaires, 1 affiche format A4 imprimée en 10 exemplaires et 1 flyer format A5 recto/verso imprimé en 100 exemplaires, adressés à la fédération des CIQ du 16ème arrondissement
- la réunion publique du secteur de **Blancarde – La Penne-sur-Huveaune** :
  - 1 affiche format A3 imprimée en 20 exemplaires, adressés à la fédération des CIQ du 11ème arrondissement
  - 1 article, 1 affiche format A3 imprimée en 10 exemplaires et 1 flyer format A5 recto/verso imprimé en 500 exemplaires adressés à la mairie des 11ème et 12ème arrondissements
- la réunion publique du secteur gare **Marseille Saint-Charles** :
  - 1 affiche format A4, imprimée en 4 exemplaires, et 1 flyer format A5 recto/verso imprimé en 50 exemplaires, adressés au CIQ Saint-Mauront et à la fédération des CIQ du 3ème arrondissement
  - 1 affiche format A3, imprimée en 10 exemplaires et 1 flyer format A5 recto/verso imprimé en 50 exemplaires, adressés au CIQ Saint-Charles
- la réunion publique du secteur **Ouest Var** :
  - 1 article, 1 affiche format A3 imprimée en 50 exemplaires et 1 flyer format A5 recto/verso imprimé en 800 exemplaires, adressés à la mairie de La Seyne-sur-Mer
- la réunion publique du secteur de **La Pauline** :
  - 1 article, 1 affiche format A3 imprimée en 10 exemplaires et 1 flyer format A5 recto/verso imprimé en 50 exemplaires, adressés la mairie de La Crau
- la réunion publique du secteur **d'Antibes / Cannes** :
  - 1 article, 1 affiche format A3 imprimée en 10 exemplaires et 1 flyer format A5 recto/verso imprimé en 50 exemplaires, adressés la mairie de Cannes
  - 1 affiche format A3 imprimée en 1 exemplaire et 1 flyer format A5 recto/verso imprimé en 200 exemplaires, adressés à la mairie d'Antibes
  - 1 flyer format A5 recto/verso imprimé en 600 exemplaires adressé au Conseil départemental des Alpes-Maritimes.

Au total, **pour annoncer les réunions publiques locales, ont donc été imprimés :**

- **14 affiches format A4**
- **156 affiches format A3**
- **2500 flyers A5 recto/verso**

Pour annoncer les 3 réunions publiques de clôture, **3 insertions presse** ont été publiées dans Var Matin le 11 octobre et dans La Provence et Nice Matin, le 14 octobre.

3.3.1.3 Les réseaux sociaux

Les réseaux sociaux ont permis de relayer l'information sur le lancement, puis l'actualité de la concertation.

Concernant le compte Twitter @ProjetLNPCA :

- Sur la période de juin-juillet, **34 tweets d'information** ont été publiés qui ont généré 86 600 impressions de posts.
- Sur la période d'août au 18 octobre, **48 tweets d'information** ont été publié qui ont généré 104 600 impressions de posts.

Concernant Facebook :

- Sur la période de juin-juillet, **10 campagnes payantes géolocalisées** sur les différents secteurs géographiques concernés par les aménagements des phases 1 et 2 ont été réalisées entre le 21 juin et le 17, pour annoncer les ateliers riverains et les permanences sur chaque secteur.
- Sur la période de septembre octobre, **8 campagnes payantes géolocalisées** sur les différents secteurs géographiques concernés par les aménagements des phases 1 et 2 ont été réalisées entre le 2 septembre et le 6 octobre pour annoncer les réunions publiques locales.

LIGNE NOUVELLE PROVENCE COTE D'AZUR
Compte-rendu de la concertation sur les aménagements des phases 1 et 2

3.3.1.4 Les e-mailings

Sur la période de juin – juillet, 2 e-mailings ont été adressés :

- Le 7 juin, aux **5 401 personnes** dont les adresses enregistrées dans la base de données des acteurs n'étaient pas erronées, pour leur annoncer l'ouverture de la concertation et le dispositif en place ;
- Le 26 juin, aux **452 CIQ marseillais** pour leur annoncer les ateliers et permanences organisées à Marseille.

Sur la période de septembre – octobre, 3 e-mailings ont été adressés aux **5 252 personnes** enregistrées dans la base de données des acteurs :

- Le 30 août, pour leur annoncer les dates et lieux des réunions publiques locales ;
- Le 19 septembre, pour leur annoncer les dates et lieux des ateliers thématiques ;
- Le 2 octobre pour leur annoncer les dates et lieux des réunions publiques de clôture.

Ces e-mailings ont été doublés, aux mêmes dates, d'e-mailings spécifiques adressés aux élus de chacun des 3 départements.

3.3.2 LE DISPOSITIF D'INFORMATION DU PUBLIC

3.3.2.1 Le site internet www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr

Le 8 juin 2019, une version du **site Internet du projet** largement actualisée et organisée en 5 grandes rubriques, a été mise en ligne :

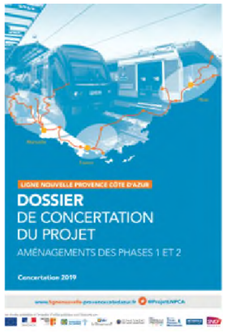
1. « Le projet » présente les objectifs du projet, ses évolutions, les aménagements des phases 1 et 2, l'équipe projet, la gouvernance et les partenaires et donne accès à l'ensemble des documents publiés depuis le débat public ;
2. « Les actualités » fournissent les informations sur les prochaines réunions de concertation, sur les derniers documents mis en ligne…
3. « Les espaces d'expression » permet de poser des questions à SNCF Réseau, de transmettre un avis ou une contribution et de consulter les réponses apportées, ainsi que tous les avis et contributions publiés ;
4. « L'espace presse » met à disposition les communiqués et dossiers de presse de la période de concertation ;
5. « La concertation 2019 » présente le planning, le dispositif et l'intégralité des supports de la concertation.

Par ailleurs sur la page d'accueil du site on trouve en téléchargement les différents supports d'information de la concertation.

3.3.2.2 Les dossiers supports de la concertation avec le public

Sur la période de juin-juillet, **un dossier support de la concertation**, de 80 pages format A4, organisé en 5 grandes parties, a été réalisé :

1. Les enjeux de mobilité sur le littoral de la région
2. Le projet, ses évolutions, ses 4 phases et son planning de réalisation
3. Les services permis par les aménagements des phases 1 et 2
4. Le détail des opérations
5. Les modalités de la concertation avec le public.



Sur la période de septembre-octobre, **8 dossiers supports de la concertation** ont été réalisés pour présenter de façon détaillée les aménagements et leurs éventuelles variantes proposés sur chacun des secteurs de concertation, à savoir :

- Faisceau d'Arenc
- Marseille Nord
- Marseille Saint-Charles
- Blancarde – La Penne-sur-Huveaune
- RER toulonnais
- La Pauline
- Cannes-Antibes
- Nice

Ces dossiers ont été mis en ligne sur le site internet du projet puis diffusé sous forme papier ou clé USB, lors des réunions publiques, des ateliers riverains et à l'occasion des permanences. Ils ont également été mis à disposition sur chacun des lieux d'exposition.

Au total, ont été distribués :

- 720 exemplaires du dossier général
- 95 exemplaires du dossier Faisceau d'Arenc
- 130 exemplaires du dossier Marseille Nord
- 120 exemplaires du dossier Marseille Saint-Charles
- 100 exemplaires du dossier Blancarde – La Penne-sur-Huveaune
- 140 exemplaires du dossier RER toulonnais
- 150 exemplaires du dossier La Pauline
- 190 exemplaires du dossier Cannes-Antibes
- 105 exemplaires du dossier Nice

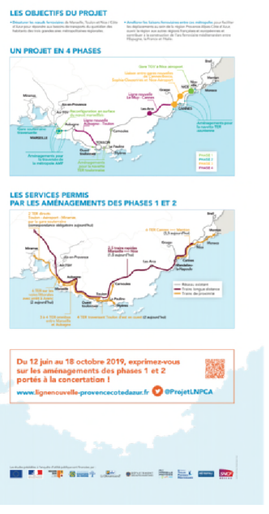
Par ailleurs, ont été consultés et téléchargés sur le site Internet :

- le dossier général respectivement à 365 et 393 reprises
- le dossier Faisceau d'Arenc à 29 et 2 reprises
- le dossier Marseille Nord à328 et 40 reprises
- le dossier Marseille Saint-Charles à 626 et 105 reprises
- le dossier Blancarde – La Penne-sur-Huveaune à 322 et 35 reprises
- le dossier RER toulonnais à 264 et 33 reprises
- le dossier La Pauline à 566 et 102 reprises
- le dossier Cannes-Antibes à 693 et 76 reprises
- le dossier Nice à 542 et 66 reprises.

3.3.2.3 Les expositions

20 expositions d'information du public sur les bénéfices apportés par les aménagements des phases 1 et 2 et sur leur contenu sur chaque secteur ont été mises en place sur toute la période de concertation avec le public dans les mairies concernées par ces aménagements et chez les partenaires cofinanceurs du projet :

- **10 dans les Bouches-du-Rhône** : en mairies des 1er et 7ème arrondissements, des 2ème et 3ème arrondissements, des 4ème et 5ème arrondissements, des 11ème et 12ème arrondissements, des 15ème et 16ème arrondissements, de la Penne-sur-Huveaune, au Conseil départemental, à la Métropole Aix Marseille Provence, à la DREAL et à la Région ;
- **6 dans le Var** : en maries de La Crau, La Garde, Carnoules, Sanary-sur-Mer, au Conseil départemental, à la Métropole Toulon Provence Méditerranée ;
- **4 dans les Alpes-Maritimes** : en maries de Cannes et Antibes, au Conseil départemental et à Métropole de Nice Côte d'Azur.



A l'occasion de chaque réunion publique, atelier et permanence, une exposition a également été installée.

Ces expositions étaient composées de panneaux de format 80x200 cm :

- 1 panneau générique sur les objectifs et le phasage du projet, ainsi que les bénéfices apportés par les aménagements des phases 1 et 2 ;
- 7 panneaux présentant, pour chacun des secteurs du projet, les aménagements objets de la concertation.

3.3.2.4 Les films

4 films ont été réalisés :

- Le premier, à vocation pédagogique, pour présenter en 3'30 les enjeux du projet et les principes des aménagements des phases 1 et 2, a été diffusé en préambule des réunions publiques et mis en ligne sur le site Internet le 11 juin ainsi que sur la page YouTube SNCF Réseau ;
- Le deuxième, consacré à la gare de Marseille Saint-Charles souterraine, a été diffusé lors de la réunion publique d'ouverture de la concertation à Marseille, lors de la réunion publique locale de Marseille Saint-Charles, lors des ateliers Marseille Saint-Charles et Quartiers Libres et mis en ligne, accompagné d'une voix off début septembre ainsi que sur la page YouTube SNCF Réseau ;
- Le troisième, consacré aux bénéfices apportés par la gare souterraine de Marseille Saint-Charles en matière de fluidification des circulations ferroviaires a été diffusé lors de l'atelier riverains et de la réunion publique locale du secteur ;
- Le quatrième, consacré aux bénéfices apportés par l'aménagement de la bifurcation de la ligne Cannes-Grasse en matière de désaturation des circulations ferroviaires a été diffusé lors de l'atelier thématique « désaturation ferroviaire » et mis en ligne sur le site internet le 4 octobre.

3.3.3 LE DISPOSITIF DE PARTICIPATION ET D'EXPRESSION DU PUBLIC

Afin de favoriser les échanges avec le public et le recueil de ses avis, différentes modalités ont été mises en œuvre.

3.3.3.1 Les réunions publiques[5]

3 séquences de réunions publiques ont été prévues dans le dispositif de concertation, afin de recueillir les avis du public :

- **3 réunions publiques d'ouverture** sur les évolutions du projet, ses bénéfices, les aménagements prévus sur chacun des 3 départements et le dispositif de concertation :
  - Le 12 juin à Marseille ;
  - Le 17 juin à Toulon ;
  - Le 18 juin à Nice
- **8 réunions publiques locales,** sur les aménagements et leurs éventuelles variantes sur chaque secteur de concertation :
  - Le 9 septembre pour Marseille Saint-Charles,
  - Le 10 septembre pour Nice,
  - Le 12 septembre pour La Pauline
  - Le 24 septembre pour Cannes-Antibes,
  - Le 26 septembre pour Marseille nord – Saint-André
  - Le 30 septembre pour Blancarde – La Penne-sur-Huveaune
  - Le 1er octobre pour le Faisceau d'Arenc
  - Le 7 octobre pour le RER toulonnais.

[5] Les supports présentés au cours des réunions publiques ainsi que les verbatim et les synthèses réalisés sont disponibles en annexes

- **3 réunions publiques de clôture** de la concertation, sur les retours et les suites de la concertation :
  - Le 15 octobre à Toulon
  - Le 16 octobre à Nice
  - Le 17 octobre à Marseille.

SNCF Réseau a par ailleurs participé à 8 réunions publiques supplémentaires :

- le 26 juin, organisée par le CIQ Saint-Pierre
- le 4 juillet, organisée par l'association des femmes de Bassens
- le 17 juillet, organisée par le CIQ Saint-André / Saint-Henri
- le 3 septembre, organisée par la Confédération des CIQ des Bouches-du-Rhône
- le 4 septembre, organisée par le CIQ des 2ème et 3ème arrondissements de Marseille
- le 17 septembre, organisée par l'association des locataires de Blancarde
- le 8 octobre, organisée par l'association des locataires de Blancarde
- le 8 octobre, organisée par le Syndicat d'Initiative et de Défense de Cannes.

Ainsi, sur la période **22 réunions publiques** ont été organisées.

3.3.3.2 Les ateliers riverains [6]

10 ateliers, à destination principalement des riverains des aménagements, mais ouverts à tout public, ont été organisés, durant le premier temps de concertation, pour échanger sur les aménagements et les variantes proposées sur chaque secteur :

- le 24 juin pour le secteur Blancarde / La Penne-sur-Huveaune ;
- le 26 juin pour le secteur bifurcation Cannes / Grasse ;
- le 27 juin pour le secteur faisceau d'Arenc ;
- le 27 juin pour le secteur Cannes La Bocca ;
- le 28 juin pour le secteur Blancarde / Parette ;
- le 1er juillet pour le secteur Marseille nord / Saint-André et Saint-Henri ;
- le 2 juillet pour le secteur Nice Aéroport ;
- le 3 juillet pour le secteur gare Marseille Saint-Charles ;
- le 8 juillet pour le secteur Marseille nord / Saint-Louis / La Delorme ;
- le 18 juillet pour le secteur ouest Var.

SNCF Réseau a par ailleurs participé, le 9 juillet, à l'atelier organisé par la Métropole Aix Marseille Provence dans le cadre du projet de requalification urbaine Quartiers Libres et à l'ordre du jour duquel figurait le projet de gare souterraine de Marseille Saint-Charles.

Ainsi, sur la période **12 ateliers géographiques** ont été organisés.

[6] Les supports présentés au cours des réunions publiques ainsi que les verbatim et les synthèses réalisés sont disponibles en annexes

3.3.3.3 Les ateliers thématiques[7]

Afin d'éclairer des thématiques qui avaient suscité des demandes de la part du public lors de la précédente phase de concertation de 2016/2017, la Commission Nationale du Débat Public avait demandé de mettre en place des instances d'échanges. 3 ateliers thématiques ont donc été organisés :

- Le 27 septembre, à Toulon, sur l'environnement et le développement durable ;
- Le 2 octobre, à Marseille, sur la socio-économie ;
- Le 3 octobre, à Nice, sur la désaturation ferroviaire.

3.3.3.4 Les permanences de SNCF Réseau[8]

Afin de répondre aux questions individuelles et faciliter les échanges portant sur des situations particulières, **24 permanences** d'une demi-journée chacune, ont été organisées dans les communes concernées par les aménagements des phases 1 et 2 :

- 10 dans les Bouches-du-Rhône ;
- 7 dans le Var ;
- 7 dans les Alpes-Maritimes.

3.3.3.5 Les supports de recueil des expressions

La version actualisée du **site Internet,** fortement orientée vers l'expression du public, mise en ligne le 11 juin 2019, a permis au public de donner son avis sur le projet LNPCA (variantes de tracés et de positions de gares), de déposer des contributions ou de poser des questions.

23 registres de la concertation ont été mis à disposition sur les lieux d'exposition, lors des réunions publiques, des ateliers et des permanences.

3.4 LES COMITES TERRITORIAUX

A l'issue de la période de concertation avec le public, 3 comités territoriaux[9] ont été réunis à l'initiative des Préfets des 3 départements, afin que le maître d'ouvrage leur présente le retour de la concertation sur chaque département et chaque aménagement proposé :

- Le 22 octobre dans les Bouches-du-Rhône,
- Le 24 octobre dans le Var,
- Le 4 novembre dans les Alpes-Maritimes.

[8] La liste des permanences est disponible en annexes
[9] Les comités territoriaux qui font partie des instances de gouvernance du projet sont décrits au chapitre 1.4.1

4 L'ANALYSE QUANTITATIVE DE LA CONCERTATION AVEC LE PUBLIC

4.1 UNE ASSEZ FORTE PARTICIPATION GLOBALE DU PUBLIC[10]

Les actions d'information mises en œuvre par SNCF Réseau durant la concertation ont abouti à **2107** participations :

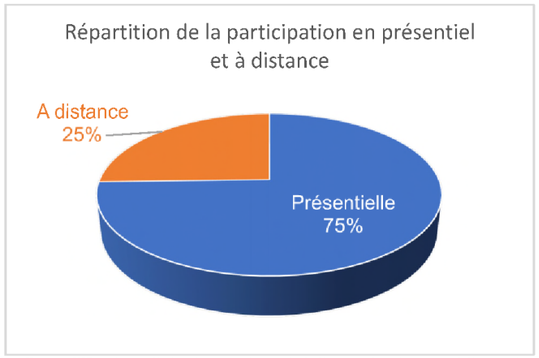
- 1263 participants aux 22 réunions publiques organisées et 388 prises de parole enregistrées lors de ces réunions publiques ;
- 194 participants aux 11 ateliers géographiques ;
- 32 participants aux 3 ateliers thématiques ;
- 82 participants aux 24 permanences avec le maître d'ouvrage ;
- 205 avis postés sur le site Internet et par courrier ;
- 82 avis déposés dans les registres papier mis à disposition ;
- 71 questions posées à SNCF Réseau ;
- 32 contributions communiquées ;
- 1 motion du pôle métropolitain Cap Azur ;
- 145 signatures pour 1 pétition.

En matière de comptabilisation de ces expressions, il est considéré qu'un même avis peut comprendre plusieurs thèmes. Lorsqu'un avis porte sur plusieurs thèmes, il en est donc fait compte rendu sur plusieurs thèmes.

[10] La totalité des expressions du public est disponible en annexes

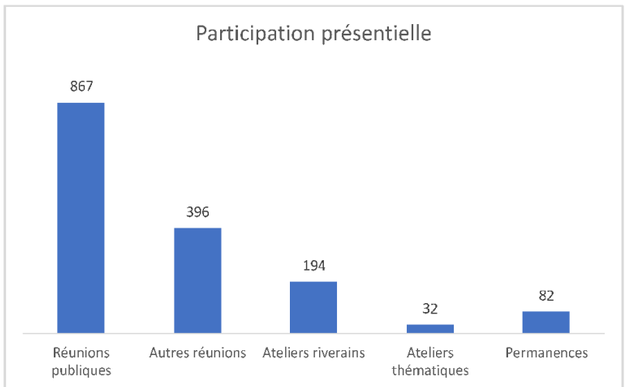
4.2 LES CARACTERISTIQUES DE LA PARTICIPATION

4.2.1 UNE PARTICIPATION LARGEMENT PLUS IMPORTANTE EN PRÉSENTIEL QU'A DISTANCE

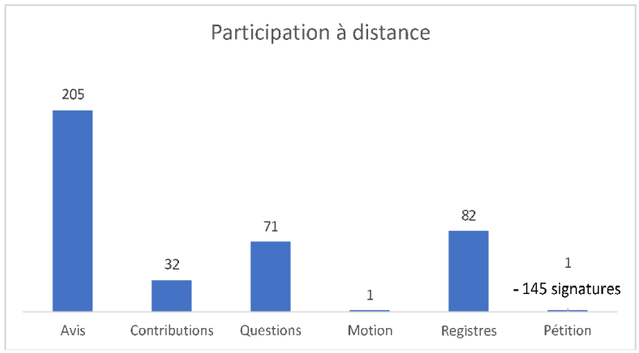


L'importance du dispositif présentiel mis en place (ateliers, réunions publiques) a permis de mobiliser un très large public.

Cette participation présentielle a été particulièrement importante lors des réunions publiques, avec plus de 60 participants en moyenne par réunion.

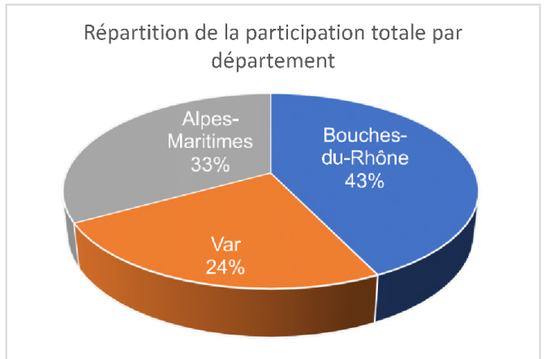


Concernant la participation à distance, le dépôt d'avis sur le site internet a été le vecteur de participation le plus important. Le nombre de questions posées au maître d'ouvrage s'est avéré relativement faible au regard du nombre d'aménagements soumis à la concertation, ce qui tend à montrer que ceux-ci ont été globalement bien compris du public.



4.2.2 UNE PARTICIPATION ASSEZ ÉQUILIBRÉE SUR LES 3 DÉPARTEMENTS

Sont comptabilisées dans l'analyse les expressions transmises via l'ensemble des modes de participation (réunions publiques, ateliers, permanences, courriers, site internet…).

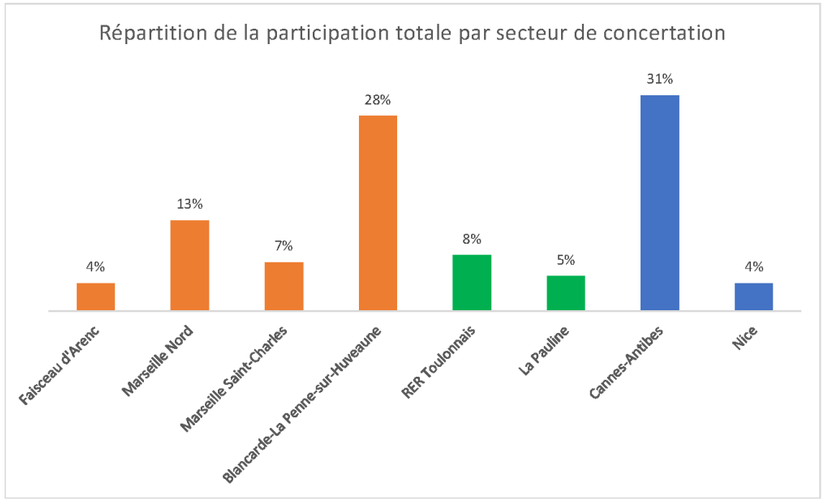


Si la participation dans les Bouches-du-Rhône apparait plus importante que dans les 2 autres département, ceci s'explique par le fait qu'un plus grand nombre de réunions, ateliers ou permanences y a été organisé, compte tenu du plus grand nombre de secteurs d'aménagements concernés par les phases 1 et 2. En effet, plus de la moitié des espaces de rencontres et d'échanges avec le maître d'ouvrage ont été organisés dans les Bouches-du-Rhône, contre 1/5 dans le Var et ¼ dans les Alpes-Maritimes.

4.2.3 MAIS UNE PARTICIPATION DIFFÉRENCIÉE SELON LES SECTEURS DE CONCERTATION

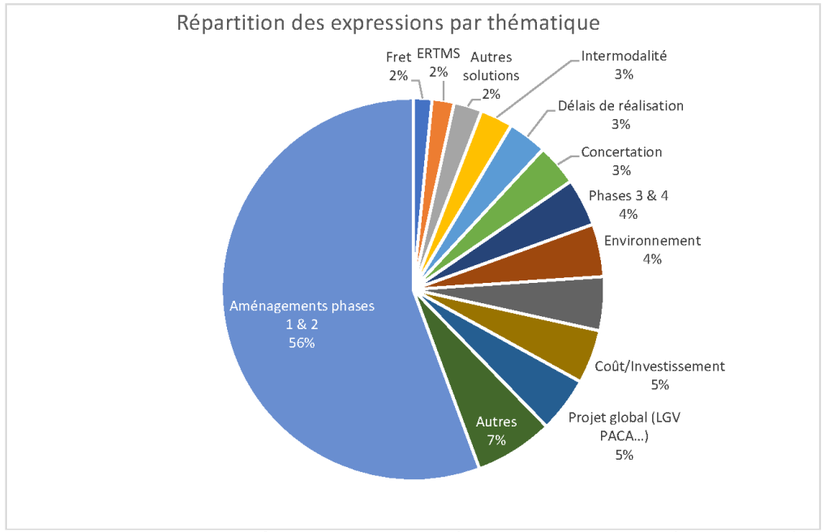
Les 2 secteurs de concertation ayant le plus largement mobilisés, tant en présentiel (à travers les réunions publiques locales, les ateliers riverains et les permanences) que tout vecteur d'expression confondu sont ceux de :

- **Cannes-Antibes**, en particulier sur la bifurcation de la ligne Cannes-Grasse, qui représente près du tiers de la participation,
- **Blancarde - La Penne-sur-Huveaune**, en particulier au sujet de la 5ème voie en gare de Blancarde.



4.2.4 LES THEMATIQUES LES PLUS FREQUEMMENT ABORDEES

4.2.4.1 Tout mode d'expression confondu

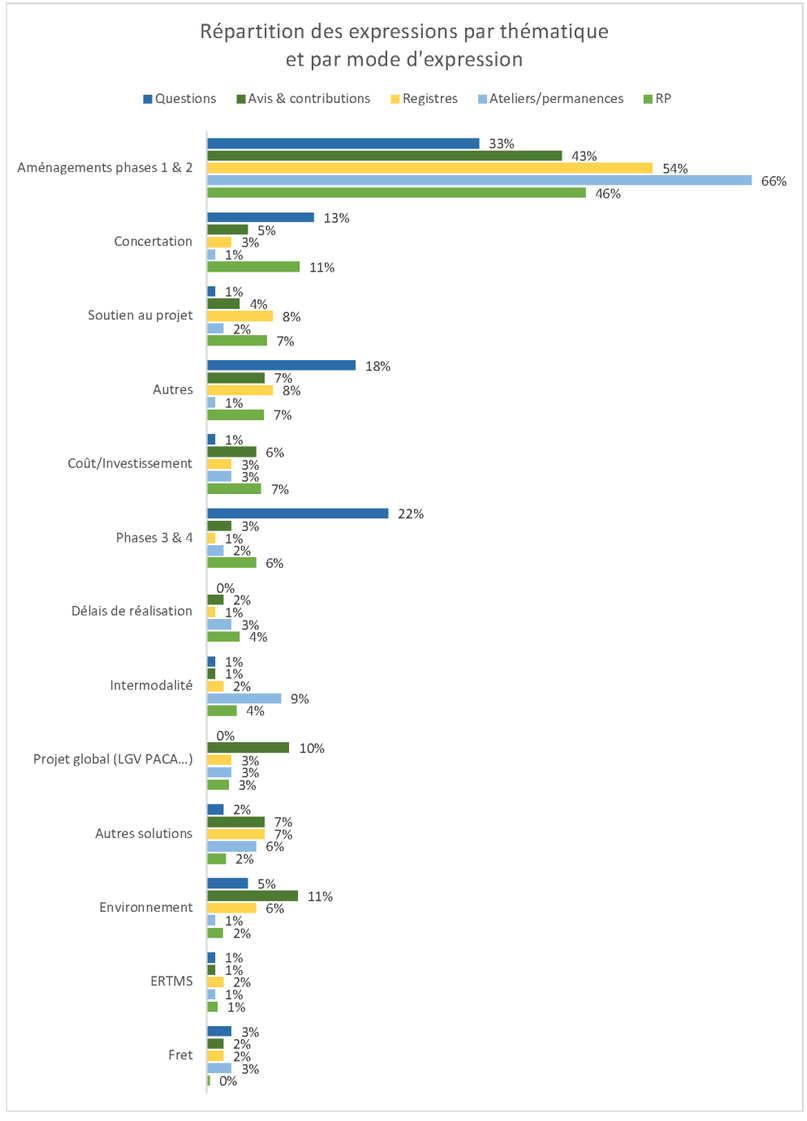


Tout mode d'expression confondu, les participants à la concertation se sont d'abord exprimés sur le **projet des phases 1&2** proposé à la concertation, qui représentent 56% des expressions. Viennent ensuite :

- Les questions ou avis posées sur **d'autres lignes, d'autres gares** que celles de la LNPCA ou sur **la qualité de service** qui constituent 7% du total des expressions,
- L'opposition ou le soutien à la **LNPCA**, voire la LGVPACA, dans son intégralité qui représente 5% du total des expressions,
- **Les coûts et les investissements**, qui représentent 5% des expressions.

4.2.4.2 Par mode d'expression

En fonction des modes d'expression utilisés, la récurrence des thématiques diffère, comme le montre le graphique ci-après.



On constate que :

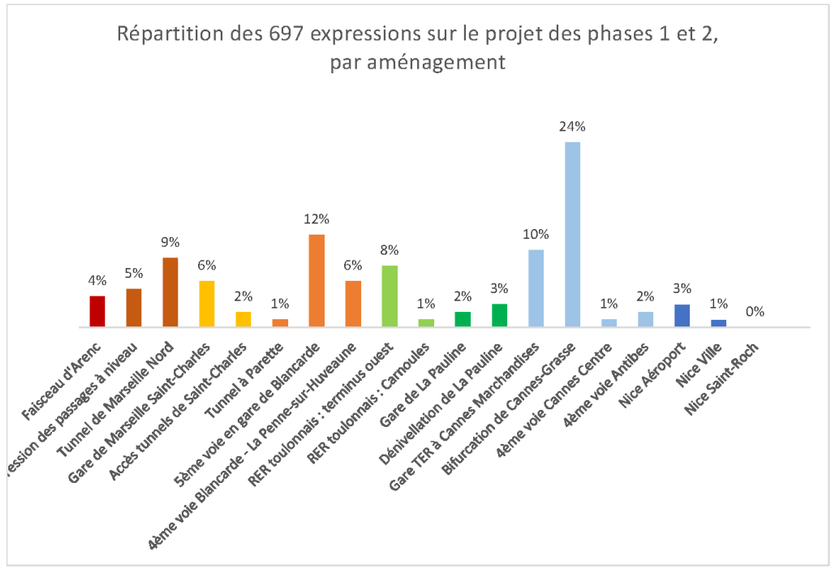
- le projet des phases 1 et 2 arrive en tête des expressions, quel que soit le support. Mais il représente 2/3 des expressions dans les **ateliers riverains et les permanences** contre 1/3 dans les questions posées sur internet. En effet, les participants s'étant déplacés en ateliers ou permanences étaient directement concernés par les aménagements proposés et les échanges étaient donc centrés sur ces aménagements ;
- les thématiques des phases 3 et 4 de la LNPCA, des autres gares ou lignes que celles concernées par la LNPCA et la concertation ont d'abord fait l'objet, notamment lors de la première phase de concertation, de **questions posées au maître d'ouvrage via le site internet**. En effet, les participants ont demandé dans les Alpes-Maritimes quel était le devenir de la section de ligne nouvelle via Sophia-Antipolis et, dans le Var, quel était celui de la ligne entre Aubagne et Toulon. Ils ont également demandé des renseignements sur le déroulement des ateliers et des permanences lors de la première phase de la concertation ;
- **les avis exprimés** via le site internet ou par courrier et les **contributions** ont été le support privilégié pour s'exprimer sur la LNPCA dans sa globalité, voire encore souvent la LGV PACA dans les avis, et, en lien avec celui-ci sur son coût et son impact environnemental ;
- les **registres** ont été le support le plus utilisé pour manifester son soutien au projet, en particulier à l'issue de permanences lors desquelles des réponses satisfaisantes ont été apportées ou encore à Cannes, où une mobilisation de soutien à la position de la Mairie (pour la variante SICASIL de la gare de La Bocca et pour la variante Marseille-Vintimille en terrier de la bifurcation de la ligne Cannes-Grasse) ;
- au-delà des expressions sur les aménagements concernés, **les ateliers riverains et les permanences** ont été le mode le plus utilisé pour s'exprimer sur les questions d'intermodalité ;
- c'est en particulier à l'occasion des **réunions publiques** que les participants ont affirmé leur soutien au projet et qu'ils se sont plaints du manque d'information ou ont fait la demande d'une information et concertation plus importante.

Sont comptabilisés dans la suite du document, les expressions transmises via l'ensemble des modes de participation (réunions publiques, ateliers, permanences, courriers, site internet…).

4.2.4.3 La répartition des expressions sur le projet des phases 1 et 2

62% des 697 expressions sur les aménagements des phases 1 et 2 ont porté sur :

- La bifurcation de la ligne Cannes-Grasse sur laquelle ont porté près du ¼ des expressions,
- La 5ème voie en gare de Blancarde
- La gare TER de La Bocca sur le site de Cannes Marchandises
- L'entrée de tunnel nord de Marseille
- Le terminus ouest du RER toulonnais.



4.3 LA FREQUENTATION DU SITE INTERNET WWW.LIGNENOUVELLEPROVENCECOTEDAZUR.FR

4.3.1 L'ÉVOLUTION DES VISITES

Du 8 juin 2019, date de mise en ligne de la nouvelle version du site Internet, au 18 octobre 2019, date de fin de la concertation, le site a été visité à **12 283 reprises**.
L'activité a été particulièrement intense, en juin au lancement de la concertation, puis en septembre lors de la mise en ligne des dossiers de concertation par secteur et enfin, en octobre à la fin de la période de concertation.

4.3.2 LES PAGES CONSULTEES

Les visites ont duré en moyenne 4 minutes.

Le taux de rebond moyen sur la période (c'est-à-dire le nombre de visiteurs qui n'ont consulté qu'une seule page lors de leur visite sur le site) s'est élevé à 36,21%.

Plus de 55 400 pages ont été vues au total. Les 10 premières pages consultées, qui représentent 55% du total des consultations, se répartissent comme suit :

« Accueil »	13 087
« Exprimez-vous »	2 854
« Supports de la concertation »	2 608
« Documents »	2 234
« Planning de la concertation»	2 183
« Phases de réalisation »	1 823
« Dispositif d'information et de participation »	1 817
« Zoom sur les phases 1 et 2 »	1 812
« Espace presse »	1 726
« Bénéfices du projet sur la Côte d'Azur »	1 360

4.4 L'ACTIVITÉ SUR LES RÉSEAUX SOCIAUX

4.4.1 TWITTER

Sur la totalité de la période de concertation, **121 personnes se sont abonnées** au compte Twitter @ProjetLNPCA (79 sur la période de juin-juillet et 42 sur la période d'août à octobre), pour atteindre un total de **718 abonnés**.

Le profil du compte a été **visité 2226 fois** sur l'ensemble de la période de concertation (1177 sur juin-juillet et 1049 d'août à octobre).

4.4.2 FACEBOOK

Sur l'ensemble de la période de concertation, les 18 campagnes géolocalisées ont généré plus de **1 million d'impressions de posts** (365 000 sur la période de juin-juillet et 690500 d'août à octobre) et **1400 clics** soit vers les formulaires d'inscription aux ateliers, soit vers le site internet.

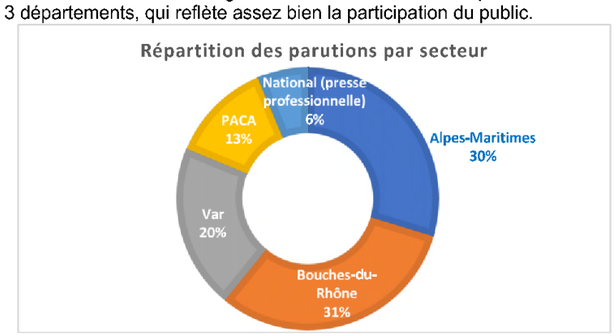
4.5 LES RETOMBÉES MÉDIATIQUES [11]

4.5.1 LA COUVERTURE MÉDIATIQUE

Les relations presse (points presse, interviews et envois de communiqués) ont permis d'obtenir 64 retombées médiatiques entre le 5 juin et le 18 octobre.

4.5.1.1 Les parutions par territoire

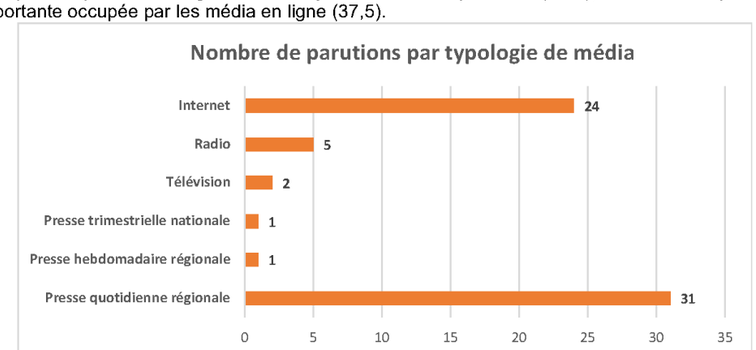
Au total, 94% des retombées sont régionales avec un traitement quantitatif assez équilibré sur chacun des 3 départements, qui reflète assez bien la participation du public.



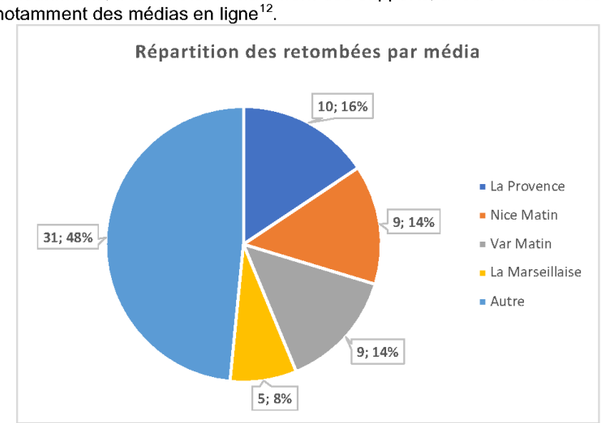
[11] La liste des retombées médiatiques et les articles publiés sont disponibles en annexes

4.5.1.2 Les parutions par typologie de média

Si la presse quotidienne régionale est majoritaire dans les parutions (48%), il faut noter la part importante occupée par les média en ligne (37,5).



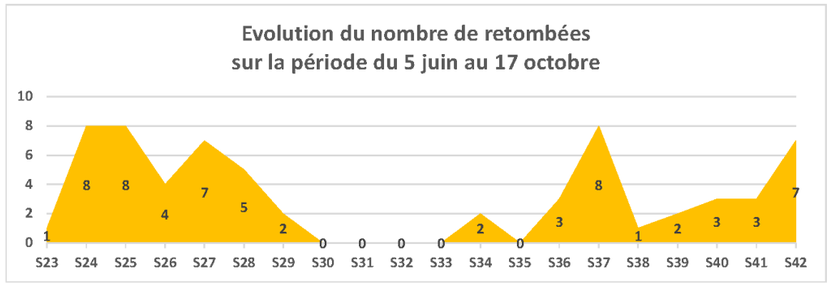
La Provence, Nice Matin et Var Matin, à savoir les 3 premiers quotidiens des 3 départements concernés par le projet sont les 3 supports ayant, à part égale, le plus parlé du projet et de la concertation. Néanmoins, il faut noter l'éclatement des supports, avec 31 retombées dans près de 20 médias, notamment des médias en ligne[12].



[12] Les supports ayant consacré au moins un article au projet sont : Gomet.net ; France Bleu Azur ; Maritima.info ; France info.fr ; Nostalgie Toulon ; 20 minutes.fr ; France Bleu Provence ; Les petites affiches.fr ; Tribune Bulletin Côte d'Azur ; France 3 Provence Alpes ; Marsactu ; Ecomnews.fr ; France 3 Côte d'Azur ; WebTimeMedias.com ; Tribuca.net ; Bus & Car Connexion ; TPBM-Presse.com ; L'Antenne.com ; Déplacements Pros.com ; La Lettre Economique et Politique de Paca.fr

4.5.2 L'ÉVOLUTION DES RETOMBÉES MÉDIATIQUES PENDANT LA PÉRIODE

Durant la période de concertation, 4 temps forts ont été repris dans les médias :
- Les réunions d'ouverture de la concertation
- La tenue des ateliers riverains
- Les réunions publiques locales
- Les réunions de clôture.

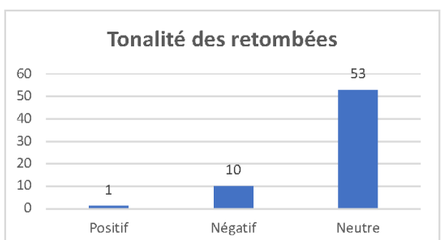


4.5.3 LA TONALITÉ ET LE CONTENU DES RETOMBÉES

Près de 83% des retombées médiatiques ont été informatives, d'abord pour présenter le contenu du projet (72%), puis celui du dispositif de concertation (45%).

Le fait que les parutions polémiques soient en large minorité (seulement 15%) traduit le fait que les phases 1 et 2 du projet ont été globalement comprises et acceptées et que le projet ne fait plus l'objet d'une remise en cause générale.

18 articles ont dressé le compte-rendu de réunions publiques.
Plus de la moitié des articles ont inclus des interviews et/ou citations d'associations, d'élus ou participants à la concertation.



5 L'ANALYSE QUALITATIVE DE LA CONCERTATION AVEC LE PUBLIC

L'analyse qualitative propose une synthèse des points de vue exprimés, des attentes et problèmes soulevés.

Parmi le nombre important d'expressions recueillies, on peut distinguer celles qui concernent les aménagements soumis à la concertation et qui représentent plus de la moitié des expressions, de celles sur des thématiques plus générales sans lien avec ces aménagements.

5.1 LES EXPRESSIONS SUR LE PROJET DES PHASES 1 ET 2 SOUMIS A LA CONCERTATION

5.1.1 SECTEUR DU FAISCEAU D'ARENC

Le secteur **Faisceau d'Arenc**, sur lequel 3 aménagements ont été soumis à la concertation, à savoir le doublement de la ligne existante entre l'entrée de la gare Saint-Charles et le faisceau d'Arenc, le passage à 2 voies à quai de la halte d'Arenc et le réaménagement du faisceau de voies existant, est le secteur de concertation qui a le moins mobilisé le grand public mais qui a néanmoins fait l'objet de 2 contributions de la part du GPMM et de l'EPA Euro-méditerranéen, favorables aux aménagements proposés dès lors que ceux-ci favoriseraient le développement du fret portuaire, en cohérence avec les aménagements urbains de secteur.

Plus que les aménagements à proprement parler, ce sont les **objectifs de services envisagés** qui ont suscité le plus d'expressions, les participants étant partagés entre ceux, le GPMM en particulier, approuvant leur doublement, et ceux y étant opposés en raison de ses impacts, notamment sonores, mais également de crainte que celui-ci se fasse au bénéfice du fret et au détriment des TER.

Concernant le doublement des voies du port, les participants ont posé des questions sur les modalités de réalisation (acquisitions foncières, expropriations…) et fait part de leurs inquiétudes sur la dévalorisation immobilière et les nuisances que celle-ci pourrait engendrer.

Concernant le réaménagement du faisceau de voies, l'EPA Euroméditerranée a demandé la réalisation d'une étude d'optimisation foncière sur les rives est et surtout ouest de l'ancienne gare de triage afin d'intégrer les enjeux de déplacements routiers et d'aménagements urbains à la reconfiguration du faisceau d'Arenc.

Concernant la halte ferroviaire d'Arenc, seul l'EPA s'est positionné en faveur de son maintien à son emplacement actuel bénéficiant de l'interconnexion directe avec le tramway T2-T3 et plusieurs arrêts de bus et cars, situés sur le boulevard de Paris.

Il est à noter que la création d'une **halte à la Belle de Mai**, en connexion avec le tramway afin d'améliorer la desserte du quartier, a été demandée à 3 reprises.

5.1.2 SECTEUR DE MARSEILLE NORD

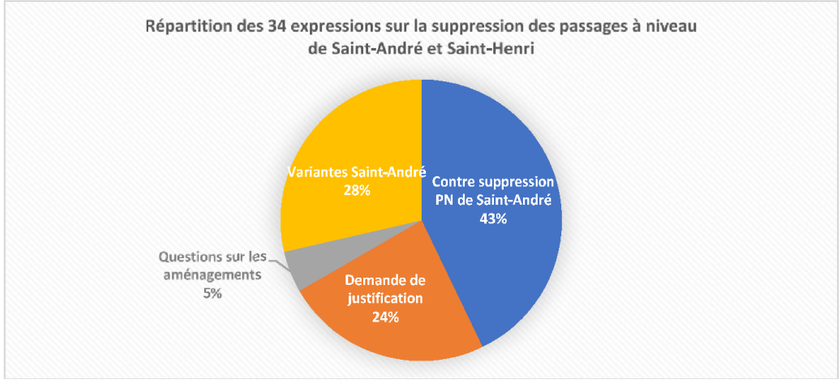
Sur le secteur **Marseille Nord**, 2 aménagements ont été soumis à la concertation : la suppression des deux passages à niveau de Saint-Henri et Saint-André, avec 2 variantes (Cauvet et Barnier) proposées pour la suppression de ce dernier, et l'insertion de l'entrée nord du tunnel de Marseille pour desservir la gare souterraine, avec également 2 variantes, sud et nord, proposées.

Les participants s'étant exprimés sur la suppression des passages à niveau se sont déclarés dans leur large majorité opposés aux deux solutions proposées par le maitre d'ouvrage. Soit ils considèrent qu'elles seraient de nature à aggraver l'enclavement de leur quartier, soit ils contestent la nécessité même de la suppression du passage à niveau numéro 2 de Saint-André).
Le passage à niveau 1 (Saint-Henri) n'a pas fait l'objet du même niveau de contestation.
Par ailleurs, la concertation n'a pas permis d'aboutir à un consensus en faveur de l'une ou l'autre des variantes de l'entrée nord du tunnel de Marseille pour lesquels les avis sont partagés et qui suscitent de nombreux questionnements, en particulier sur les incidences des phases travaux.

5.1.2.1 La suppression des passages à niveau de Saint-André et Saint-Henri

C'est la suppression du passage à niveau de Saint-André qui a généré un plus grand nombre d'expressions, et qui a suscité une majorité d'expressions défavorables aux 2 variantes présentées.
La justification même de ces suppressions n'a pas été partagée par une majorité de participants, certains participants s'exprimant contre la perspective d'augmentation des circulations sur les voies du port qui serait réalisée au profit du transport de marchandises et non au bénéfice des TER, d'autres remettant en cause la dangerosité de ces passages à niveau.
Ceux qui ont considéré que ces passages à niveau étaient effectivement dangereux ont proposé de **réaliser des aménagements de voiries et/ou de signalétique** (plots, panneaux) afin de les sécuriser, plutôt que d'envisager leur suppression, synonyme pour bon nombre de participants d'une **aggravation de l'enclavement du quartier**, déjà contraint par les infrastructures de transport.
Les participants, peu nombreux, à avoir soutenu la suppression du passage à niveau de Saint-André ont d'ailleurs demandé à ce que celui-ci soit réalisé en concertation avec les riverains.
Le passage à niveau de Saint-Henri n'a pas soulevé les mêmes inquiétudes, l'association représentative locale indiquant même que le rétablissement de l'accès était accepté par les habitants.

LIGNE NOUVELLE PROVENCE COTE D'AZUR
Compte-rendu de la concertation sur les aménagements des phases 1 et 2

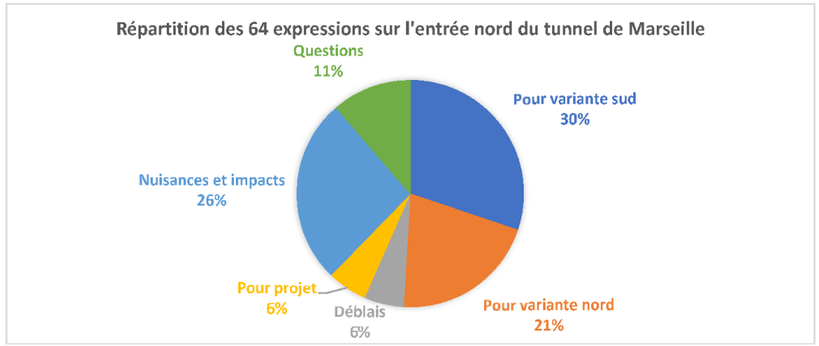


5.1.2.2 L'insertion nord du tunnel de Marseille

Plus de la moitié des expressions au sujet de l'entrée nord du tunnel de Marseille a porté sur le soutien de l'une ou l'autre des variantes proposées : les avis sont assez partagés.
Ceux qui ont une préférence pour la variante sud mettent en avant le fait qu'elle serait moins impactante pour les entreprises de la zone de la Delorme et pourrait s'accompagner d'un programme de requalification urbaine et de relogement des habitants de la cité Bassens.
Ses opposants ont au contraire considéré que la variante nord, indépendante du programme de requalification, faisait courir moins de risque au planning du projet.

De **nombreuses questions ont été posées** et des craintes exprimées sur **l'aggravation des nuisances sonores**, considérées comme déjà importantes, sur le **devenir du terril de boues rouges**, sur les **impacts des travaux** (durée, risques, nuisances, accès, mesures de chantiers) et notamment sur l'évacuation des déblais issus du creusement du tunnel. Le trafic routier qui résulterait d'une évacuation de ces déblais vers la carrière Sainte-Marthe a d'ailleurs été considéré comme inacceptable par les habitants des rues Queillau et Bessons.

Le **tunnel de Saint-Louis** a fait l'objet de 4 expressions, 2 favorables à son doublement, 2 s'interrogeant sur les impacts de ce doublement.



5.1.3 SECTEUR DE LA GARE DE MARSEILLE SAINT-CHARLES

Sur le secteur de la gare de Marseille Saint-Charles, 4 opérations ont été soumises à la concertation : les aménagements du « bloc est » et du « bloc ouest » du plateau de voies de Marseille Saint-Charles, la création de la gare souterraine et la création des 2 tunnels d'accès à la gare souterraine.

Les aménagements des blocs est et ouest du plateau de voie de Marseille Saint-Charles n'ont fait l'objet d'aucune expression mais leur présentation en atelier thématique a permis aux participants de comprendre la nécessité de leur réalisation.
La gare souterraine de Marseille Saint-Charles, à la réalisation de laquelle le soutien a été réaffirmé, a fait l'objet de nombreuses questions, tant sur son fonctionnement, son organisation, son ouverture sur l'extérieur, ses connexions avec l'ensemble des modes de déplacement, que sur ses modalités de réalisation qui suscitent quelques inquiétudes en raison de l'importance du chantier et vis-à-vis des bâtiments de surface.
Les 2 tunnels d'accès à la gare souterraine ont fait l'objet, sur ce secteur, de 3 questions portant sur leurs caractéristiques techniques (tracé et profondeur) et sur les modalités d'évacuation des déblais issus de leur creusement et de celui de gare souterraine.

5.1.3.1 La gare souterraine de Marseille Saint-Charles

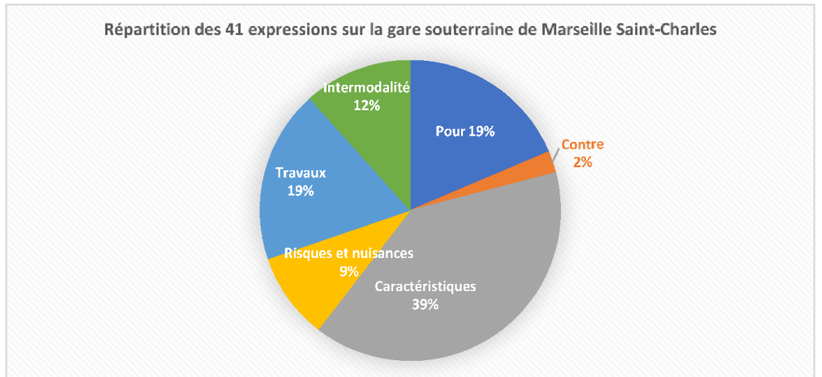
Le soutien à la réalisation de la gare souterraine a été réaffirmé, notamment à travers les contributions des associations et acteurs économiques. Un seul participant, opposé à sa réalisation, a proposé, en lieu et place de la gare souterraine, d'aménager la gare de Blancarde pour y dévier les trains grandes lignes et la gare existante de Saint-Charles pour y augmenter la fréquence des TER et constituer un RER visant notamment à désenclaver les quartiers nord.

Les participants à la concertation s'étant exprimés sur la gare souterraine de Marseille Saint-Charles ont d'abord **interrogé le maître d'ouvrage sur les caractéristiques et le fonctionnement de la gare**, tant en termes d'aménagement (ouvertures, architecture, végétalisation…), de modalités de réalisation (profondeur, longueur des quais et tapis roulants) que d'organisation des services ferroviaires (répartition des trains, capacité, types de dessertes ou service sur Marseille).

Les participants ont ensuite exprimé **leurs inquiétudes ou interrogations sur le déroulement, le calendrier et les impacts des travaux** sur le fonctionnement du quartier, les circulations ferroviaires de surface et l'évacuation des déblais.

Les questions **d'intermodalité et d'ouverture de la gare** (fonctionnement de la gare routière et visibilité depuis la future gare, connexion avec les autres modes de transport en commun, accessibilité piétonne et routière, connexion avec l'aéroport et l'A7) ont quant à elles été au cœur de 12% des expressions émises sur la gare souterraine .

Enfin, les participants ont fait part de leurs **craintes quant aux risques encourus par le creusement** sur le bâti actuel, en raison de la fragilité des construction et demandé quelles étaient les garanties apportées par SNCF Réseau pour s'assurer que la création de la gare souterraine ne causerait pas de dégradations et connaitre les dispositions prises en cas de dommages aux bâtiments et aux activités.



5.1.3.2 Les tunnels d'accès à la gare souterraine

Les 12 expressions sur les tunnels d'accès à la gare souterraine se sont également réparties entre des **questionnements sur les caractéristiques** de ces tunnels (tracé, profondeur), sur les **modalités d'évacuation des déblais** issus de leur creusement, sur **les délais et modalités de réalisation de travaux**, ainsi que sur les **garanties apportées par SNCF Réseau pour s'assurer que les creusements ne causeraient pas de dégradations en surface** ou, le cas échéant, sur les dispositions prises en cas de dommages consécutifs au creusement.
Un participant a exprimé son soutien à la réalisation de ces tunnels d'accès à la gare souterraine.

5.1.4 SECTEUR BLANCARDE – LA PENNE-SUR-HUVEAUNE

Sur le secteur Blancarde – La Penne-sur-Huveaune, 4 aménagements ont été soumis à la concertation : le développement du technicentre de La Blancarde, le raccordement des voies du tunnel de la gare souterraine de Marseille Saint-Charles aux voies de la ligne Marseille Vintimille dans le secteur de La Parette, l'ajout d'une 5ème voie à quai en gare de Blancarde, la création d'une 4ème voie entre Blancarde et La Penne-sur-Huveaune.

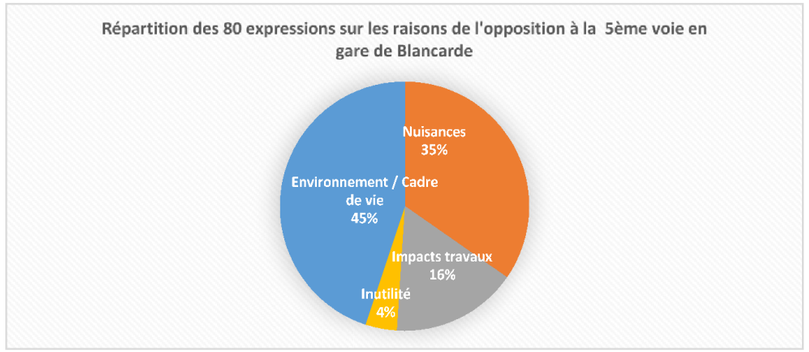
Le technicentre de La Blancarde a fait l'objet d'une seule expression, favorable à son réaménagement.
Le raccordement dans le secteur de La Parette a soulevé, à travers les rares expressions qu'il a suscité de la part du public, des questionnements liés à son impact foncier, en particulier sur la zone d'activités des Locaux Bleus.
La 4ème voie entre Blancarde et La Penne-sur-Huveaune a fait l'objet d'une opposition en raison de la crainte qu'elle soit les prémices de la réalisation de la 4ème voie dans la vallée de l'Huveaune et des nuisances et impacts qu'elle pourrait générées.
La 5ème voie en gare de Blancarde a très fortement mobilisée via la signature d'une pétition, les riverains, locataires de l'immeuble de la Blancarde, opposés à sa réalisation, d'abord en raison de la dégradation du cadre de vie et de l'aggravation des nuisances qu'elle génèrerait.

5.1.4.1 Le raccordement du tunnel dans le secteur de La Parette

Les 9 expressions sur le raccordement des voies du tunnel de la gare souterraine de Marseille Saint-Charles aux voies de la ligne Marseille Vintimille dans le secteur de La Parette ont toutes portées sur les incidences foncières de ce raccordement, sur les immeubles d'habitation et surtout sur les activités économiques de la zone des Locaux Bleus, et sur les enjeux de restructuration, de relocalisation et/ou d'expropriation qu'il soulève.
Les incidences sur le franchissement de la L2 ont également fait l'objet d'une question.

5.1.4.2 La 5ème voie en gare de Blancarde

L'intégralité des 80 expressions sur la 5ème voie en gare de Blancarde manifeste une **opposition forte au projet**.
La première raison évoquée pour justifier de cette opposition est la **dégradation du cadre de vie** que la 5ème voie induirait avec la suppression de plusieurs espaces implantés sur des terrains SNCF : terrain de boules, aire de jeux pour enfants, jardins potagers. La crainte porte aussi sur l'affectation des remblais arborés, vécus comme lieux de vie, de rencontres et d'agréments pour les habitants du quartier. La suppression de places de stationnement est également citée à plusieurs reprises.
Les participants justifient ensuite leur opposition par **l'aggravation des nuisances sonores et vibratoires** que la 5ème voie et l'augmentation du trafic ferroviaire feraient subir aux habitations riveraines, déjà fortement exposées au bruit du tramway d'un côté et du train de l'autre.
L'impact sonore, visuel et en matière de poussières des **3 années de travaux** est également mis en avant pour rejeter le projet.
Enfin, quelques personnes ne comprennent pas ou ne croient pas à la **nécessité de réaliser cette 5ème voie.**



5.1.4.3 La 4ème voie entre La Blancarde et La Penne-sur-Huveaune

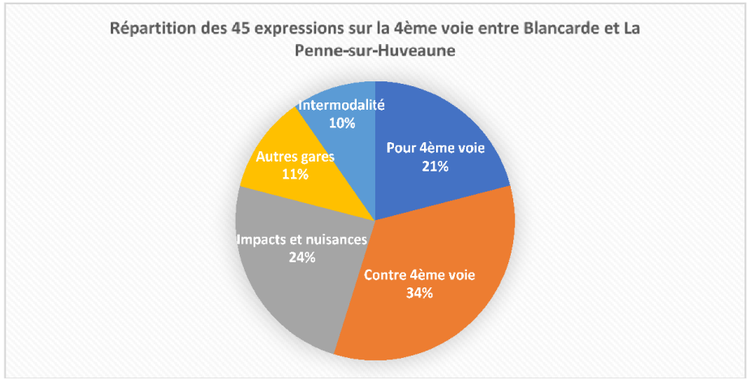
L'affirmation du soutien ou de l'opposition à la réalisation d'une 4ème voie a représenté plus de la moitié des expressions sur cet aménagement.
Les **expressions portant sur la seule section de 4ème voie entre Blancarde et La Penne-sur-Huveaune, majoritairement défavorables, n'ont représenté que le tiers des expressions**. En effet, l'opposition à la 4ème voie dans la vallée de l'Huveaune et la défiance vis-à-vis de RFF (maître d'ouvrage de la 3ème voie) ont conduit de nombreux participants à craindre que la réalisation de la 4ème voie entre Blancarde et La Penne-sur-Huveaune augure celle de la 4ème voie dans la vallée de l'Huveaune.
Ainsi, les expressions défavorables à sa réalisation se répartissent en :

- 50% opposés à la 4ème voie entre Blancarde et La Penne-sur-Huveaune, considérée comme trop impactante et jugée inutile
- 35% s'y oppose car elle est perçue comme la 1ère phase de réalisation de la 4ème voie dans la vallée de l'Huveaune à laquelle ils sont opposés
- 15% s'opposent globalement à une 4ème voie dans la vallée de l'Huveaune

Les expressions favorables à sa réalisation la considèrent nécessaire pour répondre à l'augmentation du trafic ferroviaire mais 20% lui préféreraient une solution en tunnel.
Une seule expression soutient la réalisation de la 4ème voie dans la vallée de l'Huveaune.

Les **questions sur l'évaluation et la prise en compte des impacts sur les habitations et également sur l'autoroute, ainsi que les craintes des nuisances** engendrées par la réalisation de la 4ème voie et par l'augmentation du trafic ferroviaires ont représenté près du quart des expressions.

10 participants se sont exprimés sur les **gares de Saint-Marcel, de La Barasse** et plus largement de la vallée de l'Huveaune, pour lesquelles un renforcement des capacités de stationnement et des accès piétons a été demandé.



5.1.5 SECTEUR DU RER TOULONNAIS

La mise en place du RER toulonnais nécessite l'aménagement de 2 gares origines-terminus, à l'est et à l'ouest de Toulon. La gare de Carnoules a été proposée comme origine-terminus est du RER et plusieurs sites ont été proposés pour le terminus ouest : à Ollioules, avec 2 variantes d'aménagement (élargissement de part et d'autre ou décalage au sud, centré sur la gare existante), à La Seyne, avec 2 variantes d'aménagement (au niveau de la gare actuelle et avec un déplacement vers l'ouest de la gare) ou aux Playes.

Si la création d'un RER toulonnais suscite une forte adhésion, reprise dans plus de 40% des contributions adressées au maître d'ouvrage et dans le quart des expressions sur ce secteur, et si le terminus est à Carnoules n'est pas remis en question, il n'en va pas de même du terminus Ouest, pour lequel les différentes variantes proposées à la concertation ont été majoritairement contestées au profit d'un terminus identifié par les participants plus à l'ouest et notamment à Saint-Cyr. Il est à noter que la concertation n'a pas eu lieu sur la commune de Saint-Cyr.

5.1.5.1 Le terminus ouest

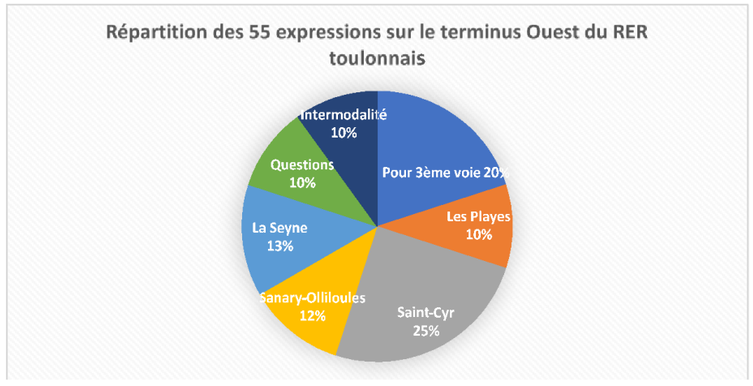
¼ des expressions sur le terminus ouest **soutiennent un positionnement de celui-ci en gare de Saint-Cyr**, afin, selon ces expressions, de faire bénéficier le plus grand nombre d'usagers de cette navette ferroviaire et d'éviter un accroissement des flux routiers aux abords des gares situées plus à l'est soumises à la concertation. Cette proposition alternative s'accompagne de la demande de création de portions de 3ème voie (de la Seyne à La Pauline, entre Ollioules et Saint-Cyr), sur des secteurs non soumis à la concertation, jugées nécessaires pour obtenir un cadencement suffisant. Les arguments avancés par le maître d'ouvrage pour expliquer la non faisabilité de cette solution vis-à-vis des objectifs de desserte fixés au maitre d'ouvrage sont remis en question dans un certain nombre d'avis et contributions. En outre, ces participants avancent que, pour réaliser ces aménagements, une part plus importante des financements du projet pourrait être allouée au département du Var, dans un souci d'équité territoriale : équilibre des euros dépensés par habitant de chaque département.

Les 3 sites de terminus ouest proposés à la concertation recueillent, pour leur part, chacun environ 10% des expressions :

- Aux ¾ **défavorables, en ce qui concerne le site de La Seyne**, qui serait, selon les participants, de nature à aggraver la congestion routière sur le secteur,
- **Favorables,** à l'exception du maire d'Ollioules, **en ce qui concerne le site d'Ollioules-Sanary,** en ce qu'il est situé plus à l'ouest que les 2 autres et envisagé comme une alternative à Saint-Cyr.
- **Partagées, en ce qui concerne le site des Playes**, qui pourrait être envisagé comme une solution d'attente à la réalisation du terminus ouest à Saint-Cyr.

L'intermodalité, et en particulier la place du vélo, a été évoquée dans 10% des expressions sur le RER toulonnais et apparait comme un point crucial devant accompagner l'aménagement du terminus ouest et ce, quelle que soit sa localisation.

Enfin, **des questions** ont été posées d'abord pour savoir où serait localisé le terminus ouest puis sur les raisons pour lesquelles le terminus ouest ne pourrait être situé à Saint-Cyr.



5.1.5.2 Le terminus est à Carnoules

Aucune des 6 expressions sur la gare de Carnoules n'est opposée son aménagement et 2 se prononcent en sa faveur en raison de l'amélioration des services ferroviaires qu'il permettra.
Ce soutien au projet s'accompagne de demandes, voire est conditionné à :

- des mesures de réduction des nuisances, en phase travaux et au niveau des protections sonores jugées nécessaires en raison de l'accroissement prévu des circulations ferroviaires ;
- des personnels présents en gare.

Des précisions sur les modifications envisagées, y compris autour de la gare et sur son accessibilité PMR sont demandées.
Enfin, une association questionne sur la faisabilité d'une réorganisation de la gare afin de faciliter les circulations vers et en provenance de la ligne Carnoules – Gardanne.

5.1.6 SECTEUR DE LA PAULINE

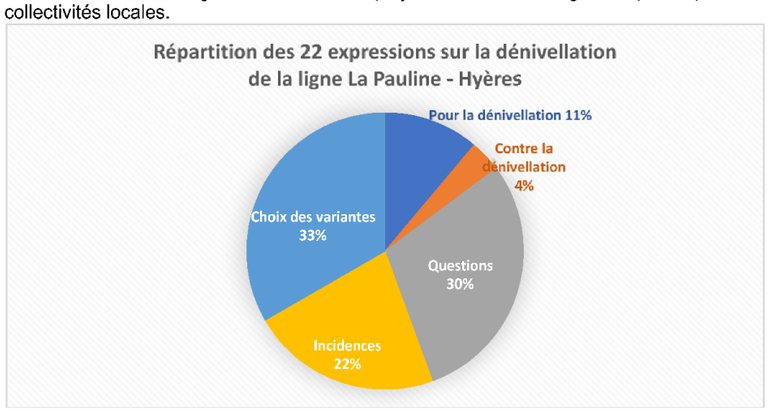
Pour réaliser la bifurcation de la Pauline, deux aménagements ont été soumis à la concertation : la dénivellation de la ligne La Pauline-Hyères, avec 2 familles de variantes (« saut de mouton » et « terrier ») et la mise à quatre voies à quai de la gare de La Pauline.

Ce secteur, et en particulier l'aménagement de la gare de La Pauline, a recueilli assez peu d'expressions, le traitement de la bifurcation semblant désormais acquis, avec une unanimité en faveur de la variante de dénivellation en terrier.

5.1.6.1 La dénivellation à La Pauline de la ligne de La Pauline - Hyères

21 des 22 personnes s'étant exprimé sur la bifurcation de la Pauline sont favorables à sa dénivellation, dès lors que celle-ci serait réalisée en terrier et que tout serait mis en œuvre pour **réduire ou compenser ses incidences, en particulier sur les terres agricoles**. Seul un participant, par ailleurs opposé à l'ensemble du projet LNPCA, est opposé à cette dénivellation. L'ensemble des participants s'étant exprimé sur les variantes proposées s'est positionné **en faveur de la variante en terrier.**

7 **questions** ont par ailleurs été posées sur les caractéristiques des 2 variantes proposées et sur la cohérence de l'ouvrage dénivelé avec les projets locaux d'aménagement portés par les collectivités locales.



5.1.6.2 La mise à 4 voies de la gare de La Pauline

L'aménagement de la gare de La Pauline n'a suscité l'expression **d'aucune opposition** et a été **soutenu dans le 1/3 des expressions à son sujet.**
Près de la moitié des expressions sur la gare de La Pauline a porté sur la nécessité de l'accompagner **d'infrastructures d'intermodalité** afin de permettre d'y accéder avec différents modes de déplacements (transport en commun en site propre, bus, stationnement, cheminements vélos et piétons sécurisés) afin que son activité n'aggrave pas la congestion routière, déjà importante sur le secteur.
Le reste des expressions a consisté en des **questionnements** sur le bâtiment voyageurs et sur les entrée/sortie de la gare.

5.1.7 SECTEUR D'ANTIBES-CANNES

Ce secteur qui comporte la création de 4èmes voies en gares d'Antibes et de Cannes centre, la bifurcation de la ligne Cannes-Grasse et la création d'une gare TER sur le site de Cannes Marchandises.
2 variantes ont été proposées pour réaliser la bifurcation de la ligne Cannes-Grasse et 2 sites ont été proposés pour l'implantation de la gare TER.

Ces deux derniers aménagements, et les variantes proposées, sont ceux qui ont recueilli le plus grand nombre d'expressions : il s'en dégage une forte inquiétude voire opposition à la bifurcation de la ligne Cannes-Grasse de la part des riverains du boulevard de Mer en particulier, avec des propositions de solutions alternatives à cet aménagement et un assez fort soutien à la variante SICASIL.
En revanche, la réalisation des 4èmes voies en gares d'Antibes et de Cannes Centre, qui ont recueilli assez peu d'avis, a été approuvée.

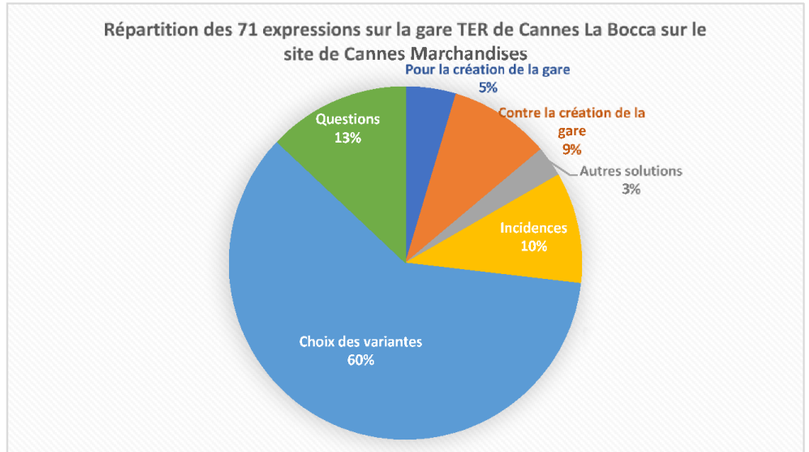
5.1.7.1 Gare TER de Cannes la Bocca sur le site de Cannes Marchandises

60% des participants à s'être exprimés sur la création de la gare TER sur le site de Cannes Marchandises se sont prononcés **sur l'une ou l'autre des variantes proposées** :

- A **77% en faveur de la variante SICASIL**. Les participants justifient ce choix par sa situation à proximité des futurs développement urbains, universitaires et économiques de la ville, sa proximité avec la sortie d'autoroute qui permet d'éviter la saturation automobile du centre de La Bocca, son accès facile depuis le nord et le sud, la création d'une passerelle piétonne pour accéder à la mer là où aucun accès n'existe actuellement et par le fait qu'étant située à l'emplacement envisagé pour le site de la future gare TGV, elle préserve l'avenir.
- A **17% contre la variante SICASIL**, en raison de ses impacts notamment sur les 2 résidences CANNES MIDI et ROYAL PALM qui craignent que cette gare n'augmente les nuisances sonores et déprécie leur bien. Ils privilégient une variante d'implantation sur le site de Cannes Marchandises, au cœur des emprises ferroviaires actuelles.
- A **6% en faveur de la variante Pierre Sémard**, en raison de sa proximité avec le centre de La Bocca et de l'existence des emprises ferroviaires que certains riverains opposés à la variante SICASIL souhaitent voir utilisées pour la réalisation de la gare.

Près de 10% des participants se sont prononcés **globalement contre le projet de création d'une gare TER sur le site de Cannes Marchandises**, considérée par certains comme un non-sens économique en l'absence de ligne TGV, considérée par d'autres comme vecteur de nuisances trop importantes (bruit, insécurité) et ou comme dénaturant la promenade Boccacabana. Les participants opposés à la gare sur le site de Cannes Marchandises ou à la gare au SICASIL privilégient le maintien de l'actuelle gare de La Bocca, voire proposent d'autres solutions telles qu'une gare plus à l'ouest, en direction de Mandelieu.

Lors des ateliers et permanences organisés lors de la première période de concertation, de nombreuses **questions** ont été posées, en particulier **sur les caractéristiques des variantes** proposées (articulation avec l'urbain, offre de stationnement, foncier) et **sur leur articulation et compatibilité avec la gare TGV** prévue en phase 3 du projet LNPCA.



5.1.7.2 Bifurcation de la ligne Cannes-Grasse

La bifurcation de la ligne Cannes-Grasse a **fortement mobilisée, contre sa réalisation,** en particulier sur la seconde période de la concertation, avec des riverains et associations de plus en plus présents et virulents.

Les participants à la concertation ont d'abord exprimé leurs vives **inquiétudes** vis-à-vis du projet présenté. Plus du tiers des expressions sur la bifurcation de la ligne Cannes-Grasse porte en effet sur les craintes que suscite le projet, en termes de :

- accroissement des nuisances sonores liées à l'augmentation des circulations et au rapprochement de celles-ci des habitations,
- pollution électromagnétique liée au rapprochement d'installations électriques à haute tension,
- déboisement et perte de la végétation, jugés incohérents avec la lutte contre le réchauffement climatique,
- dépréciation des biens immobiliers,
- nuisances visuelles liées à la présence de murs anti-bruit et au rapprochement de la voie ferrée,
- risques hydrauliques,
- durée et impact des travaux.

En conséquence, ils ont donc été plus du quart à proposer de **changer les objectifs du projet en proposant d'autres solutions**, telles qu'en premier lieu :

- la déconnexion fonctionnelle de la ligne Cannes-Grasse de Marseille-Vintimille, avec un terminus à Cannes La Bocca,
- l'enfouissement partiel ou total des voies littorales, à l'instar de ce qui se fait en Italie,
- le prolongement de la section en terrier le long du boulevard du Midi.

Ont également été proposées, de façon plus marginale, d'autres solutions, telles que l'hyperloop, la mise en service de trains plus capacitaires, afin de ne pas avoir à augmenter la fréquence pour

répondre aux besoins de déplacement, l'utilisation de l'ancienne voie de tramway, la transformation de la ligne ferroviaire Cannes-Grasse en tramway ou en ligne de bus ou encore la réalisation d'une section de ligne nouvelle entre le Muy et Sophia-Antipolis.

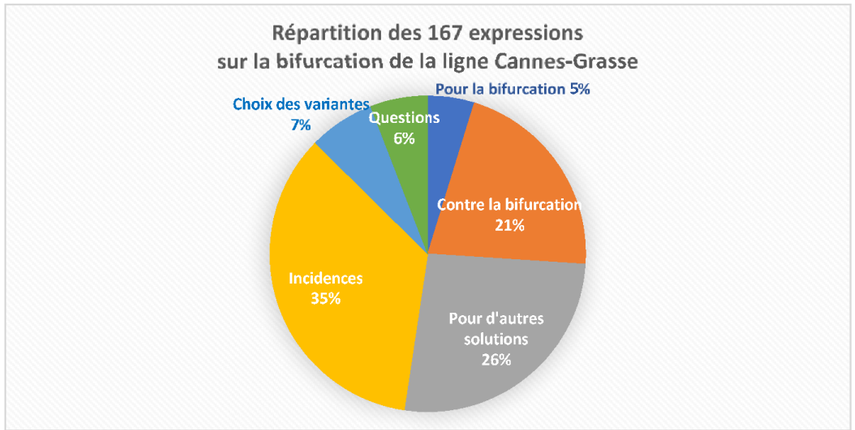
21% des 167 participants s'étant exprimé sur la bifurcation de la ligne Cannes-Grasse l'ont fait pour adresser leur **opposition au projet** qu'ils jugent trop impactant et trop coûteux au regard d'une utilité qui bien que comprise dans le principe est contestée, de nombreux participants affirmant que les trains étaient « vides » et ne comprenant donc pas la nécessité d'augmenter les circulations.

A l'inverse 5% des participants ont exprimé leur **soutien** au projet, considéré comme indispensable à l'amélioration de la fiabilité et de la régularité du trafic ferroviaire en permettant des développements ultérieurs, impossible en gardant ce conflit de circulation.

7% des personnes s'étant exprimé sur la bifurcation de la ligne Cannes-Grasse se sont prononcé en faveur de l'une ou l'autre des **variantes** :

- 22 avis ont été exprimés en faveur de la variante Marseille-Vintimille en terrier, jugée moins impactante, permettant d'enterrer la voie actuellement la plus proche des habitations sur laquelle circule le plus de trains et donc de réduire les nuisances sonores et permettant d'utiliser la voie couverte sur le boulevard du Midi,
- 2 avis ont été exprimés en faveur de la variante Cannes-Grasse en terrier.

Des **questions** ont été posées sur l'aménagement et les variantes proposées, en particulier lors de la première période de concertation, à l'occasion des ateliers riverains et des permanences.



5.1.7.3 4ème voie en gare d'Antibes

A une exception près, les 11 expressions sur la 4ème voie en gare d'Antibes ont été consacrées au **soutien** de celle-ci et en particulier de la **réfection de la passerelle de la gare d'Antibes** que la moitié des participants s'étant exprimé sur le sujet a demandé dès la phase 1.

Plus largement l'accélération de la réalisation de la 4ème voie en gare d'Antibes, qui n'a fait l'objet d'aucun avis négatif, a été demandée à plusieurs reprises.

Un participant a demandé la faisabilité de réaliser une 5ème voie, en connexion avec le bus-tram Antibes Sophia.

5.1.7.4 4ème voie en gare de Cannes centre

Comme pour la 4ème voie en gare d'Antibes, celle de Cannes Centre n'a fait l'objet d'aucun avis négatif et les 7 avis exprimés sur le sujet en ont soutenu la réalisation.

Un participant a demandé que celle-ci s'accompagne de la réalisation d'un pont routier permettant d'offrir un accès direct en évitant le carrefour et le feu rouge.

5.1.8 SECTEUR DE NICE

Sur le secteur de Nice, 3 aménagements ont été soumis à la concertation : l'adaptation du plan de voies des gares de Nice Saint-Roch et de Nice Ville, ainsi que la création de la gare TER/TGV de Nice Aéroport.
Les expressions, globalement peu nombreuses sur ce secteur et particulièrement sur Nice Ville et Nice Saint-Roch, ont d'abord porté sur l'affirmation du soutien à la réalisation de ces aménagements et sur des demandes de précisions sur ces aménagements.

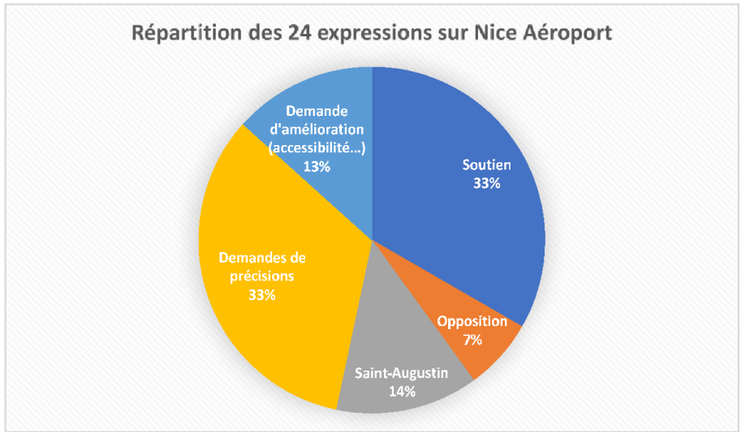
5.1.8.1 Création de la gare TER/TGV de Nice Aéroport

Les 24 expressions en lien avec la gare de Nice Aéroport ont porté sur :

- Le **soutien au projet** et l'urgence à le réaliser pour répondre au plus tôt aux problèmes de saturation croissants de la ligne littorale qui génèrent de nombreuses suppressions de trains
- **Des demandes de précisions** concernant les accès et circulations dans la gare, les caractéristiques physiques des différents équipements (quais, bâtiment voyageurs, passerelle…), l'intermodalité (capacité de stationnement, emplacement de la gare routière, sens de circulation du dépose-minute), la compatibilité de la gare avec les phases ultérieures du projet ou encore sur la prise en compte des impacts hydrogéologiques.
- **L'articulation du déplacement de la halte de Nice Saint-Augustin** et la création de la gare de Nice Aéroport.
- **Des demandes d'amélioration de l'accessibilité et de l'intermodalité** (cheminements piéton, accessibilité routière…)

2 avis ont exprimé une opposition au projet, souhaitant que la gare de Nice Ville demeure la gare centrale de proximité et s'interrogeant sur l'articulation entre les dessertes TER et TGV de chacune des gares du territoire maralpin.

LIGNE NOUVELLE PROVENCE COTE D'AZUR
Compte-rendu de la concertation sur les aménagements des phases 1 et 2



5.1.8.2 Adaptation du plan de voie de Nice Ville

5 des 6 expressions sur la gare de Nice Ville ont été des questions posées au maître d'ouvrage sur la capacité future de la gare à accueillir le trafic supplémentaire prévu dans le cadre de la navette azuréenne ainsi que sur les aménagements proposés et en particulier sur la possibilité de prolonger la passerelle ville-ville.
1 expression a apporté son soutien au projet.

5.1.8.3 Adaptation du plan de voies de Nice Saint-Roch

Les 2 expressions portant sur les aménagements prévus sur le site de Nice Saint-Roch sont favorables au projet, en ce qu'il préserve les emprises ferroviaires.

5.2 LES AUTRES THEMATIQUES ABORDEES

La concertation a suscité un nombre d'expressions allant bien au-delà des aménagements soumis à la concertation.
Sont listées ci-dessous les thématiques ayant fait l'objet de plus de 50 expressions.

5.2.1 UNE FORTE DEMANDE DE PRECISER ET REDUIRE LES INCICENCES DU PROJET

La première thématique abordée porte sur les nuisances et impacts générés par le projet et pour lesquels les participants demandent non seulement qu'ils soient précisés mais également qu'ils soient pris en considération à travers des mesures de protection et/ou de réduction.

5.2.1.1 Des demandes d'information et une forte inquiétude sur les impacts du projet

Surtout durant la première période de la concertation, près d'une centaine de questions ont été posées pour connaître précisément les impacts du projet, non seulement au niveau des infrastructures réalisées mais également en lien avec les projections d'augmentation du trafic ferroviaire.
Si les nuisances sonores ont été le premier sujet de questionnement, les impacts chantiers, fonciers, hydrogéologiques, électromagnétiques (à Cannes) ou vibratoires ont également fait l'objet de questionnements.
Ceux-ci se sont accompagnés de la demande d'études pour mesurer précisément ces impacts.
Durant la seconde période de concertation, les participants se sont surtout inquiétés de l'aggravation des nuisances sonores, de la dépréciation possible des biens immobiliers, des impacts environnementaux ou sur le cadre de vie et de potentielles expropriations.

5.2.1.2 Des demandes de prise en considération des nuisances générées par le projet afin de proposer des solutions pour les réduire ou les compenser

Outre l'expression de leur inquiétude, les participants à la concertation ont également demandé comment les nuisances et impacts seraient pris en compte et quelles mesures seraient proposées pour les réduire ou les compenser. Ainsi, la mise en place de protections phoniques a, par exemple, été évoquée à de nombreuses reprises.
Certains ont d'ailleurs conditionné leur soutien au projet, d'une part à l'optimisation des aménagements en vue de réduire leurs incidences et d'autre part à l'amélioration de leur prise en compte par la recherche de mesures de protection ou de compensation.

5.2.2 LA LNPCA

Une soixantaine de participants a profité de la concertation sur le projet des phases 1 et 2 pour affirmer (ou le plus réaffirmer) son opposition ou son soutien à la LNPCA, voire LGV PACA pour les opposants de longue date, ainsi que pour les phases 3 et 4.

5.2.2.1 L'expression de l'opposition ou du soutien à la LNPCA sans sa globalité

Une **grosse moitié des expressions portant sur le projet global porte sur la réaffirmation de l'opposition** à ce projet dévastateur pour l'environnement et les villages de la région, au coût exorbitant de 25 milliards d'euros ruineux et inutile au regard des quelques minutes gagnées entre Nice et Paris. L'expression de cette opposition est majoritaire dans le Var, et plus précisément entre Aubagne et Toulon, et présente dans bon nombre de contributions d'associations varoises.

Un **tiers des expressions porte sur la nécessité et l'urgence de réaliser la LNPCA** dans sa globalité pour répondre aux problèmes de mobilité, tant quotidienne que longue distance et aux enjeux climatiques en favorisant le report modal vers le train, en particulier sur les trajets aujourd'hui effectués en avion entre Nice et Paris. Certains expriment d'ailleurs le regret que le projet soumis à la concertation se limite aujourd'hui à des aménagements du réseau existant, considèrent à ce titre qu'il manque d'ambition et expriment leur préférence pour le projet complet

Enfin, 15% des avis exprimés apportent **leur soutien à la réalisation d'une ligne nouvelle entre Nice, Le Luc et Aix-en-Provence, via l'autoroute A8**. Les raisons avancées sont la saturation du bord de mer régional et le désengorgement de la côte varoise qu'apporterait un direct Marseille - Nice via Aix, le besoin de transport écologique entre Barcelone et Milan, la nécessité d'un transport rapide entre Bordeaux et Nice, la logique de concentration des nuisances d'une ligne ferroviaire et de l'autoroute A8, le fait que Toulon dispose déjà d'un accès au TGV et l'apport d'une desserte de l'arrière-pays varois en matière de développement.

5.2.2.2 Les questionnements sur les phases 3 et 4 du projet

Une quinzaine de questions ont été posées sur les tracés des sections de ligne nouvelle prévues en phases 3 ou 4 de la LNPCA, d'abord entre Aubagne et Toulon et sur les communes du Castellet et du Beausset, entre Nice et Cannes et entre Cannes et Le Muy, voire Le Luc, Brignoles ou Roquebrune-sur-Argens.

Les participants, en particulier dans les Alpes-Maritimes, ont, par ailleurs, questionné le maître d'ouvrage sur les perspectives de réalisation des phases 3 et 4. Les avis ont été également partagés entre ceux qui attendent leur réalisation et ce, le plus tôt possible, pour améliorer les temps de parcours entre Nice et Marseille ou pour mieux desservir Sophia-Antipolis et ceux qui y sont opposés en raison des impacts dévastateurs que cette ligne aurait à leurs yeux sur l'environnement et le cadre de vie.

Certains participants, opposants à la réalisation de la section entre Aubagne et Toulon ou à celle entre Cannes et Nice, ont regretté que la concertation ne porte pas sur l'ensemble des phases, accusant de maitre d'ouvrage de cacher une partie du projet et indiquant qu'il était complexe de se prononcer sur les aménagements des phases 1 et 2 sans avoir d'information sur les suivantes.

5.2.3 DES DÉLAIS DE RÉALISATION JUGÉS TROP LOINTAINS

Les participants en faveur du projet, dont certains ont regretté les reports successifs, ont fait le constat que les échéances de réalisation des phases 1 et 2 du projet étaient trop lointaines et ont affirmé l'urgence d'améliorer les infrastructures ferroviaires afin de permettre, au regard des enjeux environnementaux, le développement de l'usage du train.
Aussi a-t-il été demandé que les délais annoncés pour les phases 1 et 2 soient respectés. Dans les Alpes-Maritimes, de nombreuses contributions et la motion de Cap Azur ont également

demandé d'accélérer l'horizon de mise en service de la navette azuréenne, autrement dit d'avancer la réalisation de tout ou partie des aménagements de phase 2 en phase 1.

Au-delà du respect, voire de l'accélération des délais de réalisation des phases 1 et 2, un certain nombre de participants ont exprimé leur souhait que la LNPCA, dans son intégralité, puisse aboutir le plus vite possible pour désengorger et désenclaver la région. Dans les Alpes-Maritimes, l'accélération de la réalisation des phases 3 et 4 a également fait l'objet d'un certain nombre de demandes.

5.2.4 LA CONCERTATION ET L'INFORMATION

La thématique de la concertation et de l'information du public a été au cœur de plus d'une centaine d'expressions, sur des aspects aussi différents que ses modalités, son évaluation (les avis étant assez partagés entre les remerciements de la part de participants la considérant de qualité et les reproches formulés sur sa durée, son périmètre ou encore son inutilité) ou les attentes qu'elle suscite.

5.2.4.1 Des questionnements sur les modalités et les supports de la concertation

Un certain nombre de renseignements ont été demandés, notamment au démarrage de la concertation, sur les dates et lieux des ateliers et permanences, sur les modalités d'inscriptions aux ateliers ou encore sur la mise à disposition des supports de la concertation sur le site internet. Les dossiers de concertation ont également suscité un certain nombre de demandes de précisions.

5.2.4.2 Une demande d'information plus large sur l'existence de la concertation

En septembre, à l'occasion des réunions publiques locales, certaines personnes ont découvert la concertation en cours et ont reproché de ne pas avoir été informées plus en amont. La demande a été assez fortement exprimée d'une information plus large et plus importante.
Certains, n'ayant pas participé aux ateliers riverains, en ont même remis en cause les résultats.

5.2.4.3 Une contestation de l'objet de la concertation

Des habitants et associations de la vallée de l'Huveaune et quelques Biotois ont contesté le fait que cette concertation ne donne pas d'information sur les phases 3 et 4 du projet et que l'ensemble du projet ne soit pas soumis à concertation. Certains en ont même conclu que le maître d'ouvrage avançait « masqué » pour imposer ultérieurement des aménagements conditionnés par la réalisation de ceux des phases 1 et 2 et ont donc refusé de se prononcer sur les aménagements soumis à la concertation.

5.2.4.4 Une demande d'être informés en continu des avancées du projet

Une forte demande d'information, voire de concertation, sur les suites du projet a été exprimée. Le public attend en effet que les résultats des prochaines études ou les réponses à ses propositions alternatives lui soient présentés, sans attendre la prochaine phase de concertation avec le public, voire l'enquête d'utilité publique pour apprendre ce que le maître d'ouvrage propose.

5.2.5 LES AUTRES LIGNES ET AUTRES GARES

De nombreuses expressions ont été adressées en lien avec d'autres lignes ou d'autres gares que celles faisant l'objet de la concertation.
Si certaines, telles que des questions sur le service sur la ligne Marseille-Strasbourg ou Aix-Rognac peuvent être clairement considérées comme « hors sujet », d'autres portant notamment sur des lignes en connexion avec la Marseille-Vintimille ou sur les dessertes de gares situées sur celle-ci traduisent l'intérêt du public pour le ferroviaire, parfois son incompréhension du projet présenté et son souhait de voir la qualité de service améliorée.
Enfin, plusieurs participants ont exprimé, sur le site internet, leur regret que la ligne Marseille-Aix ne soit pas intégrée au projet LNPCA.

5.2.5.1 Des questionnements et inquiétudes sur l'avenir des dessertes des gares non comprises dans le projet

Des participants ont interrogé le maître d'ouvrage ou exprimé leur inquiétude quant à l'avenir des dessertes de certaines gares, non comprises dans le projet soumis à la concertation, insistant sur le maintien, voire demandant l'augmentation de celles-ci, afin d'améliorer les conditions de déplacement domicile-travail. On peut notamment citer les dessertes de Saint-Raphaël, Fréjus, Golfe-Juan le Cros-de-Cagnes, La Frayère, Le Bosquet ou encore la desserte TGV de Toulon centre.
D'autres participants ont demandé la réouverture de gares aux voyageurs, telles que La Farlède ou Puget-Ville
D'autres encore ont insisté sur l'importance d'aménager, moderniser ou sécuriser certaines gares, notamment sur l'est Var. Les gares de Solliès-Pont, Cuers, Carnoules mais également de l'Estaque ont ainsi été évoquées.

5.2.5.2 Des demandes d'ouverture de lignes ou de raccordement de celles-ci sur la ligne littorale

La ligne Carnoules-Gardanne a fait l'objet de plusieurs demandes de réouverture afin de désengorger les routes et avoir une incidence bénéfique sur l'environnement. Cette réouverture est d'ailleurs considérée comme pouvant se faire plus rapidement que les aménagements proposés en phases 1 et 2.
Le prolongement de la ligne Toulon-Hyères jusqu'à l'aéroport de Hyères a été abordé.
La ligne Nice-Tende-Cuneo a également fait l'objet de demandes de préservation.
Une demande de raccordement de la ligne des Chemins de Fer de Provence a également été formulée.

5.2.5.3 Des demandes d'amélioration de la qualité de service et de l'état des gares et des trains

Les usagers du train se sont exprimés sur :
- les retards et les suppressions, d'avantage imputés aux mouvements sociaux qu'aux limites de l'infrastructure ;
- l'état de saleté et de dégradation des trains, des gares et de leurs abords, en particulier entre Théoule-sur-Mer et Menton, qu'ils considèrent comme déplorable et qu'il souhaitent voir amélioré ;
- la saturation des trains, notamment aux heures de pointe et en direction ou depuis Monaco, ainsi que sur l'insécurité ;

- la réduction des horaires d'ouverture des guichets.

Au regard de ces reproches, ils ont demandé un renforcement de la présence humaine en gare, de l'entretien, de l'information, des contrôle et de l'accueil.

5.2.6 LES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX

Si les questions relatives à l'environnement au sens large ont été présentes dans une majorité des avis exprimés, elles l'ont été sous de nombreux aspects qui divergent selon que la personne se déclare favorable ou non au projet.

Ainsi, pour ses partisans, la lutte contre le réchauffement climatique implique un report modal massif vers le mode de transport ferroviaire et justifie donc pleinement le projet.

Pour les opposants à la ligne nouvelle, le « saccage environnemental » qu'elle impliquerait est inacceptable.

Pour les riverains des aménagements, et notamment ceux de la bifurcation de la ligne Cannes – Grasse et de la gare de Blancarde, leur impact environnemental, à travers la destruction d'espaces verts, la suppression d'arbres et risques hydrologiques, les rend écologiquement « irresponsables ».

Certains, dans les Alpes-Maritimes, remettent même en cause l'aménagement de la ligne littorale, qui, en raison du réchauffement climatique annoncé, pourrait être submergée.

6 LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION AVEC LE PUBLIC

6.1 UNE CONCERTATION POSITIVE

6.1.1 UNE BONNE INFORMATION

Malgré quelques retours négatifs portant sur la non réception des flyers d'invitation aux ateliers riverains et aux permanences du maître d'ouvrage, le dispositif d'invitation mis en œuvre a globalement permis au public d'avoir connaissance de la concertation et d'y participer, comme en témoigne la bonne participation, aux réunions publiques notamment.

Les supports d'information mis à disposition du public ont par ailleurs permis à chacun de comprendre les évolutions du projet depuis 2017 et les aménagements proposés, comme en témoignent la majorité des questions et avis émis.

6.1.2 DES ECHANGES RICHES ET RESPECTUEUX

La concertation s'est déroulée dans un climat favorable aux échanges et à la bonne compréhension des réponses apportées.
Les contributions et propositions formulées par les participants à la concertation sont allées bien au-delà de l'expression d'un soutien ou d'une opposition au projet et ont, au contraire, souvent fait l'objet d'argumentations étayées.
Si le maître d'ouvrage a généralement apporté des réponses directement à l'occasion des réunions, il s'est également engagé à répondre de manière formelle, sur le site internet du projet, à la proposition portant sur la « déconnexion » de la ligne Cannes-Grasse.

6.2 LES ÉLÉMENTS DE CONVERGENCE POUR LA POURSUITE DU PROJET

6.2.1 LES OBJECTIFS DU PROJET PARTAGES

La concertation a d'abord permis de vérifier que les objectifs du projet pour améliorer les mobilités du quotidien par la désaturation des nœuds ferroviaires de Marseille, Toulon, Nice et la Côte d'Azur, étaient partagés.
En effet, dans leur majorité, les participants ont approuvé les perspectives d'augmentation du trafic TER et, à ce titre, ont soutenu la mise en œuvre des navettes azuréenne et toulonnaise, dont la mise en service est attendue dans les meilleurs délais.
Dans un contexte de lutte contre le réchauffement climatique et partageant le constat de la saturation des nœuds ferroviaires, les participants ont également exprimé le besoin de renforcer la fiabilité et la régularité des services TER afin de rendre le train plus attractif que la voiture individuelle.

6.2.2 DES AMÉNAGEMENTS ACCEPTÉS

Les participants ayant approuvé le principe d'aménager le réseau existant, ils ont, de ce fait, accepté la grande majorité des aménagements soumis à la concertation.
Ainsi, les aménagements en gare ou sur des emprises ferroviaires de Nice Saint-Roch, Nice Ville, Antibes, Cannes centre, Carnoules, sur le technicentre de Blancarde, le plateau de Marseille Saint-Charles et du faisceau d'Arenc ont été entérinés par le public.
Les projets de gares nouvelles de Nice Aéroport et de Marseille Saint-Charles souterraine semblent également totalement acceptés.

6.2.3 DES VARIANTES APPROUVÉES OU A AFFINER

Des préférences sur certaines variantes proposées ont été clairement exprimées. C'est le cas pour la gare TER au SICASIL, pour la ligne Marseille-Vintimille en terrier à la bifurcation de la ligne Cannes-Grasse et pour la bifurcation de La Pauline en terrier.

La concertation n'a en revanche pas permis de faire ressortir de préférence pour l'une ou l'autre des variantes proposées pour le tunnel de La Delorme.

6.3 LES ÉLÉMENTS A APPROFONDIR

6.3.1 DES AMENAGEMENTS A OPTIMISER POUR AMELIORER LEUR INSERTION ET REDUIRE LEURS INCIDENCES

En raison de leurs impacts et des nuisances qu'ils pourraient engendrer, la bifurcation de la ligne Cannes-Grasse, la 4ème voie dans la vallée de l'Huveaune, la 5ème voie en gare de Blancarde et la suppression des passages à niveau de Saint-Henri et Saint-André ont fait l'objet d'une opposition de la part des riverains.
Une optimisation de ces aménagements est donc à rechercher afin d'en proposer une meilleure insertion et de réduire leurs incidences.

Par ailleurs, sans être remis en question, la plupart des aménagements et en particulier l'insertion des têtes de tunnels de Marseille, dans les secteurs de Parette et La Delorme, le creusement de la gare de Marseille Saint-Charles, la gare TER à Cannes La Bocca ou encore le doublement des voies du port ont soulevé des craintes quant à leurs impacts.
Préciser aux riverains les mesures de protection proposées pour réduire les nuisances semble s'avérer nécessaire.

6.3.2 DES RÉPONSES A APPORTER

Deux propositions alternatives aux aménagements proposés ont fait l'objet d'un important soutien durant la concertation : la déconnexion de la ligne Cannes-Grasse et le positionnement le plus à l'ouest possible, jusqu'au niveau de la gare de Saint-Cyr, du terminus ouest du RER toulonnais.
Une analyse de ces 2 propositions a été présentée au public sur le site de la LNPCA.
Cette analyse montre :

- la non-pertinence de la première proposition alternative du fait de la rupture de charge créée sans possibilité d'augmenter le trafic sur la ligne Cannes-Grasse à infrastructures supplémentaires légères constantes.
- le changement de programme fonctionnel qu'induit la deuxième proposition à l'ouest de Toulon : dégradation des principes de service (desserte, cadencement, détente) ou nouvelles infrastructures ? Une analyse complémentaire devrait être lancée sur ce point après un nouveau cadrage des partenaires et dès le financement de ces études acquis.

6.3.3 DES POINTS A PRECISER

Outre les incidences directes des aménagements sur le territoire, les participants ont soulevé un certain nombre de questionnements sur :
- L'insertion urbaine, l'intermodalité et l'accessibilité routière des gares
- Le déroulement des phases travaux
- Les modalités de creusement de la gare souterraine de Marseille Saint-Charles et de ses tunnels et l'évacuation des matériaux

6.4 LES PERSPECTIVES POUR LA SUITE

Pour la poursuite du projet, le Maître d'Ouvrage prévoit :
- de prendre en considération les demandes exprimées en concertation avec le public ;
- de mener les études d'approfondissement jusqu'à l'enquête d'utilité publique sur la base des aménagements et variantes retenus suite à la concertation, en conformité avec les décisions ministérielles ;
- de mettre en place, dès la décision prise pour présenter à l'enquête publique ces aménagements, un processus d'information et de concertation continue jusqu'à l'enquête d'utilité publique
  - pour améliorer, en cohérence avec les attentes exprimées par le territoire, les aménagements ayant fait l'objet d'une opposition de la part du public, à savoir la bifurcation Cannes-Grasse, la 5ème voie en gare de Blancarde, la 4ème voie Blancarde – La penne-sur-Huveaune et la suppression des passages à niveau de Saint-André et Saint-Henri ;
  - pour préciser les mesures de compensation ou de protection qui pourront être envisagées ;
  - pour approfondir les thématiques ayant soulevé des inquiétudes ou des interrogations.

3.3 CONCERTATION COMPLEMENTAIRE DE 2020/2021 SUR 9 OPERATIONS DES PHASES 1 & 2

Projet des phases 1 et 2 de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur

Compte-rendu de la concertation complémentaire 2020-2021 sur les aménagements de phases 1 et 2

Mai 2021

Préambule

Ce document présente le **compte-rendu des deux périodes de concertation complémentaire réalisées sur 9 opérations du projet des phases 1 et 2 de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur portant sur la désaturation des nœuds ferroviaires marseillais et azuréen.**

Ces deux périodes de concertation complémentaire ont été conduites du **20 novembre au 31 décembre 2020** et du **1er mars au 15 avril 2021,** conformément aux articles L121-1 du code de l'environnement, L103-2 à L103-6 et R103-1 à R103-3 du code de l'urbanisme.

Ce compte-rendu rappelle l'historique du projet et le cadre de la concertation.

Puis, pour chacune des deux périodes, respectivement novembre-décembre 2020 et mars-avril 2021, il présente le dispositif de concertation mis en place et synthétise les avis recueillis.

Il propose enfin une mise en lumière des principaux enseignements de ces deux phases de concertation avec le public.

Le présent compte-rendu est rendu public.

SOMMAIRE

1 LE PROJET HISTORIQUE DE LA LIGNE NOUVELLE PROVENCE COTE D'AZUR 6
1.1 EN RESUME 6
1.2 L'HISTORIQUE DE LA LIGNE NOUVELLE PROVENCE COTE D'AZUR : LES PRINCIPALES ETAPES 7
1.2.1 LA DECISION MINISTERIELLE DU 4 MARS 2019 7
1.2.2 LA CONCERTATION DE 2019 SUR LE PROJET DES PHASES 1 ET 2 7
1.2.1 LE COMITE DE PILOTAGE DE NOVEMBRE 2019 ET LA DECISION MINISTERIELLE DE JUIN 2020 7
1.3 LE CALENDRIER ET LES PARTENAIRES DU PROJET 9
1.3.1 LE PLANNING PREVISIONNEL DU PROJET DES PHASES 1 ET 2 9
1.3.2 LES PARTENAIRES ET COFINANCEURS DES ETUDES 9
1.4 LES INSTANCES DE GOUVERNANCE ET DE CONCERTATION CONTINUE 10
1.4.1 LES INSTANCES DE GOUVERNANCE 10
1.4.2 LES INSTANCES DE CONCERTATION CONTINUE 10

2 LE CADRE DE LA CONCERTATION AVEC LE PUBLIC 11
2.1 LE CADRE REGLEMENTAIRE 11
2.2 UNE CONCERTATION SOUS L'EGIDE D'UN GARANT NOMME PAR LA COMMISSION NATIONALE DU DEBAT PUBLIC 11
2.2.1 LA COMMISSION NATIONALE DU DEBAT PUBLIC 11
2.2.2 LE GARANT DE LA CONCERTATION 11
2.2.3 LA DECISION DE POURSUIVRE LE PROCESSUS DE CONCERTATION 12
2.3 LES OBJECTIFS DE LA CONCERTATION COMPLEMENTAIRE 12
2.4 LES TERRITOIRES CONCERNES 13

3 LA CONCERTATION COMPLEMENTAIRE AVEC LE PUBLIC DE NOVEMBRE-DECEMBRE 2020 14
3.1 LES MODALITES DE LA CONCERTATION AVEC LE PUBLIC 14
3.1.1 LES ECHANGES BILATERAUX AVEC LES ELUS 14
3.1.2 L'INFORMATION ET LA PARTICIPATION DU PUBLIC 14
3.1.2.1 LE DISPOSITIF D'INVITATION DU PUBLIC A PARTICIPER A LA CONCERTATION 14
3.1.2.2 LE DISPOSITIF D'INFORMATION DU PUBLIC 17
3.1.2.3 LE DISPOSITIF DE PARTICIPATION ET D'EXPRESSION DU PUBLIC 18
3.2 L'ANALYSE QUANTITATIVE DE LA CONCERTATION AVEC LE PUBLIC DE NOVEMBRE-DECEMBRE 2020 19
3.2.1 UNE BONNE PARTICIPATION GLOBALE DU PUBLIC 19
3.2.2 LES CARACTERISTIQUES DE LA PARTICIPATION 20
3.2.2.1 UNE PARTICIPATION GLOBALE PLUS FORTE QU'EN 2019 ET SPECIALEMENT IMPORTANTE SUR LA NAVETTE TOULONNAISE 20
3.2.2.2 LE SITE INTERNET, 1ER VECTEUR D'EXPRESSION 21
3.2.3 LA FREQUENTATION DU SITE INTERNET WWW.LIGNENOUVELLEPROVENCECOTEDAZUR.FR 23
3.2.3.1 L'EVOLUTION DES VISITES 23
3.2.3.2 LES PAGES CONSULTEES 23
3.2.4 L'ACTIVITE SUR LES RESEAUX SOCIAUX 24
3.2.4.1 TWITTER 24
3.2.4.2 FACEBOOK 24
3.2.5 LES RETOMBEES MEDIATIQUES 24
3.3 L'ANALYSE QUALITATIVE DE LA CONCERTATION AVEC LE PUBLIC DE NOVEMBRE-DECEMBRE 2020 26
3.3.1 LES EXPRESSIONS SUR LE TERMINUS OUEST DE LA NAVETTE TOULONNAISE 26
3.3.1.1 UNE OPERATION QUI A MOBILISE AU-DELA DE SAINT-CYR ET SANARY 26
3.3.1.2 LE CHOIX DU POSITIONNEMENT DU TERMINUS OUEST, 1ERE THEMATIQUE DE LA CONCERTATION, AVEC UNE FORTE EXPRESSION EN FAVEUR DU TERMINUS OUEST A SAINT-CYR 27

LIGNE NOUVELLE PROVENCE COTE D'AZUR
Compte-rendu de la concertation complémentaire 2020-2021 sur les aménagements des phases 1 et 2

3.3.1.3 LES AUTRES THEMATIQUES SUR LE SECTEUR DE LA NAVETTE TOULONNAISE 30
3.3.2 LES EXPRESSIONS SUR LE POLE D'ECHANGES MULTIMODAL DE LA PAULINE 31
3.3.2.1 LES QUESTIONS ET AVIS EN LIEN AVEC L'AMENAGEMENT DU PEM : 1ERE THEMATIQUE DE LA CONCERTATION 32
3.3.2.2 17% D'EXPRESSIONS SUR L'UN DES 3 SCENARIOS DE PROJET PROPOSES 34
3.3.2.3 30% D'EXPRESSIONS SANS LIEN AVEC L'AMENAGEMENT DU POLE D'ECHANGE 35
3.3.3 LES EXPRESSIONS SUR LA GARE TER DE CANNES LA BOCCA 36
3.3.3.1 LES EXPRESSIONS SUR LA GARE TER DE CANNES LA BOCCA 37
3.3.3.2 LES EXPRESSIONS SUR LA DENIVELLATION DE LA BIFURCATION DE LA LIGNE CANNES-GRASSE 39
3.3.3.3 LES AUTRES EXPRESSIONS DANS LES ALPES-MARITIMES 39
3.3.4 LES AUTRES THEMATIQUES ABORDEES 39
3.3.4.1 L'EXPRESSION DE L'OPPOSITION OU DU SOUTIEN AU PROJET HISTORIQUE LNPCA 40
3.3.4.2 DES QUESTIONS ET DEMANDES SUR LES TRACES, DESSERTES, AUTRES LIGNES ET AUTRES AMENAGEMENTS 40
3.3.4.3 LA CONCERTATION 40

4 LA CONCERTATION COMPLEMENTAIRE AVEC LE PUBLIC DE MARS-AVRIL 2021 41
4.1 LES MODALITES DE LA CONCERTATION AVEC LE PUBLIC 41
4.1.1 LES ECHANGES BILATERAUX AVEC LES ELUS 41
4.1.2 L'INFORMATION ET LA PARTICIPATION DU PUBLIC 41
4.2 L'ANALYSE QUANTITATIVE DE LA CONCERTATION AVEC LE PUBLIC DE MARS-AVRIL 2021 49
4.2.1 UNE PARTICIPATION GLOBALE DU PUBLIC SIGNIFICATIVE 49
4.2.2 LES CARACTERISTIQUES DE LA PARTICIPATION 50
4.2.3 LA FREQUENTATION DU SITE INTERNET WWW.LIGNENOUVELLEPROVENCECOTEDAZUR.FR 54
4.2.3.1 L'EVOLUTION DES VISITES 54
4.2.3.2 LES PAGES CONSULTEES 54
4.2.4 L'ACTIVITE SUR LES RESEAUX SOCIAUX 55
4.2.4.1 TWITTER 55
4.2.4.2 FACEBOOK 55
4.2.5 LES RETOMBEES MEDIATIQUES 56
4.3 L'ANALYSE QUALITATIVE DE LA CONCERTATION AVEC LE PUBLIC DE MARS-AVRIL 2021 58
4.3.1 LES EXPRESSIONS SUR LE SECTEUR DE SAINT-ANDRE 58
4.3.2 LES EXPRESSIONS SUR LE SECTEUR DE LA DELORME 62
4.3.3 LES EXPRESSIONS SUR LE SECTEUR DE MARSEILLE SAINT-CHARLES 66
4.3.4 LES EXPRESSIONS SUR LE SECTEUR DE LA PARETTE 69
4.3.5 LES EXPRESSIONS SUR LE SECTEUR BLANCARDE / LA PENNE-SUR-HUVEAUNE 73
4.3.6 LES EXPRESSIONS SUR LE SECTEUR DE LA BIFURCATION DE LA LIGNE CANNES-GRASSE 79
4.3.7 LES AUTRES THEMATIQUES ABORDEES 85

5 LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION 2020-2021 AVEC LE PUBLIC 87
5.1 UNE CONCERTATION COMPLEMENTAIRE EN PERIODE DE CRISE SANITAIRE QUI A FAIT L'OBJET D'UNE PARTICIPATION QUANTITATIVEMENT SIGNIFICATIVE ET DE QUALITE 87
5.2 LES ELEMENTS POUR PREPARER L'ENQUETE D'UTILITE PUBLIQUE 88
5.2.1 SUR LA HALTE ET LE REMPLACEMENT DU PASSAGE A NIVEAU DE SAINT-ANDRE 88
5.2.2 SUR L'ENTREE NORD DU TUNNEL A LA DELORME 88
5.2.3 SUR LA GARE SOUTERRAINE DE MARSEILLE SAINT-CHARLES 88
5.2.4 SUR L'INSERTION DE L'ENTREE EST DU TUNNEL A LA PARETTE 89
5.2.1 SUR LA 4EME VOIE ENTRE LA BLANCARDE ET LA PENNE-SUR-HUVEAUNE 89
5.2.2 SUR LE TERMINUS OUEST DE LA NAVETTE TOULONNAISE 89
5.2.3 SUR LE POLE D'ECHANGES MULTIMODAL DE LA PAULINE 89
5.2.4 SUR LA GARE TER DE CANNES-LA-BOCCA 90

5.2.1 SUR LA DENIVELLATION DE LA BIFURCATION DE LA LIGNE CANNES-GRASSE 90

6 LES SUITES PROPOSEES PAR LE MAITRE D'OUVRAGE A L'ISSUE DE LA CONCERTATION COMPLEMENTAIRE 91

6.1 SUR LA HALTE ET LE REMPLACEMENT DU PASSAGE A NIVEAU DE SAINT-ANDRE 91
6.2 SUR L'ENTREE NORD DU TUNNEL A LA DELORME 91
6.3 SUR LA GARE SOUTERRAINE DE MARSEILLE SAINT-CHARLES 91
6.4 SUR L'INSERTION DE L'ENTREE EST DU TUNNEL A LA PARETTE 92
6.5 SUR LA 4EME VOIE ENTRE LA BLANCARDE ET LA PENNE-SUR-HUVEAUNE 92
6.6 SUR LE TERMINUS OUEST DE LA NAVETTE TOULONNAISE 92
6.7 SUR LE POLE D'ECHANGES MULTIMODAL DE LA PAULINE 92
6.8 SUR LA GARE TER DE CANNES-LA-BOCCA 93
6.9 SUR LA DENIVELLATION DE LA BIFURCATION DE LA LIGNE CANNES-GRASSE 93

LIGNE NOUVELLE PROVENCE COTE D'AZUR
Compte-rendu de la concertation complémentaire 2020-2021 sur les aménagements des phases 1 et 2

1 LE PROJET HISTORIQUE DE LA LIGNE NOUVELLE PROVENCE COTE D'AZUR

1.1 EN RÉSUMÉ

L'attractivité démographique, touristique et économique de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur est principalement portée par les aires urbaines d'Aix-Marseille, de Toulon, de Nice et de la Côte d'Azur, qui comptent parmi les 10 plus grandes agglomérations de France et qui concentrent aujourd'hui 90% de la population des 3 départements littoraux des Bouches-du-Rhône, du Var et des Alpes-Maritimes.

Cette attractivité est aujourd'hui remise en question en raison des difficultés de déplacements, causées par la saturation progressive des réseaux routiers et autoroutiers et le manque de transports en commun capacitaires et performants. L'usage prépondérant de la voiture génère en outre de l'insécurité routière, ainsi qu'une surexposition des habitants des départements littoraux aux pollutions atmosphérique et sonore.

Pour améliorer les mobilités du quotidien et répondre aux enjeux climatiques, un report des déplacements en voiture vers le train est souhaitable. Pour cela, une plus grande fiabilité des services ferroviaires et une offre plus importante de trains sont nécessaires.

En 2018, le Conseil d'Orientation des Infrastructures a séparé le projet initial en deux parties, dont les aménagements doivent permettre :

- Dans un premier temps (phases 1 et 2), de **désaturer les nœuds ferroviaires de Marseille, Toulon, Nice et la Côte d'Azur** pour répondre aux besoins de transports du quotidien des habitants des trois grandes aires métropolitaines régionales ;
- Dans un second temps (phases 3 et 4), **d'améliorer les liaisons ferroviaires entre ces métropoles** pour faciliter les déplacements au sein de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, ouvrir la région aux autres régions françaises et européennes et contribuer à la construction de l'arc ferroviaire méditerranéen entre l'Espagne, la France et l'Italie.

Ce projet des phases 1 et 2, qui vise à répondre à la première priorité, forme un ensemble cohérent, complet et fonctionnel, répondant à des objectifs de gains de régularité et de capacité, principalement au service des transports du quotidien.

1.2 L'HISTORIQUE DE LA LIGNE NOUVELLE PROVENCE COTE D'AZUR : LES PRINCIPALES ÉTAPES

Depuis le débat public de 2005, plus de 15 années d'études et de concertation ont permis de construire progressivement le projet de désaturation des nœuds ferroviaires marseillais, toulonnais et azuréen et d'augmentation des capacités de la ligne ferroviaire entre Marseille et Vintimille.

L'historique détaillé du projet, depuis le débat public jusqu'à son phasage par le Conseil d'Orientation des Infrastructures en 2018, est disponible sur le site internet du projet, à l'adresse : https://www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr/page/evolution-du-projet.
Ce sont les concertations successives et la prise en compte de l'avis du public qui ont recentré le projet initial sur le projet des phases 1 et 2, objet de l'enquête publique.

1.2.1 LA DECISION MINISTERIELLE DU 4 MARS 2019

La décision ministérielle du 4 mars 2019 a réaffirmé la nécessité de traiter les nœuds ferroviaires comme 1ère étape et demandé la réalisation sans attendre des aménagements de phase 1, puis celle des aménagements de phase 2, constituant ainsi le projet des phases 1 et 2.

Elle a demandé à SNCF Réseau de concerter sur ce projet les phases 1 et 2 de manière à pouvoir présenter un dossier ministériel qui intègre à l'automne 2019 le bilan de cette concertation.

1.2.2 LA CONCERTATION DE 2019 SUR LE PROJET DES PHASES 1 ET 2

La concertation de 2019 sur le projet des phases 1 et 2 a montré une adhésion du public à la priorité donnée aux trains du quotidien et aux principes d'aménagements proposés.

Cette concertation a également montré :

- Des attentes sur les fonctionnalités du projet et en particulier sur la navette toulonnaise, le corridor ouest de Marseille et la bifurcation de la ligne Cannes-Grasse ;
- Des demandes de compléments sur l'insertion urbaine des gares et l'intermodalité (Marseille Saint-Charles, Cannes la Bocca, etc.) ;
- Des inquiétudes et des demandes de précision, sur les incidences locales de la bifurcation de la ligne Cannes-Grasse (incidences foncières, paysagères, acoustiques), de la gare de Cannes Marchandises (incidences acoustiques et hydrauliques), de la 4ème voie entre La Penne et La Blancarde (incidences sur le bâti et nuisances acoustiques), de la 5ème voie en gare de la Blancarde (nuisances pour l'immeuble riverain), de la gare Saint-Charles (incidences en phase travaux), de la suppression du passage à niveau de Saint-André (opposition aux solutions proposées).

1.2.1 LE COMITE DE PILOTAGE DE NOVEMBRE 2019 ET LA DECISION MINISTERIELLE DE JUIN 2020

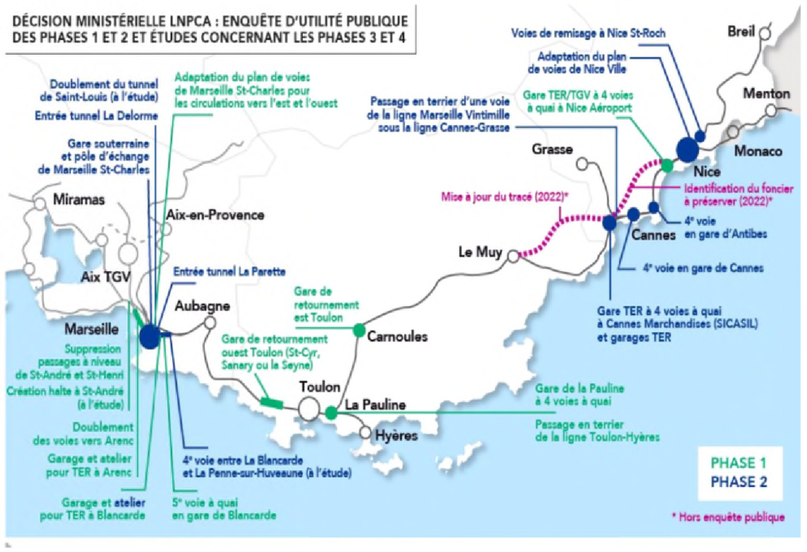
Le comité de pilotage du projet, réuni le 22 novembre 2019, s'est félicité de la participation du public à la concertation et de la qualité des échanges, à partir desquels il a identifié les variantes sur lesquelles les études d'approfondissement et la concertation ont vocation à être poursuivies en vue de constituer le dossier d'enquête d'utilité publique.

LIGNE NOUVELLE PROVENCE COTE D'AZUR
Compte-rendu de la concertation complémentaire 2020-2021 sur les aménagements des phases 1 et 2

La Décision Ministérielle du 23 juin 2020 a réaffirmé les objectifs du projet.

Le Ministre a par ailleurs confirmé les fonctionnalités et les opérations constitutives du projet des phases 1 et 2 de la LNPCA telles quelles ont été validées lors du Comité de pilotage du 22 novembre 2019.

Les aménagements retenus par secteur géographiques sont les suivants :

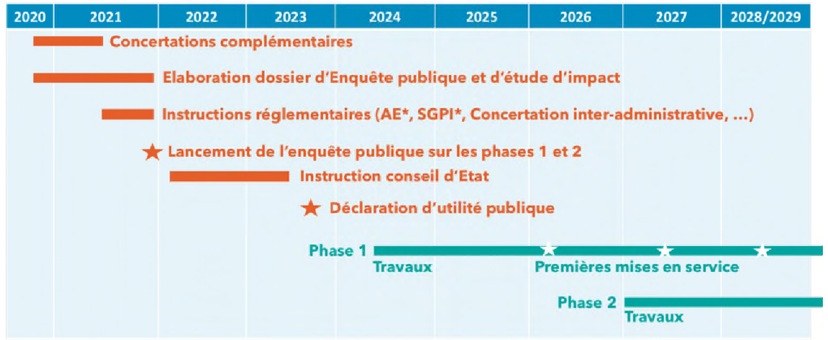


La décision ministérielle a enfin demandé à SNCF-Réseau de **poursuivre la concertation continue sur les points suivants :**

- Présentation des études complémentaires sur de nouvelles options d'implantation d'une gare origine-terminus de la navette toulonnaise à l'ouest de Toulon.
- Présentation de nouvelles options de désenclavement du quartier de Saint-André à Marseille en lien avec la suppression du passage à niveau de Saint-André et du projet de halte.
- Approfondissements avec l'ensemble des maîtres d'ouvrage concernés de l'articulation entre les opérations des phases 1 et 2 et les aménagements urbains périphériques, en particulier autour des gares (intermodalité, notamment).
- Poursuite de la concertation sur les principaux thèmes identifiés au cours de la concertation de 2019, notamment les nuisances sonores, l'intermodalité et les pôles d'échanges multimodaux, les modalités générales de réalisation des travaux et les conditions d'insertion de certains aménagements en zone sensible.

1.3 LE CALENDRIER ET LES PARTENAIRES DU PROJET

1.3.1 LE PLANNING PREVISIONNEL DU PROJET DES PHASES 1 ET 2



1.3.2 LES PARTENAIRES ET COFINANCEURS DES ÉTUDES

Suite à la décision ministérielle du 15 juin 2009 en faveur du scénario Métropoles du Sud, une convention de partenariat pour la réalisation des études a été signée le 23 décembre 2010.
Aujourd'hui, les cofinanceurs des études du projet sont :

- L'union européenne ;
- L'état ;
- La région provence-alpes-côte d'azur ;
- Le conseil départemental des bouches-du-rhône ;
- Le conseil départemental du var ;
- Le conseil départemental des alpes-maritimes ;
- La métropole aix-marseille provence ;
- La métropole toulon provence méditerranée ;
- La métropole nice côte d'azur ;
- La communauté d'agglomération dracénoise
- La communauté d'agglomération cannes pays de lérins
- La communauté d'agglomération du pays de grasse
- SNCF Réseau.

LIGNE NOUVELLE PROVENCE COTE D'AZUR
Compte-rendu de la concertation complémentaire 2020-2021 sur les aménagements des phases 1 et 2

1.4 LES INSTANCES DE GOUVERNANCE ET DE CONCERTATION CONTINUE

1.4.1 LES INSTANCES DE GOUVERNANCE

La gouvernance du projet est assurée par :

- le **comité de pilotage** (COPIL), présidé par le préfet de région et associant les représentants de tous les cofinanceurs, assure le pilotage et la validation générale des études jusqu'à l'enquête d'utilité publique ;
- Le **comité technique** (COTECH), présidé par Pierre-Alain Roche, président de la section mobilités et transports du conseil général de l'Environnement et du Développement durable (CGEDD), et associant tous les cofinanceurs, prépare les réunions du COPIL et suit l'avancement des études ;
- Les **comités territoriaux** (COTER), présidés par les préfets de départements et associant des représentants des collectivités (cofinanceurs ou non) concernées par le projet, du monde économique et des associations, ont vocation à recueillir et faire remonter au COPIL des propositions, remarques et suggestions, émises par l'ensemble de la société civile dans chaque département.

1.4.2 LES INSTANCES DE CONCERTATION CONTINUE

Les instances de concertation continue sont :

- Le **collège des acteurs** (COLAC), instance de relais des acteurs à l'échelle globale du projet, animée par SNCF Réseau, qui associe les représentants des acteurs non cofinanceurs et le garant de la concertation pour faire part au COPIL de leurs avis et observations sur le déroulement de la concertation et l'application de la charte de concertation ;
- Les **commissions consultatives** départementales qui permettent l'expression des élus locaux.

2 LE CADRE DE LA CONCERTATION AVEC LE PUBLIC

2.1 LE CADRE RÉGLEMENTAIRE

La concertation complémentaire conduite en novembre-décembre 2020 et mars-avril 2021 a été engagée au titre [1]:

- De la concertation continue relative au projet, menée, en application du 3e alinéa de l'article L.121-1 du code de l'environnement, par SNCF Réseau, maître d'ouvrage depuis la clôture du débat public ;
- De l'article L.103.2 à L103.6 et R103-1 à R103-3 du code de l'urbanisme.

2.2 UNE CONCERTATION SOUS L'ÉGIDE D'UN GARANT NOMME PAR LA COMMISSION NATIONALE DU DÉBAT PUBLIC

2.2.1 LA COMMISSION NATIONALE DU DÉBAT PUBLIC

La Commission nationale du débat public (CNDP), créée en 1995, est depuis la loi « relative à la démocratie de proximité » du 27 février 2002, une autorité administrative indépendante.
Elle est chargée de veiller au respect de la participation du public au processus d'élaboration des projets - publics ou privés - d'aménagement ou d'équipement d'intérêt national (création d'autoroutes, de lignes ferroviaires, de lignes électriques, …), dès lors qu'ils comportent de forts enjeux socio-économiques ou ont des impacts significatifs sur l'environnement ou l'aménagement du territoire.
La CNDP est saisie de tous les projets d'aménagement ou d'équipement qui, par leur nature, leurs caractéristiques techniques ou leur coût prévisionnel, tel qu'il peut être évalué lors de la phase d'élaboration, répondent à des critères ou excèdent des seuils fixés par décret en Conseil d'État.
Lorsque la CNDP estime que c'est nécessaire, elle désigne un garant chargé de veiller au bon déroulement de la concertation avec le public. Le garant représente la CNDP et porte ses valeurs auprès du maître d'ouvrage et du grand public.

2.2.2 LE GARANT DE LA CONCERTATION

Le 4 mars 2015, la CNDP a nommé Philippe Quévremont, garant de la concertation sur le projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur. Sa mission est de veiller au bon déroulement de la mise en œuvre des modalités d'information et de participation du public.

Les modalités et l'organisation de la concertation ont été co-construites avec le garant, associé à l'élaboration et à la tenue du processus.

Le garant de la concertation a participé aux réunions de concertation et aux instances de gouvernance du projet.

[1] La Décision du Président de SNCF Réseau de lancer la concertation est disponible en annexes

LIGNE NOUVELLE PROVENCE COTE D'AZUR
Compte-rendu de la concertation complémentaire 2020-2021 sur les aménagements des phases 1 et 2

2.2.3 LA DÉCISION DE POURSUIVRE LE PROCESSUS DE CONCERTATION

Le 2 décembre 2020, la CNDP, saisie par SNCF Réseau, a décidé après en avoir délibéré qu'il n'y avait pas lieu d'organiser un nouveau débat public, au sens de l'article R-121-7 du code de l'environnement, sur les phases 1 et 2 du projet LNPCA.

Elle a recommandé à SNCF Réseau de poursuivre la concertation jusqu'à l'enquête publique sur les phases 1 et 2 du projet, sous l'égide du garant dont elle a confirmé la mission, assurant la bonne information et la participation du public[2].

Concernant les phases ultérieures, elle a indiqué qu'elle souhaitait être ressaisie par SNCF Réseau avant l'enquête publique des phases 3 et 4 pour étudier ces phases et examiner les conditions de poursuite de l'information et de la participation du public.

2.3 LES OBJECTIFS DE LA CONCERTATION COMPLEMENTAIRE

Le Comité de Pilotage de la LNPCA de novembre 2019 faisant suite à la concertation publique sur les aménagements des phases 1 et 2 d'une part, le Garant de la concertation dans son rapport de décembre 2019 d'autre part, la Décision Ministérielle du 23 juin 2020 enfin, ont demandé à SNCF Réseau de **prévoir des concertations complémentaires** sur :

- La création d'une gare et la suppression du passage à niveau de Saint-André ;
- La localisation du terminus ouest de la navette toulonnaise ;
- Les nuisances sonores liées au projet : bifurcation de la ligne Cannes-Grasse, gare TER de Cannes La Bocca, halte de Saint-André ;
- L'intermodalité et les pôles d'échanges multimodaux : Marseille Saint-Charles, La Pauline, Cannes La Bocca TER ;
- L'insertion de certains aménagements sensibles ;
- Les modalités de réalisation de certains travaux : Marseille Saint-Charles, La Parette.

Cette concertation complémentaire s'est déroulée en 2 temps :

- **Du 20 novembre au 31 décembre 2020**[3] sur la localisation du terminus ouest de la navette toulonnaise, le pôle d'échange multimodal de la Pauline et la gare TER de Cannes La Bocca ;
- **Du 1er mars au 15 avril 2021** sur la gare et le remplacement du passage à niveau de Saint-André, l'entrée nord du tunnel à la Delorme, la gare souterraine de Marseille Saint-Charles, l'insertion de la sortie est du tunnel à la Parette, la 4ème voie entre Blancarde et La Penne-sur-Huveaune et la dénivellation de la bifurcation de la ligne Cannes-Grasse.

Le public a été invité à s'exprimer sur chacune de ces opérations et les éventuelles variantes proposées pour leur réalisation, l'objectif de SNCF Réseau étant de retenir celles qui seront insérées dans les dossiers réglementaires de l'enquête d'utilité publique après prise en considération des retours de la concertation complémentaire.

Le public a pu également s'exprimer plus largement sur le projet et ses composantes.

[2] La décision de poursuivre le processus de concertation du 2 décembre 2020 est disponible en annexes
[3] Initialement prévue du 20 novembre au 20 décembre, le maître d'ouvrage a décidé, sur demande du garant, de prolonger la concertation jusqu'au 31 décembre afin que le public puisse largement s'exprimer.

2.4 LES TERRITOIRES CONCERNÉS

L'information et la participation ont visé les élus, habitants, associations, collectivités, milieux socio-économiques et acteurs des communes des Bouches-du-Rhône, du Var et des Alpes-Maritimes, concernées par les aménagements proposés à la concertation complémentaire.

Pour la phase de concertation de novembre-décembre 2020, les communes suivantes ont été concernées.

- **Par la localisation du terminus ouest de la navette toulonnaise :**
  - Sanary-sur-Mer ;
  - Saint-Cyr-sur-Mer ;
  - La Ciotat.
- **Par le pôle d'échange de La Pauline :**
  - La Crau ;
  - La Garde.
- **Par la gare TER de Cannes La Bocca**
  - Cannes.

Pour la phase de concertation de mars-avril 2021, les communes suivantes ont été concernées :

- **Par la gare souterraine de Marseille Saint-Charles souterraine, l'insertion de la sortie est du tunnel à La Parrette, la sortie nord du tunnel à la Delorme, la gare et le remplacement du passage à niveau à Saint-André,** Marseille et plus spécifiquement les mairies des :
  - 1/7èmes et 2/3èmes arrondissements pour la gare de Marseille Saint-Charles souterraine ;
  - 15/16èmes arrondissements pour La Delorme et Saint-André ;
  - 11/12ème arrondissements pour La Parette.
- **Par la 4ème voie entre Blancarde et La Penne-sur-Huveaune**
  - Marseille et plus spécifiquement les 11 et 12èmes arrondissements ;
  - La Penne-sur-Huveaune.
- **Par la dénivellation de la bifurcation de la ligne Cannes-Grasse :**
  - Cannes.

3 LA CONCERTATION COMPLEMENTAIRE AVEC LE PUBLIC DE NOVEMBRE-DECEMBRE 2020

3.1 LES MODALITÉS DE LA CONCERTATION AVEC LE PUBLIC[4]

3.1.1 LES ÉCHANGES BILATÉRAUX AVEC LES ÉLUS

Afin d'échanger, avec les élus concernés par les opérations proposées à la concertation, sur le contenu des opérations et de prendre en compte leurs attentes, des rencontres bilatérales ont été organisées.

Avant la concertation avec le public, de novembre et décembre 2020, le maître d'ouvrage a ainsi rencontré :

- A propos de la gare terminus ouest de la navette toulonnaise :
  - En juillet, octobre et novembre, le maire de Saint-Cyr-sur-Mer ;
  - En mai et octobre, le maire de Sanary ;
  - En novembre le maire de La Ciotat ;
  - En décembre, le maire d'Ollioules ;
- A propos du pôle d'échange multimodal de La Pauline, la maire de La Garde, en novembre.
- A propos de la gare TER de Cannes La Bocca, le maire de Cannes, en octobre.

3.1.2 L'INFORMATION ET LA PARTICIPATION DU PUBLIC

Pour assurer la plus large participation possible, différents moyens d'information, d'expression et d'échange ont été mis en œuvre par SNCF Réseau.

Les modalités d'information et de participation ont été proposées pour avis aux 108 membres du COLAC le 16 octobre 2020. Les retours des membres ont fait l'objet d'une synthèse du garant, mise en ligne sur le site internet du projet et ont permis au maître d'ouvrage d'ajuster le dispositif prévu afin de permettre à tous les publics de pouvoir participer malgré le contexte sanitaire.

3.1.2.1 LE DISPOSITIF D'INVITATION DU PUBLIC À PARTICIPER À LA CONCERTATION

3.1.2.1.1 Les relations presse

5 communiqués de presse ont été adressés à :

- Le 26 novembre à Var Matin, pour présenter les modalités de concertation concernant la localisation de la gare ouest de la navette toulonnaise ;
- Le 1er décembre à Var Matin, pour présenter les modalités de concertation concernant la gare de La Pauline ;
- Le 3 décembre à Nice Matin, pour présenter les modalités de concertation concernant la nouvelle gare TER de Cannes La Bocca.
- Le 4 décembre, à Nice Matin et Var Matin pour annoncer la prolongation de la concertation.

[4] La totalité des supports d'invitation et d'information diffusés au cours de la concertation est disponible en annexes

3.1.2.1.2 La campagne média

2 spots radio ont permis de présenter les modalités d'inscriptions aux réunions publiques et inviter le public à participer :

- **1 spot radio** de 30' diffusé 6 fois par jour, du 2 au 9 décembre, sur Cannes Radio, Kiss FM Cannes, NRJ Nice, Nostalgie Nice et France Bleu Azur, pour la gare TER de Cannes La Bocca ;
- **1 spot radio** de 30' diffusé 6 fois par jour, du 24 novembre au 1er décembre sur Kiss FM La Ciotat, Chérie FM Toulon, Virgin Radio Toulon, Nostalgie FM Toulon, Mistral FM Toulon – Valette du Var et France Bleu Provence, pour la navette toulonnaise et la gare de La Pauline.

2 insertions presse (format ¼ page) annonçant la concertation et invitant à y participer ont été publiées :

- Le 28 novembre dans Var Matin, pour une diffusion à 49390 exemplaires ;
- Le 5 décembre dans Nice Matin, pour une diffusion à 69726 exemplaires.

3.1.2.1.3 Les réseaux sociaux

Le compte Twitter @ProjetLNPCA a permis de relayer l'information sur le lancement, puis l'actualité de la concertation, jusqu'à sa clôture.

16 tweets d'information ont été publiés.

20/11/2020	Ouverture de la concertation complémentaire 2020
26/11/2020	Inscriptions aux réunions publiques et aux permanences Navette toulonnaise
27/11/2020	Consultation livret La Pauline
30/11/2020	Consultation livret Cannes La Bocca
01/12/2020	Livret navette toulonnaise dans les commerces
02/12/2020	Rappel : RP navette toulonnaise Saint-Cyr-sur-Mer

03/12/2020	Rappel : RP navette toulonnaise Sanary-sur-Mer
04/12/2020	RP La Pauline et Cannes La Bocca la semaine prochaine
08/12/2020	Rappel : RP La Pauline
10/12/2020	Rappel : RP Cannes La Bocca
11/12/2020	Fin des réunions publiques : espace d'expression en ligne toujours ouvert
14/12/2020	Prolongation de la concertation
21/12/2020	Supports de la concertation
22/12/2020	J-10 fin de la concertation
27/12/2020	J-5 fin de la concertation
31/12/2020	Dernier jour de la concertation

3 campagnes Facebook et Instagram géolocalisées ont été réalisées du 17 au 30 décembre afin d'informer le public de la prolongation de la concertation et l'inviter à participer.

Ces campagnes se sont adressées aux personnes de 18 à 65 ans, habitant dans un rayon de 17km autour :

- De la Ciotat, Ollioules, Saint-Cyr-sur-Mer et Sanary-sur-Mer, soit 460 000 personnes, pour la navette toulonnaise ;
- De La Crau et La Garde, soit 340 000 personnes, pour le pôle d'échange multimodal de La Pauline ;
- De Cannes, soit 360 000 personnes, pour la gare TER de Cannes La Bocca.

3.1.2.1.4 Les e-mailings

4 e-mailings ont été adressés :

- Le 18 novembre, pour annoncer l'ouverture de la concertation et le dispositif en place :
  - Aux **1 502 personnes** enregistrées en tant que varoises dans la base de données des acteurs ;
  - Aux **1 916 personnes** enregistrées en tant que maralpines dans la base de données des acteurs ;
- Le 11 décembre, pour annoncer la prolongation de la concertation :
  - Aux **1 567 personnes** enregistrées en tant que varoises dans la base de données des acteurs ;
  - Aux **2000 personnes** enregistrées en tant que Maralpines dans la base de données des acteurs.

3.1.2.2 LE DISPOSITIF D'INFORMATION DU PUBLIC

3.1.2.2.1 Le site internet www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr

Le 19 novembre 2019, une version du **site Internet du projet** actualisée a été mise en ligne. Celle-ci liste, dès l'accueil, les 3 opérations proposées à la concertation et permet aux internautes d'accéder directement :

- A la description de ces opérations ;
- Aux supports de la concertation 2020/2021 ;
- Au dispositif d'information et de participation du public ;
- Aux formulaires d'inscriptions aux réunions publiques et permanences du maître d'ouvrage ;
- A un nouveau formulaire d'inscription pour recevoir l'actualité du projet.

3.1.2.2.2 Le standard téléphonique

Un **numéro de téléphone** a été largement communiqué sur tous les supports d'invitation à participer afin que le public puisse :

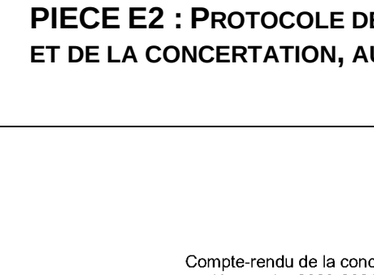
- Commander des dossiers de concertation
- Se renseigner sur les modalités d'inscriptions aux réunions publiques et permanences.

Le standard a reçu au total 55 appels sur la période.

3.1.2.2.3 Les dossiers supports de la concertation avec le public

3 dossiers support de la concertation, format A3, ont été réalisés pour présenter de façon détaillée les 3 opérations et leurs éventuelles variantes proposées à la concertation, à savoir :

- Gare terminus ouest de la navette toulonnaise ;
- Pôle d'échanges multimodal de La Pauline ;
- Gare TER de Cannes La Bocca.



Ces dossiers ont été mis en ligne sur le site Internet puis mis à disposition sous forme papier :

- Dans les mairies et dans 27 commerces de proximité[5] de Saint-Cyr-sur-Mer, Sanary-sur-Mer pour la Gare terminus ouest de la navette toulonnaise ;
- Dans les mairies d'Ollioules et La Ciotat pour le terminus ouest de la navette toulonnaise ;
- Dans les mairies et dans 46 commerces de proximité de La Garde et La Crau pour le Pôle d'échanges multimodal de La Pauline ;
- A la mairie annexe et dans 16 commerces de proximité de La Bocca pour la gare TER de Cannes La Bocca.

Afin d'informer le public, des affiches ont également été posées dans les 89 commerces concernés.

[5] La liste des commerces ayant accepté de mettre à disposition les livrets supports de la concertation est disponible en annexe du présent bilan et a été mise en ligne sur le site internet du projet.

Ces dossiers ont également pu être commandés par téléphone. Ainsi, ont été envoyés par voie postale :

- 2 dossiers Gare terminus ouest de la navette toulonnaise ;
- 3 dossiers Pôle d'échanges multimodal de La Pauline ;
- 9 dossiers Gare TER de Cannes La Bocca.

Au total, SNCF Réseau a distribué :

- 352 exemplaires du dossier Gare terminus ouest de la navette toulonnaise ;
- 503 exemplaires du dossier Pôle d'échanges multimodal de La Pauline ;
- 246 exemplaires du dossier Gare TER de Cannes La Bocca.

Par ailleurs, ont été téléchargés sur le site internet :

- Le dossier Gare terminus ouest de la navette toulonnaise à 772 reprises ;
- Le dossier Pôle d'échanges multimodal de La Pauline à 358 reprises ;
- Le dossier Gare TER de Cannes La Bocca à 447 reprises.

3.1.2.3 LE DISPOSITIF DE PARTICIPATION ET D'EXPRESSION DU PUBLIC

Afin de favoriser les échanges avec le public et le recueil de ses avis, différentes modalités ont été mises en œuvre.

3.1.2.3.1 Les réunions publiques[6]

4 réunions publiques ont été organisées afin de recueillir les avis du public :

- 2 réunions publiques pour la Gare terminus ouest de la navette toulonnaise :
  - Le 2 décembre pour Saint-Cyr-sur-Mer ;
  - Le 3 décembre pour Sanary-sur-Mer ;
- 1 réunion publique pour le Pôle d'échanges multimodal de La Pauline le 8 décembre ;
- 1 réunion publique pour la Gare TER de Cannes La Bocca le 10 décembre.

En raison du contexte sanitaire, celles-ci se sont tenues à distance, via le logiciel Zoom. Préalablement à chaque réunion, un tutoriel de connexion, ainsi qu'un numéro de hotline téléphonique a été adressé à chaque personne inscrite afin de faciliter sa connexion à l'événement et s'assurer que le fait qu'il soit tenu en digital ne constituait pas un obstacle pour la participation.

3.1.2.3.2 Les permanences de SNCF Réseau[7]

Afin de répondre aux questions individuelles et faciliter les échanges portant sur des situations particulières, **5 permanences** d'une demi-journée chacune, ont été organisées dans les mairies des communes ou secteurs concernés par les opérations, restées ouvertes pendant les périodes de confinement :

- Les 8 et 9 décembre pour la Gare terminus ouest de la navette toulonnaise ;
- Le 17 décembre pour le Pôle d'échanges multimodal de La Pauline ;
- Le 10 et le 16 décembre pour la Gare TER de Cannes La Bocca.

[6] Les supports présentés au cours des réunions publiques ainsi que les verbatim et les synthèses réalisés sont disponibles en annexes

Comme pour les réunions publiques, les personnes souhaitant s'inscrire à l'une de ces permanences ont pu le faire soit directement en ligne, soit par téléphone.

3.1.2.3.3 Les supports de recueil des expressions

La version actualisée du **site Internet,** fortement orientée vers l'expression du public, mise en ligne le 19 novembre 2020, a permis au public de donner son avis sur les opérations portées à la concertation, ou plus largement sur le projet LNPCA, de déposer des contributions ou de poser des questions.

5 registres de la concertation ont été mis à disposition dans les mairies de Saint-Cyr-sur-Mer, Sanary-sur-Mer, La Garde, La Crau et Cannes La Bocca.

3.2 L'ANALYSE QUANTITATIVE DE LA CONCERTATION AVEC LE PUBLIC DE NOVEMBRE-DECEMBRE 2020

3.2.1 UNE BONNE PARTICIPATION GLOBALE DU PUBLIC[8]

Dans un contexte sanitaire défavorable, les actions d'information mises en œuvre par SNCF Réseau ont abouti à **590 participations** :

- 156 participants aux 4 réunions publiques et 71 prises de parole enregistrées ;
- 27 participants aux 5 permanences avec le maître d'ouvrage ;
- 235 avis postés sur le site internet, sur Facebook et Twitter ;
- 79 questions posées sur le site Internet ;
- 31 avis déposés dans les registres papier mis à disposition, dont 1 délibération ;
- 8 avis formulés par téléphone[9] ;
- 19 avis postés par mail ou par courrier ;
- 35 contributions communiquées, dont 3 délibérations.

En matière de comptabilisation de ces expressions, il est considéré qu'un même avis peut comprendre plusieurs thèmes. Lorsqu'un avis porte sur plusieurs thèmes, il en est donc fait compte rendu sur plusieurs thèmes.

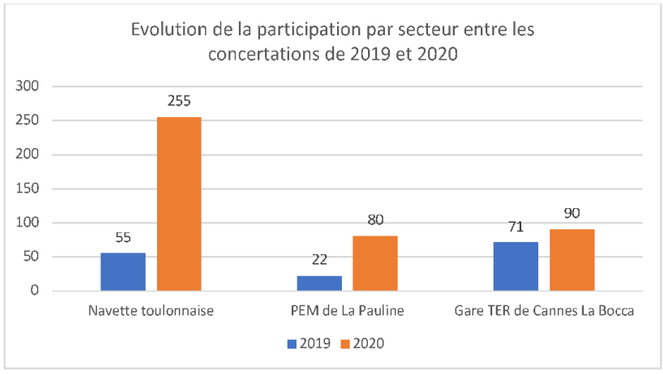
[8] La totalité des expressions du public est disponible en annexes
[9] La totalité des appels n'est pas recensée dans la participation, 49 appels ayant été des demandes d'assistance aux inscriptions aux réunions publiques et permanences ou des commandes de livrets supports de la concertation.

LIGNE NOUVELLE PROVENCE COTE D'AZUR
Compte-rendu de la concertation complémentaire 2020-2021 sur les aménagements des phases 1 et 2

3.2.2 LES CARACTÉRISTIQUES DE LA PARTICIPATION

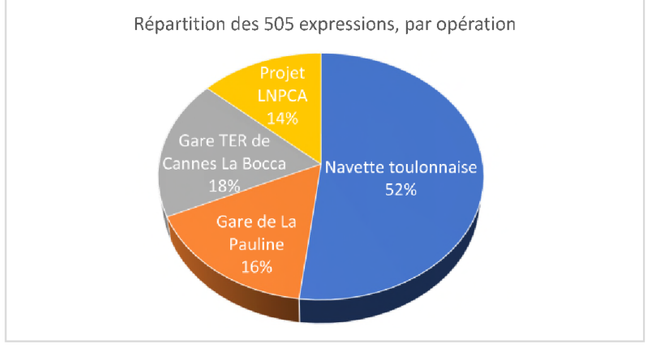
3.2.2.1 UNE PARTICIPATION GLOBALE PLUS FORTE QU'EN 2019 ET SPECIALEMENT IMPORTANTE SUR LA NAVETTE TOULONNAISE

Sur les 3 opérations proposées à la concertation, et tout particulièrement pour la navette toulonnaise, la participation a été en 2020 plus importante qu'en 2019. Ceci peut notamment s'expliquer par la sensibilisation liée à la concertation de 2019 et à l'information très localisée qui a été mise en œuvre.



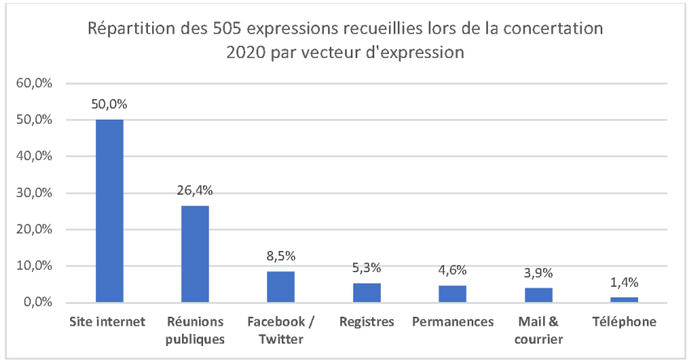
Sont comptabilisées les expressions transmises via l'ensemble des modes de participation (réunions publiques, ateliers, permanences, courriers, site internet…).

Les expressions sur la localisation de la gare ouest de la navette toulonnaise ont représenté plus de la moitié du total des expressions.



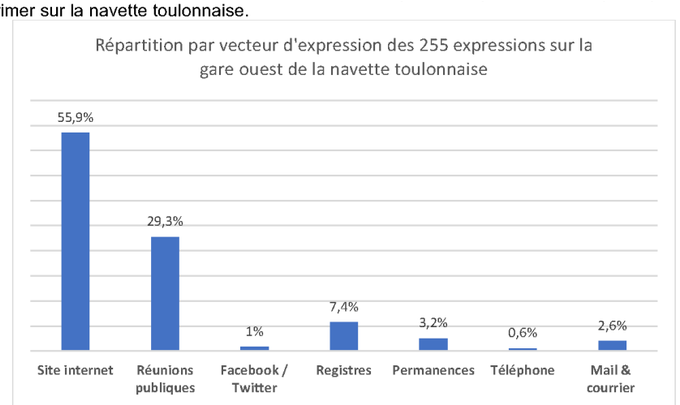
3.2.2.2 LE SITE INTERNET, 1ER VECTEUR D'EXPRESSION

Le dépôt d'avis ou de questions sur le site internet, qui représente la moitié des expressions, a été le vecteur de participation le plus utilisé, devant les réunions publiques, organisées en distanciel, qui ont recueilli plus du quart des participations.

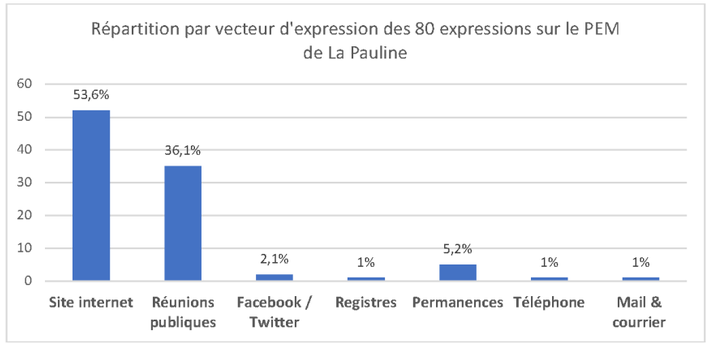


Si cette prédominance de l'utilisation du site internet est valable pour les 3 opérations proposées à la concertation, des écarts peuvent néanmoins être notés sur chacun des 3 sites concernant les vecteurs d'expression utilisés.

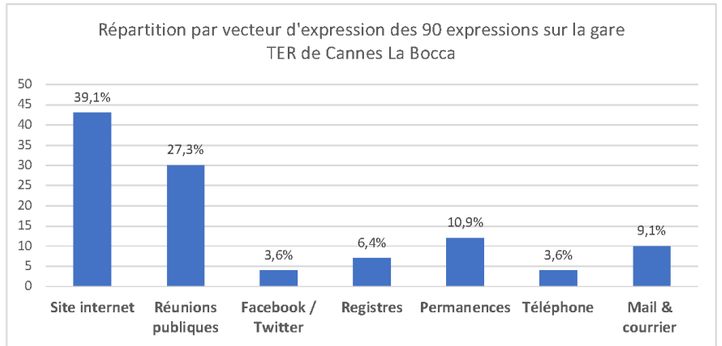
Ainsi, pour les expressions sur la navette toulonnaise, la part du site internet et des réunions publiques est encore plus importante, dépassant les 85%.
Les réseaux sociaux, téléphone, mails et courriers n'ont quasiment pas été utilisés par le public pour s'exprimer sur la navette toulonnaise.



Concernant le Pôle d'échange multimodal de La Pauline, avec près de 90%, la part du site internet et surtout de la réunion publique est encore plus importante. Les registres en mairies, le téléphone, les mails et courriers ont été très peu utilisés.



Concernant la Gare TER de Cannes La Bocca, le site internet a été largement moins utilisé, au profit des permanences, mails et courriers.



Les expressions sur le projet en général émanent pour plus de la moitié des réseaux sociaux et pour le reste essentiellement du site internet. Les participants aux réunions publiques ou permanences, ainsi que les utilisateurs des registres ou du standard téléphonique semblent s'être approprié les objets de la concertation et leurs expressions ont bien porté sur les opérations proposées.

3.2.3 LA FREQUENTATION DU SITE INTERNET WWW.LIGNENOUVELLEPROVENCECOTEDAZUR.FR

3.2.3.1 L'EVOLUTION DES VISITES

Du 19 novembre 2020, date de mise en ligne de sa nouvelle version, au 31 décembre 2020, date de fin de la concertation, le site internet a été visité à **18 860 reprises**, par 16 338 visiteurs différents. Deux pics de visites coïncident avec la tenue des réunions publiques, d'abord sur la navette toulonnaise, puis sur Cannes. Le dernier pic correspond à l'annonce du prolongement de la concertation de 15 jours.

3.2.3.2 LES PAGES CONSULTEES

Les visites ont duré en moyenne 1,34 minutes et en moyenne 2 pages ont été vues par session. Plus de 37 000 pages web ont été vues au total. Les 10 premières pages consultées, qui représentent 52% du total des consultations, se répartissent comme suit :

« Accueil »	6 588
« Les opérations proposées à la concertation »	2 694
« Supports de la concertation »	2 093
« Exprimez-vous »	1 722
« Bénéfices du projet sur l'aire toulonnaise »	1 525
« Bénéfices du projet sur la Côte d'Azur »	1 142
« Zoom sur les phases 1 et 2 »	880
« Phases de réalisation »	872
« Documents »	862
« Dispositif d'information et de participation »	820

Les scores importants des pages sur les opérations portées à la concertation, les supports de la concertation et les bénéfices du projet montrent que les internautes ont d'abord consulté le site pour se renseigner sur les aménagements projetés. Les taux de rebond (c'est-à-dire le nombre de visiteurs qui n'ont consulté qu'une seule page lors de leur visite sur le site) des pages sur les opérations proposées à la concertation et les bénéfices du projet sur l'aire toulonnaise et sur la Côte d'Azur s'élèvent respectivement à 65%, 72% et 100%, ce qui traduit le fait que le site internet a été utilisé comme un support d'information.

En outre, 154 personnes se sont inscrites sur le site internet pour recevoir l'actualité du projet. Ces personnes sont désormais intégrées à la base de données des acteurs.

3.2.4 L'ACTIVITÉ SUR LES RÉSEAUX SOCIAUX

3.2.4.1 TWITTER

Sur la totalité de la période de concertation de novembre-décembre 2020, **12 personnes se sont abonnées** au compte Twitter @ProjetLNPCA), pour atteindre un total de **759 abonnés.**
Les 16 tweets d'information ont été vus par **13 146 personnes** et ont généré 561 réactions (retweet, j'aime…).

3.2.4.2 FACEBOOK

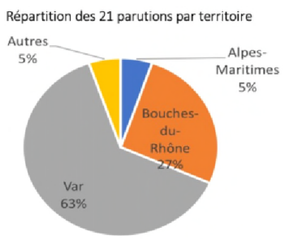
Les 3 campagnes géolocalisées ont généré plus de **173 500 impressions de posts** et **plus de 5 300 clics** vers le site internet. Elles ont suscité 246 réactions (j'aime…) dont 50 se sont traduites par des avis ou commentaires, principalement sur le projet global.

Le taux moyen de clics de 3,1% est un très bon taux au regard des récentes campagnes réalisées par SNCF réseau (0,5% à 0,8% sur LN Montpellier-Perpignan / 2,2% à 4,9% pour Roissy-Picardie dont la performance avait été soulignée).

	Navette toulonnaise	PEM de La Pauline	Gare TER de Cannes La Bocca	Total
Nombre d'impressions	56 355	56 938	60 058	**173 351**
Nombre de clics	1 787	1 732	1 803	**5 322**
Nombre de réactions	86	94	66	**246**
Taux de clics	3,17%	3,04	3%	

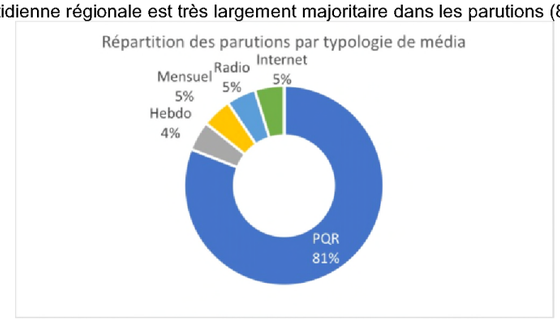
3.2.5 LES RETOMBÉES MÉDIATIQUES[10]

Sur la période de concertation, **21 retombées médiatiques** ont été recensées.
Au total, 95% des retombées sont régionales avec un traitement quantitatif largement prédominant sur le secteur varois, concerné par 2 des 3 aménagements. La parution « autres » émane de la presse spécialisée.

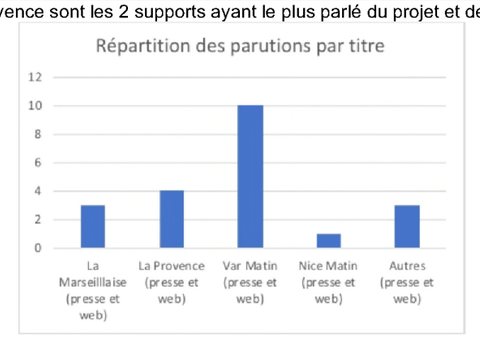


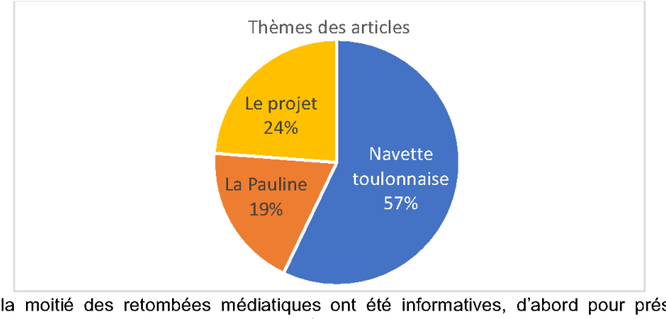
[10] La liste des retombées médiatiques et les articles publiés sont disponibles en annexes

La presse quotidienne régionale est très largement majoritaire dans les parutions (81%).



Var Matin et La Provence sont les 2 supports ayant le plus parlé du projet et de la concertation.





Près de la moitié des retombées médiatiques ont été informatives, d'abord pour présenter le dispositif de concertation et le contenu des opérations de la navette toulonnaise et de La Pauline, voire du projet.
A noter que la gare TER de Cannes La Bocca n'a fait l'objet d'aucun article.

3 articles négatifs ont été publiés en lien avec l'impact du projet de terminus ouest à Saint-Cyr sur les terres agricoles.

3.3 L'ANALYSE QUALITATIVE DE LA CONCERTATION AVEC LE PUBLIC DE NOVEMBRE-DECEMBRE 2020

L'analyse qualitative propose une synthèse des points de vue exprimés, des attentes et problèmes soulevés pour chacune des 3 opérations proposées à la concertation et pour ce qui ne relève pas de ces opérations (à savoir les expressions portant pour l'essentiel sur le projet LNPCA dans son ensemble).

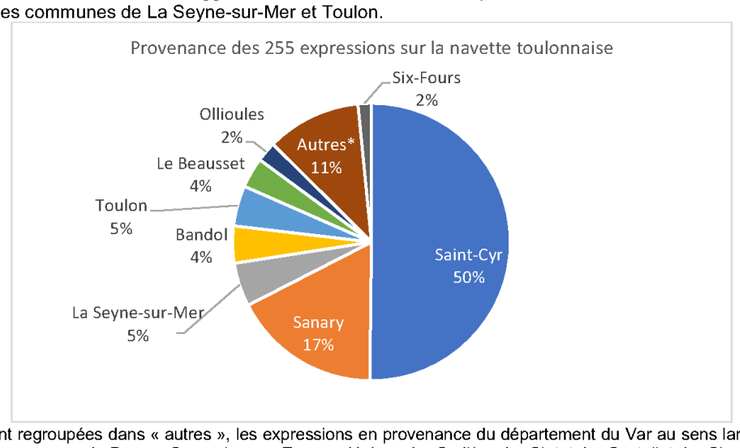
3.3.1 LES EXPRESSIONS SUR LE TERMINUS OUEST DE LA NAVETTE TOULONNAISE

Rappel de la concertation 2019

Le quart des 55 expressions sur le terminus ouest ***soutient un positionnement de celui-ci en gare de Saint-Cyr****, afin de faire bénéficier le plus grand nombre d'usagers de la navette ferroviaire et d'éviter un accroissement des flux routiers aux abords des gares situées plus à l'est.*
L'intermodalité, et en particulier la place du vélo, *a été évoquée dans 10% des expressions sur le RER toulonnais et apparait comme un point crucial devant accompagner l'aménagement du terminus ouest et ce, quelle que soit sa localisation.*
Enfin, ***des questions*** *ont été posées d'abord pour savoir où serait localisé le terminus ouest puis sur les raisons pour lesquelles le terminus ouest ne pourrait être situé à Saint-Cyr.*

3.3.1.1 UNE OPERATION QUI A MOBILISE AU-DELA DE SAINT-CYR ET SANARY

Avec la moitié des expressions, la mobilisation à Saint-Cyr a été la plus importante et 3 fois plus forte qu'à Sanary. La concertation sur le projet de positionnement de la gare ouest de la navette toulonnaise a mobilisé bien au-delà des 2 communes directement concernées, notamment sur le territoire la Communauté d'Agglomération Sud Sainte-Baume, particulièrement sur Bandol, et aussi sur les communes de La Seyne-sur-Mer et Toulon.



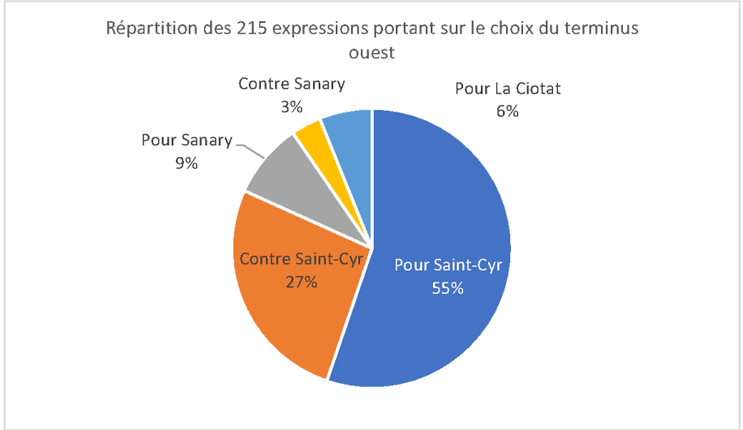
* Sont regroupées dans « autres », les expressions en provenance du département du Var au sens large et des communes de Banne, Carqueiranne, Evenos, Hyères, La Cadière, La Ciotat, Le Castellet, La Chapelle-sur-Coise ou encore Solliès.

3.3.1.2 LE CHOIX DU POSITIONNEMENT DU TERMINUS OUEST, 1ERE THEMATIQUE DE LA CONCERTATION, AVEC UNE FORTE EXPRESSION EN FAVEUR DU TERMINUS OUEST A SAINT-CYR

84% des expressions portent sur le choix de l'emplacement du terminus ouest de la navette toulonnaise.

Ceci montre d'abord que l'objet de la concertation a été bien compris. Le nombre de questions posées sur l'opération (40) est d'ailleurs marginal, en particulier sur le site internet et les registres, par rapport au nombre d'avis exprimés (205).

Ensuite, les participants, en s'exprimant pour ou contre un positionnement géographique, ont montré leur très large soutien envers l'opération dont l'intérêt général n'est globalement pas questionné (cf. ci-après le nombre très faible d'oppositions au projet).



Les participants se sont largement plus exprimés pour ou contre le positionnement à Saint-Cyr (82%) qu'à Sanary (12%).

55% de ces expressions sont favorables à la solution proposée à Saint-Cyr, tout d'abord dans un souci de cohérence territoriale. Les participants considèrent que cette localisation à la limite géographique du département, qui permettrait une meilleure connexion des grands pôles économiques et surtout un désenclavement de l'ouest varois, est conforme aux recommandations du SCOT.

En facilitant l'accès au ferroviaire pour le plus grand nombre et en renforçant l'attractivité du train notamment pour les habitants des communes de Sud-Sainte-Baume, le terminus à Saint-Cyr, qui favoriserait le report modal, est également présenté comme plus écologique et plus à même de désengorger les axes routiers en entrée ouest de Toulon.

La troisième famille d'arguments avancés en faveur de Saint-Cyr est liée au développement de la commune. Des participants considèrent que la gare, en rendant la commune plus attractive, en favorisera le développement économique.

La plus grande facilité d'accès à la gare de Saint-Cyr qu'à celle de Sanary, est également évoquée comme un atout en faveur de la première.

Le surcoût de la solution à Saint-Cyr est justifié par certains par le fait qu'il s'agit d'un investissement de long terme. Néanmoins, la ville de Saint-Cyr demande à ce que le coût de l'aménagement ne soit pas porté par les seuls Saint-Cyriens.

Quelques Sanaryens proposent le terminus à Saint-Cyr, en ce qu'il permettrait d'éviter des nuisances sur leur commune.

Néanmoins, **28% des expressions en faveur d'une localisation à Saint-Cyr conditionnent leur adhésion :**

- **à la recherche d'une implantation plus à l'ouest** de la commune, à proximité de l'autoroute, comme le propose l'association Saint-Cyr Écologique, Solidaire et Sociale. 15% des personnes s'étant exprimées en faveur de Saint-Cyr soutiennent cette proposition et demandent à ce qu'elle soit étudiée. En effet, ils considèrent d'abord qu'elle améliorerait les conditions d'accès à la gare et au sein de la commune, ainsi que la multimodalité, mais aussi qu'elle réduirait les contraintes foncières, qu'elle permettrait de préserver la zone artisanale des Pradeaux, créatrice d'emplois et enfin qu'elle serait moins coûteuse.
- **à la réduction des impacts, notamment sur les terres agricoles**. 13% des participants demandent, si le terminus ouest était réalisé à Saint-Cyr, à ce que les impacts fonciers, en particulier sur les vignobles labellisés AOC Bandol soient limités, voire inexistants et à ce qu'elle apporte un développement raisonné à la commune. Pour réduire les impacts du projet, certains proposent de prévoir les voies fret ailleurs qu'à Saint-Cyr ;

Des participants demandent également une garantie d'amélioration des services ferroviaires vers Marseille.

Et **27% des expressions** sur le positionnement du terminus ouest de la navette toulonnaise **s'opposent à l'implantation sur Saint-Cyr, qui génère différents types d'inquiétudes,** d'abord en raison de son impact foncier, tant sur les propriétés riveraines que sur les terres agricoles et plus particulièrement les vignobles. Une étude d'impact sur les terres agricoles est d'ailleurs demandée par la Chambre d'Agriculture du Var.

Outre les expropriations, les participants, parmi lesquels plusieurs riverains directement impactés par le projet, expriment leurs inquiétudes quant :

- à l'augmentation du trafic et les problèmes de circulation, en particulier au niveau des accès aux propriétés riveraines durant les travaux (14%) ;
- aux nuisances sonores liées à l'augmentation des circulations ferroviaires (12%) ;
- au risque de bétonisation de leur commune (12%) ;
- au risque de dégradation de la qualité de vie (10%) ;
- aux nuisances liées aux 4 années de travaux (6%) ;
- aux impacts sur les entreprises et l'emploi local (6%) ;
- à la préservation de la biodiversité (4%).

Ces participants mentionnent le fait que ce projet leur semble disproportionné, au regard de son coût et de son dimensionnement, pour une commune telle que Saint-Cyr, qu'ils aspirent à voir demeurer un « *havre de paix* » et dont ils souhaitent préserver la qualité de vie. En effet, ils estiment que la gare et la desserte ferroviaire actuelles sont suffisantes au regard de la population qu'ils ne souhaitent pas voir augmenter.

Enfin, ils jugent que les infrastructures routières, voiries et ponts notamment, ne sont pas adaptées à une hausse du trafic.

10 participants font en outre état de leur opposition au projet de logements sociaux portés par la municipalité que, selon eux, la gare à Saint-Cyr viendrait entériner en facilitant l'accès à Toulon à ces nouveaux habitants. D'une part, ils craignent que Saint-Cyr ne soit transformée en cité dortoir et d'autre part, ils demandent la préservation de la zone artisanale et plus largement de l'emploi que le projet municipal menacerait selon eux.

Les 9% des participants s'étant exprimés en faveur de l'implantation du terminus ouest à Sanary expliquent d'abord leur choix par les caractéristiques mêmes de la gare, à savoir son coût moins élevé qu'à Saint-Cyr, sa meilleure accessibilité, notamment grâce au nouvel échangeur autoroutier A50 d'Ollioules/Sanary, le meilleur cadencement des trains qu'elle permet et son insertion sur une zone en friche moins impactante qu'à Saint-Cyr.

Le soutien à la solution sanaryenne est également justifié par les effets positifs qu'elle pourrait avoir sur le dynamisme de la ville.

A l'inverse, les **3% expressions contre l'implantation du terminus ouest à Sanary** mettent d'abord en avant l'impact de cette solution sur la congestion routière, la gare créant une zone d'engorgement supplémentaire sur l'arrivée de la nouvelle bretelle de sortie de l'A50, ainsi que sa trop grande proximité avec Toulon, au détriment des communes de l'ouest du département et en particulier de Sud Sainte-Baume.

Viennent ensuite les nuisances engendrées par l'aménagement pour les habitants de l'est de Sanary, l'emprise sur des zones destinées à d'autres usages et les risques sur les périmètres de protection des zones de captage.

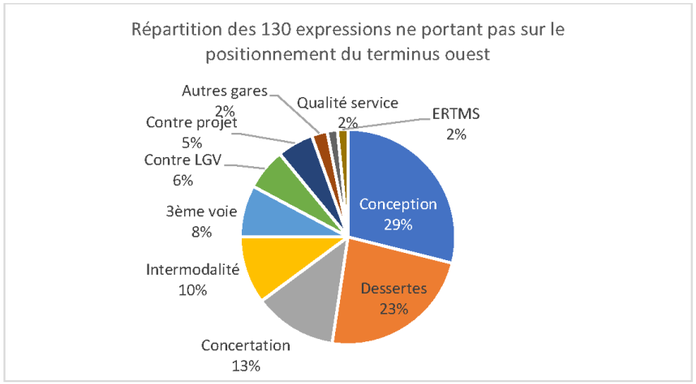
6% des expressions sont favorables à un positionnement du terminus ouest à La Ciotat.

Ces expressions se répartissent en 2 grandes catégories :

- Celles qui soutiennent cet emplacement parce qu'il permet d'étendre vers l'ouest la navette toulonnaise, de concrétiser l'interconnexion entre le Var et les Bouches du Rhône, de faciliter l'accès direct aux grandes lignes marseillaises ou de favoriser un flux d'activité pour Toulon Ouest et Sud Sainte Baume. Elles estiment en outre que la taille et le développement de La Ciotat correspondent davantage à l'échelle du projet que la commune de Saint-Cyr.
- Celles qui proposent cette localisation en alternative à Saint-Cyr dès lors que cette solution ne pourrait se faire sans nuisances ou sans garantie de préservation des terres agricoles.

3.3.1.3 LES AUTRES THEMATIQUES SUR LE SECTEUR DE LA NAVETTE TOULONNAISE

Les expressions qui ne portent pas sur le positionnement de la gare ouest de la navette toulonnaise, et les raisons de ces choix, se répartissent de la façon suivante :



29% des expressions ne portant pas sur le positionnement du terminus ouest sont des questions posées au maître d'ouvrage sur la **conception de l'un ou l'autre des projets**.

Ces questions portent d'abord sur les choix retenus en matière de plans de voies (voies réservées à la navette, position des quais…) et en particulier sur les voies de fret que des participants proposent de positionner différemment, pour réduire les impacts, ou ailleurs pour réduire les coûts.

Elles portent également sur les parkings jugés sous-dimensionnés, en particulier dans l'option de Sanary, sur l'intégration paysagère, sur le nombre d'étage des bâtiments voyageurs, sur la conservation des anciens bâtiments voyageurs sur la gestion des eaux pluviales.

Près du quart des expressions hors avis sur l'un des deux positionnements proposés concerne les **dessertes**. Les participants posent des questions sur l'évolution du cadencement et l'incidence de l'évolution des dessertes à Saint-Cyr et Sanary sur le nombre d'usagers, sur l'évolution des dessertes des différentes gares du secteur, telles que Six-Fours, Bandol, voire jusqu'aux Arcs, dont ils demandent généralement le maintien.

10% des expressions ne portant pas sur le positionnement du terminus ouest concernent la demande de développer **l'intermodalité** dans le cadre de la réalisation d'un véritable pôle d'échanges multimodal. Ainsi, ils émettent des propositions pour faciliter les cheminements piétons, demandent davantage d'équipements cyclables (stationnement et pistes), des arrêts minutes, une bonne accessibilité pour les transports en commun au sujet desquels ils attendent une extension du réseau Mistral.

Les 17 participants s'étant exprimés sur la **concertation** ont :

- Remercié le maître d'ouvrage pour l'organisation des réunions à distance ;
- Regretté que le maître d'ouvrage n'ait pas attendu de pouvoir organiser la concertation en présentiel ;

- Fait part de leur mécontentement de ne pas avoir été informés plus en amont par le maître d'ouvrage ou la mairie ;
- Posé des questions sur le processus décisionnel et le retour post-copil fait aux participants ;
- Demandé un référendum local pour choisir le positionnement ;
- Remis en cause le processus décisionnel ayant abouti à l'étude d'une gare à sanary ;
- Questionné sur l'opportunité d'une concertation plus large, incluant Toulon.

8% des participants ont demandé la création **d'une troisième voie** entre La Seyne et La Pauline, entre La Seyne et Toulon entre Sanary et Toulon ou encore entre La Pauline - Saint-Cyr, qu'ils considèrent comme indispensable au bon fonctionnement de la navette toulonnaise.

La majorité des 8 expressions **contre le projet LNPCA** dans sa globalité proviennent de communes ou associations traditionnellement opposées au projet et qui ont, dans leur avis en faveur de la navette toulonnaise, rappelé que ce soutien ne valait pas pour l'ensemble du projet.

Seuls 7 participants ont exprimé leur **opposition** ou le fait qu'ils n'étaient pas convaincus par le **projet de navette toulonnaise**, arguant du fait qu'il était inutile, les TER n'étant pas remplis, qu'il engendrerait des nuisances trop importantes, qu'il coûtait trop cher ou qu'il était préférable d'améliorer d'abord la circulation des TER existants.

Quelques participants ont interrogé le maître d'ouvrage sur le devenir **des gares** de Solliès-Pont et de La Seyne-sur-Mer.

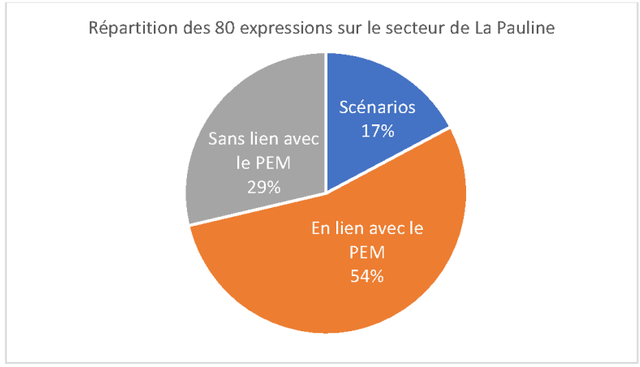
Enfin, 2 participants ont questionné le maître d'ouvrage sur les perspectives d'amélioration de la **ponctualité et de la régularité** et 2 autres sur l'ERTMS.

3.3.2 LES EXPRESSIONS SUR LE PÔLE D'ÉCHANGES MULTIMODAL DE LA PAULINE

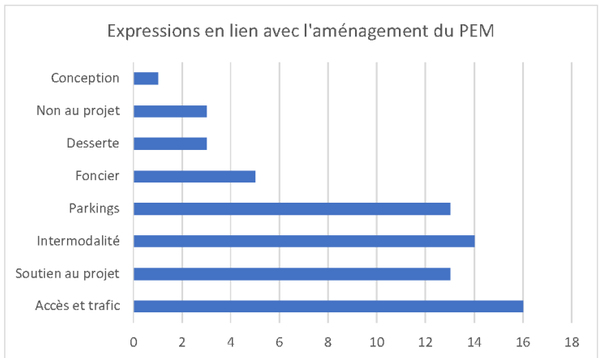
Rappel de la concertation 2019

Avec seulement 13 expressions, l'aménagement de la gare de La Pauline a très faiblement mobilisé. Le projet n'a suscité l'expression ***d'aucune opposition*** *et a été* ***soutenu dans le 1/3 des expressions à son sujet****.*
Près de la moitié des expressions sur la gare de La Pauline a porté sur la nécessité de l'accompagner ***d'infrastructures d'intermodalité*** *afin de permettre d'y accéder avec différents modes de déplacements (transport en commun en site propre, bus, stationnement, cheminements vélos et piétons sécurisés) afin que son activité n'aggrave pas la congestion routière, déjà importante sur le secteur.*
Le reste des expressions a consisté en des ***questionnements*** *sur le bâtiment voyageurs et sur les entrée/sortie de la gare.*

Avant de se prononcer sur l'une des 3 variantes de pôle d'échanges proposés, les participants à la concertation ont d'abord questionné le maître d'ouvrage et exprimé leur avis sur le projet d'aménagement du pôle d'échanges de La Pauline.



3.3.2.1 LES QUESTIONS ET AVIS EN LIEN AVEC L'AMENAGEMENT DU PEM : 1ERE THEMATIQUE DE LA CONCERTATION



Les participants se sont d'abord exprimés au sujet **des accès routier au futur PEM**, d'abord en lien avec la congestion routière constatée sur le secteur.

Les premiers craignent que le projet n'aggrave les difficultés de circulation et estiment que le maître d'ouvrage n'a pas suffisamment anticipé la question de la fluidité des accès routiers.

D'autres considèrent au contraire que le PEM est de nature à améliorer les conditions de circulation, dès lors que ses accès seraient réaménagés, notamment en créant une nouvelle entrée et sortie de

l'autoroute A52, qu'ils jugent indispensable. Le **double accès à la gare** justifie d'ailleurs le choix de scénario de plusieurs participants.

Enfin, des questions sont également posées au maître d'ouvrage pour mieux comprendre comment se font les accès à la future gare.

13 participants se sont exprimés en **faveur du projet** qui doit d'abord contribuer au développement économique en rendant le secteur, et en particulier la ZAC de Gavarry, plus accessible, tant pour les salariés qui y travaillent que pour les clients des entreprises présentes.

La seconde raison évoquée au soutien du projet est le fait qu'il doit permettre de faciliter la circulation et de désengorger l'entrée de la ZAE Toulon Est, notamment s'il est réalisé avec cohérence avec le projet de regroupement des établissements hospitaliers Saint-Marguerite sur le site de Saint-Augustin à La Crau.

Enfin, l'université de Toulon se réjouit de la création du PEM qui facilitera l'accès de ses étudiants à son campus principal situé à proximité de la gare.

La question de **l'intermodalité** est la seconde thématique abordée par les participants qui demandent le développement des équipements pour les modes doux (parc à vélo sécurisé, piste cyclable, cheminements piétons depuis l'est et l'ouest de la gare), ainsi que celui des transports en commun.

Le thème des **parkings** fait l'objet de 13 expressions qui, presque unanimement, les considèrent sous-dimensionnés et proposent donc les agrandir, en utilisant le terrain situé entre la distillerie et la voie de chemin de fer ou de préférence en silos. Outre la création de stationnements à l'est des voies ferrées, la commune de La Crau demande également la création d'un parking relai sur son territoire (quartier de la gare). La gratuité des parkings fait quant à elle l'objet d'une demande.

4 participants, riverains ou futurs riverains du PEM, ont interrogé le maître d'ouvrage sur les **procédures de préemption et d'acquisition du foncier**, ainsi que sur l'impact foncier du projet au droit de leur lieu d'habitation.

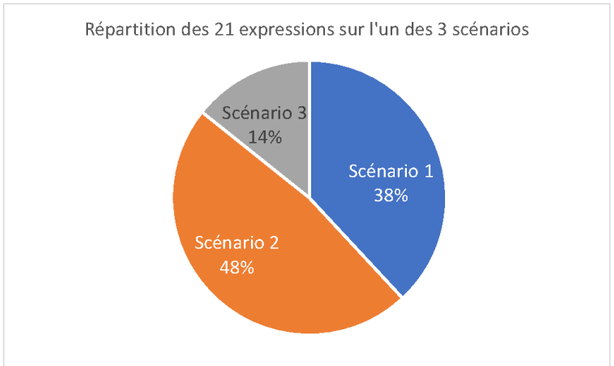
3 expressions ont porté sur les **dessertes**, TGV d'abord, les participants demandant ce qu'il en était de la desserte TGV, de l'université de Toulon ensuite.

3 participants ont exprimé **leur opposition au projet** ne comprenant pas l'utilité d'une telle dépense, craignant que celui-ci ne génère de nouveaux embouteillages ou s'inquiétant qu'un arrêt supplémentaire à La Pauline ne fasse perdre du temps.

Une question a été posée quant à la conception du PEM, en particulier sur les ombrières.

LIGNE NOUVELLE PROVENCE COTE D'AZUR
Compte-rendu de la concertation complémentaire 2020-2021 sur les aménagements des phases 1 et 2

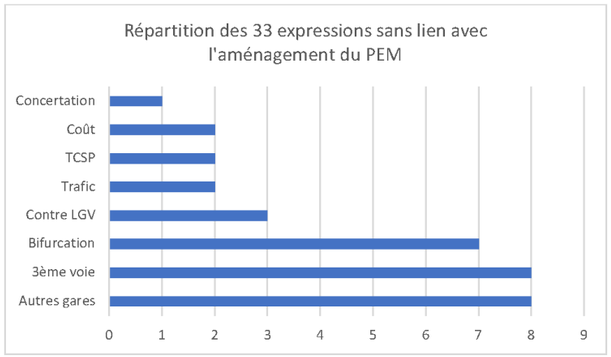
3.3.2.2 17% D'EXPRESSIONS SUR L'UN DES 3 SCENARIOS DE PROJET PROPOSES



Parmi les 21 expressions sur l'un des 3 scénarios proposés :

- **10 expressions, dont 80% des contributions, sont en faveur du scénario 2**, **Gare traversante – Liaison urbaine**. La principale raison mise en avant pour soutenir ce scénario tient au fait qu'il s'agit d'une gare bi-face est-ouest, qui permet d'une part de renforcer son accessibilité et donc de lutter plus efficacement contre la congestion, et d'autre part d'offrir un potentiel intermodal plus important, qui n'impacte pas la ligne 29, et plus à même de pouvoir évoluer en adéquation avec le développement de la zone. Néanmoins, 2 expressions favorables à ce scénario ont demandé qu'il s'accompagne de la création d'un raccordement avec l'autoroute A52 et une a rappelé qu'il était conditionné à la possibilité de déplacement de l'entreprise FABEMI.
- **8 expressions sont en faveur du scénario 1 – Gare traversante – Emprise minimale**. Comme pour le scénario 2, les participants considèrent le fait que la gare soit traversante est-ouest comme un élément majeur de soutien au projet. Vient ensuite le positionnement du parking multimodal, accessible depuis plusieurs directions (La Crau, le Pradet et le chemin de Hyères), sans s'engager dans la Zone d'Activité Économique et donc en évitant les ronds-points de l'Europe et de Mac Donald déjà saturés. La multimodalité prévue (accès piétonnier et cyclable des 2 côtés de la gare) et l'impact foncier moins important de ce scénario sont également mis en avant. Cependant, des participants demandent, voire conditionnement leur soutien à ce scénario, à la création de places de stationnements supplémentaires, la préservation de la parcelle patrimoniale « Réservoir de la Gare de la Pauline » et comme pour le scénario 2, à l'aménagement d'une entrée et d'une sortie de l'autoroute A52 au niveau de La Garde/La Moutonne. La municipalité de La Garde s'est exprimée en faveur de cette solution en lien avec son moindre impact sur le foncier économique et le fait qu'elle n'obligerait pas à relocaliser des entreprises et des salariés.
- **3 expressions sont en faveur du scénario 3 – Gare orientée au nord-ouest**. Les participants s'étant prononcés pour ce scénario expliquent leur choix par la jonction qu'il permet avec la rue Becquerel, par un positionnement moins enclavé, par la moindre proximité des cheminements piétons et cyclables de la cimenterie que dans les scénarios 1 et 2 et sa plus grande cohérence foncière (préemption complète et non partielle d'une parcelle). Néanmoins, comme pour les scénarios 1 et 2, les participants demandent des adaptations : création d'un parking en silo, d'un parking complémentaire côté RD92 et d'une voie dédiée aux transports en commun via le rond-point de Castorama.

3.3.2.3 30% D'EXPRESSIONS SANS LIEN AVEC L'AMENAGEMENT DU POLE D'ECHANGE



Les thématiques abordées par les participants ne s'étant pas exprimés sur le PEM de La Pauline portent sur :

- **Les autres gares :** Celle de La Farlède d'abord, pour laquelle une réouverture est demandée, soit en lieu et place de la Pauline, dans un souci d'économie, soit en complément de celle-ci, afin de ne pas accroitre la saturation du réseau routier. Concernant la gare de Toulon, il est demandé à ce qu'elle soit réintégrée à la phase 1 du projet LNPCA. Et concernant la gare Carnoules, un participant en demande l'aménagement.
- **La création d'une 3ème voie**, entre La Seyne à La Pauline, entre La Garde et La Pauline, entre Saint-Cyr et La Pauline, entre La Pauline et Toulon, entre La Pauline et Carnoules ou encore entre La Pauline et Hyères, justifiée par le fait cette 3ème voie contribuerait à réaliser les objectifs de services et de cadencement prévus par la navette toulonnaise.
- **La bifurcation de la ligne La Pauline-Hyères**, au sujet de laquelle des participants se prononcent en faveur de l'option en terrier ou en questionnent le coût (3) ou en faveur de l'option aérienne (1), que d'autres participants considèrent inutile (2) et demandent le remplacement par un tramway ou contraire qu'ils jugent nécessaire à l'amélioration des circulations ferroviaires (2).
- **L'opposition à la LGV PACA,** évoquée par 3 participants.
- **Les conditions de trafic routier** jugées complexes et la question du projet de passage automobile souterrain avant l'entrée de La Crau en venant de la Pauline.
- Le TCSP de Toulon dont 2 participants demandent la réalisation.
- Des questions sur le **coût** de l'investissement nécessaire à l'obtention d'un cadencement au quart d'heure et celui de l'opération globale de La Pauline (bifurcation et PEM).
- La demande d'une **concertation** sur l'opportunité du projet LNPCA dans son ensemble.

LIGNE NOUVELLE PROVENCE COTE D'AZUR
Compte-rendu de la concertation complémentaire 2020-2021 sur les aménagements des phases 1 et 2

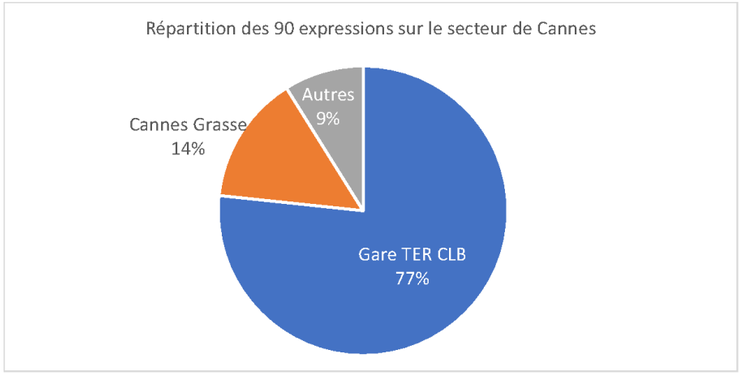
3.3.3 LES EXPRESSIONS SUR LA GARE TER DE CANNES LA BOCCA

Rappel de la concertation 2019

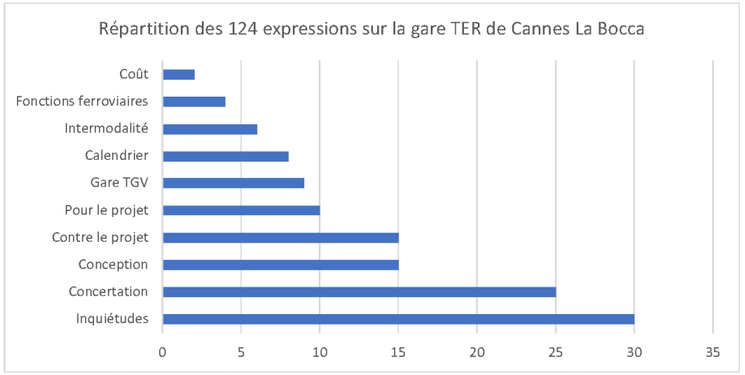
Le projet de création d'une gare TER à Cannes La Bocca a fait l'objet de 71 expressions, qui ont dans leur grande majorité été des avis ***sur l'une ou l'autre des variantes proposées****.*
La variante SICASIL a été soutenue dans plus de ¾ des cas, *ce choix étant justifié par sa situation à proximité des futurs développement urbains, universitaires et économiques de la ville, sa proximité avec la sortie d'autoroute, son accès facile depuis le nord et le sud, l'accès mer qu'elle permet via sa passerelle piétonne et par le fait qu'étant située à l'emplacement envisagé pour le site de la future gare TGV, elle préserve l'avenir.*
17% des avis sur les variantes se sont exprimés contre la variante SICASIL*, en raison de ses impacts notamment sur les 2 résidences CANNES MIDI et ROYAL PALM qui craignent que cette gare n'augmente les nuisances sonores et déprécie leur bien. Ils privilégient une variante d'implantation sur le site de Cannes Marchandises, au cœur des emprises ferroviaires actuelles.*
Enfin, ***la variante Pierre Sémard a recueilli 6% d'avis favorables****, en raison de sa proximité avec le centre de La Bocca et de l'existence des emprises ferroviaires que certains riverains opposés à la variante SICASIL souhaitent voir utilisées pour la réalisation de la gare.*

Près de 10% des participants se sont prononcés ***globalement contre le projet de création d'une gare TER sur le site de Cannes Marchandises****, considérée par certains comme un non-sens économique en l'absence de ligne TGV, par d'autres comme vecteur de nuisances trop importantes (bruit, insécurité) et ou comme dénaturant la promenade Boccacabana. Les participants opposés à la gare sur le site de Cannes Marchandises ou à la gare au SICASIL privilégient le maintien de l'actuelle gare de La Bocca, voire proposent d'autres solutions telles qu'une gare plus à l'ouest, en direction de Mandelieu.*

Durant la concertation 2020, plus des ¾ des participants, à 45% **propriétaires de la Résidence du Royal Palm**, se sont exprimés sur la gare TER de Cannes La Bocca, 14% sur la bifurcation de la ligne Cannes Grasse et 9% sur les autres aménagements de la LNPCA prévus dans les Alpes-Maritimes.



3.3.3.1 LES EXPRESSIONS SUR LA GARE TER DE CANNES LA BOCCA



Les participants s'étant exprimés sur la gare TER de La Bocca, en majorité riverains du site, et en particulier propriétaires des résidences Royal Palm et Cannes Midi, situées côté sud de la gare, ont d'abord fait part de leurs **inquiétudes** vis-à-vis des impacts de l'opération, à savoir :

- Les nuisances sonores générées par le positionnement de la gare à proximité des résidences ;
- La dévalorisation foncière que la gare pourrait engendrer ;
- L'augmentation du trafic routier sur le boulevard du Midi ;
- Le risque d'inondabilité du site ;
- La durée des travaux ;
- L'insécurité liée à la présence de « faune » à proximité de la gare ;
- L'impact du déplacement de l'avenue de la Roubine sur les entreprises du secteur.

25 expressions sur la gare TER de Cannes La Bocca ont porté sur la **concertation**.

Les propriétaires des résidences riveraines ont d'une part fait part de leur mécontentement quant au dispositif qui avait été mis en place en 2019 qui ne leur aurait pas permis d'être informés et donc de pouvoir participer à cette concertation qui a abouti au choix de la variante SICASIL. Ils ont d'autre part regretté que la concertation de 2020 ait lieu en distanciel, durant la crise sanitaire.

Le fait que la concertation ne soit pas présentielle a également été soulevé à plusieurs reprises par l'association SID.

15 questions ont été posées au maître d'ouvrage sur **la conception et les fonctionnalités** de la future gare, et plus particulièrement sur :

- L'emprise et la hauteur du bâtiment voyageurs sud, ainsi que sa nécessité ;
- La passerelle : sa longueur, sa hauteur, sa distance par rapport aux résidences et aux parkings, sa couverture et le fait de savoir si elle était publique ou réservée aux usagers du train ;
- L'architecture de la gare ;
- Le type de commerces prévus dans les bâtiments voyageurs ;
- Le positionnement du parking, certains participants ayant compris et redoutant qu'un parking ne soit prévu au sud, ainsi que les tarifs ;

- La végétalisation prévue ;
- Les horaires d'ouverture de la future gare.

15 participants, dont 14 propriétaires du Royal Palm ont fait part de leur **opposition au projet,** à propos duquel ils n'auraient pas été informés et dont ils contestent l'emplacement. En effet, ils considèrent que celui-ci n'est pas intégré au projet urbain (le complexe universitaire de la Bastide Rouge étant distant de plus de 4 km) et est trop éloigné de Cannes centre pour pouvoir intéresser les touristes.

En lieu et place du projet présenté, ils proposent d'enfouir les lignes ferroviaires, de déplacer la gare en utilisant les emprises ferroviaires du site ou de conserver l'actuelle gare de La Bocca.

Les principales motivations de leur opposition sont liées à l'anticipation de la dévalorisation de leur bien immobilier, à l'augmentation des nuisances, en particulier sonores, à l'accessibilité complexe depuis le boulevard du Midi, à l'impact sur les terrains de tennis et dans le risque d'inondation.

10 participants, en particulier des acteurs associatifs, **soutiennent la réalisation du projet de gare** TER sur le site du SICASIL et font part de leur satisfaction quant à la prise en compte de la future gare TGV.

9 participants s'expriment à propos de la **future gare TGV :**

- 4 contestent la nécessité de la prendre en compte, la priorité n'étant aujourd'hui plus aux LGV et cette desserte n'intéressant pas ni les touristes, ni les festivaliers, ni les congressistes qui préféreront se rendre à Cannes Centre ou indiquent ne pas en comprendre l'intérêt ;
- 2 demandent des précisions quant à l'implantation de cette gare et la transformation de la gare TER en gare TGV ;
- 1 demande que cette future gare TGV soit considérée comme la gare Ouest Maritime, en lieu et place de la gare TER/TGV à Sophia Antipolis ;
- 1 demande si une desserte TGV est prévue en gare de La Bocca ;
- 1 demande que la réalisation des quais pouvant recevoir des TGV soit anticipée.

8 participants abordent la question du **calendrier du projet**, soit pour demander quand la gare sera mise en service et quand les travaux seront réalisés, soit pour demander l'accélération de sa réalisation avant 2035, voire en même temps que la gare de Nice Aéroport.

5 participants s'expriment sur le thème de **l'intermodalité**, pour considérer que le nombre de stationnements vélos est surévalué, pour souligner l'importance de la prise en compte des accès piétons, vélos (y compris sur la passerelle) et en transport en commun, pour demander la création d'une gare routière dès la phase 1, devant le bâtiment voyageurs nord ou pour questionner sur la faisabilité de mettre en place des navettes maritimes.

Les **fonctions ferroviaires** du site de Cannes Marchandises ont fait l'objet de 4 questions, sur le nombre, l'affectation et le taux d'occupation des voies, sur la fonction des différentes voies ou encore sur la possibilité d'intégrer un bâtiment réservé aux opérations administratives du fret.

2 demandes de précision sur les **coûts du projet et son financement** ont été exprimées.

3.3.3.2 LES EXPRESSIONS SUR LA DENIVELLATION DE LA BIFURCATION DE LA LIGNE CANNES-GRASSE

Parmi les 13 participants s'étant exprimés sur l'opération prévue au niveau de la bifurcation de la ligne Cannes-Grasse :

- 9 ont fait part de leur **inquiétude voire de leur opposition au projet,** des nuisances générées par cet aménagement et les 4 ou 5 années de travaux nécessaires pour le réaliser ;
- Au vu de cette inquiétude, 5 participants ont demandé que **la solution de déconnexion de la ligne Cannes-Grasse soit privilégiée** ou ont interrogé le maître d'ouvrage sur la pertinence de cette solution ;
- 3 ont demandé des **précisions sur les impacts** de cette opération au droit de leur résidence (Alga Marina, Château de la Mer et avenue Raymond Picaud).

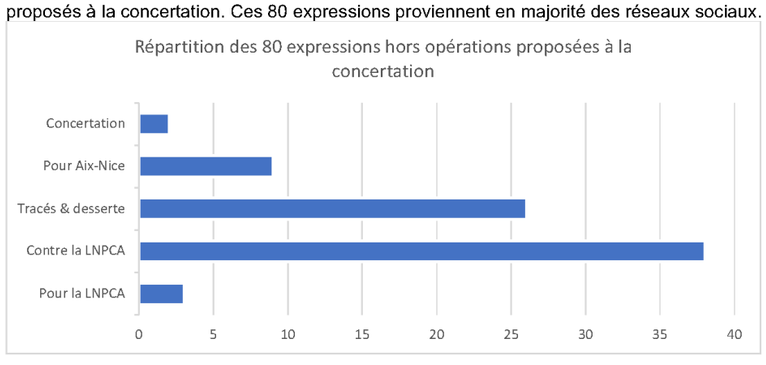
3.3.3.3 LES AUTRES EXPRESSIONS DANS LES ALPES-MARITIMES

Parmi les 8 participants s'étant exprimés sur d'autres sujets que la gare de Cannes La Bocca ou la dénivellation de la bifurcation de la ligne Cannes Grasse :

- 3 ont demandé la réalisation de la **4ème voie à quai en gare d'Antibes** ;
- 1 question a été posée sur le **calendrier de déploiement de l'ERTMS** ;
- 1 a fait part de son intérêt pour la réalisation de la **ligne nouvelle Cannes-Sophia-Nice** et 1 autre de son opposition à cette section de ligne nouvelle ;
- 1 a fait part des nuisances engendrés par les **travaux actuellement réalisés sur le site de Cannes Marchandises ;**
- 1 a demandé la réalisation de la **3ème voie entre Cagnes-sur-Mer et Nice Ville**.

3.3.4 LES AUTRES THÉMATIQUES ABORDÉES

Comme en 2019, la concertation a suscité des expressions allant bien au-delà des aménagements proposés à la concertation. Ces 80 expressions proviennent en majorité des réseaux sociaux.



3.3.4.1 L'EXPRESSION DE L'OPPOSITION OU DU SOUTIEN AU PROJET HISTORIQUE LNPCA

38 participants ont rappelé, comme lors de chaque concertation, leur opposition au projet historique de la LNPCA (voire LGV PACA), d'abord pour des raisons de coût et de financement, puis pour les raisons écologiques. Certains ont demandé que soit priorisée l'amélioration de la qualité de service (ponctualité, fiabilité) et l'entretien des lignes existantes.

4 participants, par le biais de leur contribution, ont par ailleurs rappelé leur soutien au projet global et l'urgence de sa réalisation pour répondre aux objectifs de report modal et de réduction des temps de parcours.

9 participants ont quant à eux fait part de leur soutien à un tracé direct Aix-en-Provence - Nice.

3.3.4.2 DES QUESTIONS ET DEMANDES SUR LES TRACES, DESSERTES, AUTRES LIGNES ET AUTRES AMENAGEMENTS

6 participants ont demandé la réouverture la ligne Carnoules - Gardanne et 2 le rétablissement des dessertes en gare de Carnoules.

5 questions ont été posées sur les tracés de la LNPCA, notamment en traversée de l'Esterel, dans le secteur du Muy, en traversée de Sophia-Antipolis, ainsi qu'entre Aubagne et Toulon.

4 questions ont été posées sur l'avenir de la desserte des gares Arcs, du Muy et de Draguignan, les participants demandant la création d'une navette Les Arcs-Draguignan si ces gares n'étaient plus desservies ou le retour des TER sur cette ligne.

2 questions ont été posées sur la desserte TGV de la gare de Fréjus et les temps de parcours entre Marseille et Nice.

Des demandes isolées ont également été formulées :

- Le doublement de la ligne vers Hyères et l'augmentation du nombre de trains entre Marseille et Les Arcs ;
- La remise en état de la ligne Toulon Brignoles ;
- Le fait de savoir si les 4èmes voies en gare d'Antibes et de Cannes, ainsi que la gare de Nice Aéroport seraient bien présentées à l'enquête d'utilité publique ;
- La création d'une gare dans la plaine du camp militaire de Fréjus, en lieu et place de celle du Muy ;
- La généralisation des accès PRM dans toutes les gares régionales ;
- La réalisation de lignes de tramway,
- La nécessité de sécuriser le foncier agricole en vue de la réalisation de la phase 4 et de choisir un emplacement pour la gare nouvelle d'Est Var qui réduise les impacts sur les terres agricoles.

3.3.4.3 LA CONCERTATION

La concertation a fait l'objet de 2 avis, l'un pour la critiquer, comme tentative de manipulation, l'autre pour l'apprécier.

4 LA CONCERTATION COMPLEMENTAIRE AVEC LE PUBLIC DE MARS-AVRIL 2021

4.1 LES MODALITÉS DE LA CONCERTATION AVEC LE PUBLIC[11]

4.1.1 LES ÉCHANGES BILATÉRAUX AVEC LES ÉLUS

Afin d'échanger, avec les élus concernés par les opérations proposées à la concertation, sur le contenu des opérations et de prendre en compte leurs attentes, des rencontres bilatérales ont été organisées.

Avant la concertation avec le public de mars et avril 2021, le maître d'ouvrage a ainsi rencontré :

- A propos des opérations sur Saint-André et sur La Delorme :
  - La Ville de Marseille et la mairie de secteur du 15/16èmes arrondissements en février 2021 ;
- A propos de la gare souterraine de Marseille Saint-Charles :
  - La mairie du 1/7èmes arrondissements de Marseille en septembre et en octobre 2020 ;
- A propos de l'ensemble des opérations sur le secteur de Marseille :
  - La Ville de Marseille en septembre et en novembre 2020 ;
  - La Métropole Aix-Marseille Provence en septembre et novembre 2020 puis en février 2021 ;
  - Le maire du 11/12èmes arrondissements de Marseille en janvier 2021 ;
  - La Région Provence-Alpes-Côte d'Azur en novembre 2020 ;
- A propos de la bifurcation de Cannes-Grasse :
  - La Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse en octobre 2020 et en janvier 2021 ;
  - La mairie de Cannes en janvier 2021.

4.1.2 L'INFORMATION ET LA PARTICIPATION DU PUBLIC

Pour assurer la plus large participation possible, divers moyens d'information, d'expression et d'échange ont été mis en œuvre par SNCF Réseau.

[11] La totalité des supports d'invitation et d'information diffusés au cours de la concertation est disponible en annexes

4.1.2.1 LE DISPOSITIF D'INVITATION DU PUBLIC À PARTICIPER À LA CONCERTATION

4.1.2.1.1 Les relations presse

2 communiqués de presse ont été adressés :

- **Le 25 février 2021** à **25 médias**[12] pour présenter les modalités de concertation sur les aménagements du secteur marseillais ;
- **Le 25 février 2021** à **19 médias**[13] pour présenter les modalités de concertation sur l'insertion de la dénivellation de la bifurcation de la ligne Cannes – Grasse.

4.1.2.1.2 La campagne média

Sur la période du **1er mars au 15 avril**, afin d'annoncer la concertation et inviter le public à participer, une **campagne média** a été réalisée avec :

- **2 spots radio** de 25 secondes **:**
  - 1 spot spécifique aux **opérations du secteur marseillais, diffusé 1er au 21 mars** sur 4 radios locales des Bouches-du-Rhône (France Bleu Provence, RTL2 Marseille Aubagne, Nostalgie Marseille, Chérie FM Marseille) à raison de 6 fois par jour ;
  - 1 spot spécifique aux **aménagements de la bifurcation de la ligne Cannes-Grasse, diffusé du 24 au 31 mars** sur 4 radios locales des Alpes-Maritimes **(**Nostalgie Nice, France Bleu Azur, Cannes Radio, Radio Emotion) à raison de 6 fois par jour.
- **6 insertions presse (format ¼ page)** annonçant la concertation et invitant à y participer ont été publiées :
  - **5 insertions dans La Provence**, respectivement les 1er, 8, 15, 22 et 29 mars pour une diffusion à 40 685 exemplaires chacune ;
  - **1 insertion dans Nice Matin** le 27 mars pour une diffusion à 27 759 exemplaires.

[12] Le communiqué de presse sur le secteur marseillais a été adressé à 20 minutes, AFP, Bus & Car connexion, Businews, Ecom-news, France 2, France 3, France Bleu Provence, Gomet', Made in Marseille, La Marseillaise, La Provence, la Tribune PACA, La Provence.com, Le Moniteur, Marsactu, Le régional, RCF, RFM, RMC, RTL 2, TPBM, Ville rail et transport.
[13] Le communiqué de presse sur le secteur azuréen a été adressé à 20 minutes, AFP, Azur TV, France 3, France Bleu Azur, le Journal des Entreprises, le Moniteur, la Tribune, M6, Nice Matin, NRJ, Radio Emotion, RCF, RTL2, Smart radio, Virgin / Kiss FM, TF1, Tribune bulletin Côte d'Azur, l'Antenne.

4.1.2.1.3 Le boitage et l'affichage

Pour annoncer les permanences, les ateliers riverains ou la réunion publique organisés pour chaque secteur géographique concerné par les aménagements proposés à la concertation, **7 600 flyers**[14] **ont été distribués dans les boîtes aux lettres** (avec contrôle par constat d'huissier) et **150 affiches** ont été posées dans les commerces et halls d'immeuble, entre le 4 et le 19 mars dont :

- **570 flyers** diffusés et **30 affiches** posées sur le secteur concerné par la gare et de remplacement du passage à niveau de Saint-André ;
- **300 flyers** dont 100 diffusés par le bailleur CDC Habitat directement dans les boîtes aux lettres des habitants de la cité Bassens II et 200 mis à disposition des habitants via des relais locaux sur le secteur concerné par l'entrée nord du tunnel à la Delorme ;
- **4 270 flyers** diffusés et **30 affiches** posées sur le secteur concerné par la gare souterraine de Marseille Saint-Charles ;
- **480 flyers** diffusés et **30 affiches** posées sur le secteur concerné par l'insertion de la sortie Est du tunnel à la Parette ;
- **950 flyers** diffusés et **30 affiches** posées sur le secteur concerné par la 4ème voie entre la Blancarde et la Penne-sur-Huveaune ;
- **1 030 flyers** diffusés et **30 affiches** posées sur le secteur concerné par la dénivellation de la bifurcation de la ligne Cannes-Grasse.

Outre l'affichage dans les commerces et les halls d'immeubles, une affiche, en format informatique, a été adressée à chacune des mairies concernées par les aménagements.

4.1.2.1.4 Les réseaux sociaux

Le compte Twitter @ProjetLNPCA a permis de relayer l'information sur le lancement, puis l'actualité de la concertation, jusqu'à sa clôture. Sur la période allant du 1er mars au 15 avril, **18 tweets d'information** ont été publiés générant 11 723 impressions de posts.

Date	Objet du tweet
01/03/2021	Ouverture de la concertation complémentaire 2021
02/03/2021	Livret Marseille Saint-Charles
03/03/2021	Inscriptions aux points d'échange
04/03/2021	Livret Parette
08/03/2021	Livret Cannes-Grasse

[14] Des constats d'huissiers avérant ces boîtages ont été réalisés sur les zones directement concernées par les aménagements des phases 1 et 2. Le zonage de ces constats est disponible en annexe du présent document.

10/03/2021	Livret 4ème voie
11/03/2021	Inscriptions Marseille Saint-Charles
15/03/2021	Livrets La Delorme et Saint-André
16/03/2021	Inscriptions La Parette
16/03/2021	Inscriptions 4ème voie
17/03/2021	Inscriptions Saint-André
22/03/2021	Inscriptions La Delorme
23/03/2021	Encore 3 semaines pour s'informer et participer
24/03/2021	Inscriptions Cannes
30/03/2021	Consultation des expressions
06/04/2021	J-10 avant la fin de la concertation
12/04/2021	Derniers jours pour vous exprimer
15/04/2021	Dernier jour

Concernant Facebook :

- **Une campagne géolocalisée** sur l'ensemble des secteurs géographiques concernés par les aménagements proposés à la seconde phase de concertation a été réalisée entre **le 1er et le 15 mars** afin d'inviter le public à participer à la concertation et à s'inscrire aux temps d'échanges avec le maître d'ouvrage.

  Cette campagne s'est adressée aux personnes de 30 à 65 ans et plus, habitant à Marseille, La Penne-sur-Huveaune, Cannes et dans un rayon de 16 km autour de Cannes.

- **Six campagnes géolocalisées spécifiques à chaque secteur de concertation** ont été réalisées du **15 mars au 4 avril** afin d'inviter le public à s'informer et à s'exprimer sur une opération particulière. Ces campagnes ont ciblé :
  - Le **16ème arrondissement de Marseille** pour le projet de gare et de suppression du passage à niveau de Saint-André ;
  - Le **15ème arrondissement de Marseille** pour le positionnement de l'entrée Nord du tunnel de la gare souterraine de Marseille Saint-Charles à La Delorme ;
  - Les **1er, 3ème et 4ème arrondissements de Marseille** pour le projet de gare souterraine de Marseille Saint-Charles ;
  - Les **11ème et 12ème arrondissements de Marseille** pour le projet d'insertion de la sortie Est du tunnel à la Parette ;
  - Les **5ème, 11ème, 12ème arrondissements de Marseille et la Penne-sur-Huveaune** pour le projet de 4ème voie entre La Blancarde et La Penne sur Huveaune ;
  - **Cannes et Cannes La Bocca** pour le projet de bifurcation de la ligne Cannes-Grasse.

4.1.2.1.5 Les e-mailings

3 e-mailings ont été adressés pour annoncer l'ouverture de la concertation et le dispositif en place :

- **Le 24 février 2021 aux** 108 membres du **Collège des Acteurs** ;
- **Le 26 février 2021 aux 2049 personnes** dont les adresses sont enregistrées dans la base de données des acteurs pour le secteur des **Alpes-Maritimes ;**
- **Le 26 février 2021 aux 1031 personnes** dont les adresses sont enregistrées dans la base de données des acteurs pour le secteur des **Bouches-du-Rhône ;**

Le 1er et le 12 mars 2021, 2 e-mailings ont été envoyés respectivement aux **17 CIQ de Marseille** concernés par les opérations et à l'ensemble des **1 031 personnes enregistrées dans la base de données des acteurs des Bouches-du-Rhône** pour les inviter à participer à la concertation et leur communiquer le lien d'inscription aux permanences et ateliers organisés sur le secteur marseillais.

4.1.2.2 LE DISPOSITIF D'INFORMATION DU PUBLIC

4.1.2.2.1 Le site internet www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr

Le vendredi 26 février 2021, le descriptif des 6 opérations proposées à la concertation a été mis en ligne sur le site Internet du projet.
Les dossiers supports de la concertation ont été mis en ligne entre le 1er mars et le 12 mars.

4.1.2.2.2 Le standard téléphonique

Un **numéro de téléphone** a été largement communiqué sur tous les supports d'invitation à participer afin que le public puisse commander des dossiers de concertation et s'inscrire ou se renseigner sur les modalités d'inscriptions aux ateliers et permanences.

Le standard a reçu au total **56 appels** sur la période.

4.1.2.2.3 Les dossiers supports de la concertation avec le public

6 dossiers support de la concertation présentant en détail les 6 opérations proposées à la concertation, ainsi que leurs éventuelles variantes et leurs modalités d'insertion, ont été réalisés :

- Gare et remplacement du passage à niveau de Saint-André ;
- La Delorme, entrée Nord du tunnel de la gare souterraine de Marseille Saint-Charles ;
- Gare souterraine de Marseille Saint-Charles ;
- Insertion de la sortie Est du tunnel de la Parette ;
- 4ème voie entre La Blancarde et la Penne-sur-Huveaune ;
- Dénivellation de la bifurcation de la ligne Cannes-Grasse.

Ces dossiers ont été mis en ligne sur le site internet du projet puis largement distribués et mis à disposition.

Ainsi, **le dossier sur la gare et le remplacement du passage à niveau de Saint-André a été téléchargé à 120 reprises et distribué à 103 exemplaires :**

- 50 exemplaires dans 5 commerces de proximité du 16ème arrondissement de Marseille ;
- 30 exemplaires en mairie des 15/16èmes arrondissements de Marseille et à la Maison Municipale d'Arrondissement de Saint-André ;
- 22 exemplaires à la confédération des CIQ de Marseille, au CIQ Saint-André et à la fédération des CIQ du 16ème arrondissement ;
- 1 exemplaire à une personne ayant passé commande par téléphone.

Le dossier sur l'entrée nord du tunnel à La Delorme a été téléchargé à 116 reprises et distribué à 394 exemplaires :

- 100 exemplaires dans 10 commerces de proximité des 14ème et 15ème arrondissements de Marseille ;
- 30 exemplaires en mairie des 15/16èmes arrondissements de Marseille et à la Maison Municipale d'Arrondissement des Aygalades ;
- 150 exemplaires chez le bailleur CDC Habitat pour distribution dans les boîtes aux lettres des résidents ;
- 100 exemplaires auprès de relais locaux sur site ;
- 12 exemplaires à la confédération des CIQ de Marseille et la fédération des CIQ du 15ème arrondissement ;
- 2 exemplaires à des personnes ayant passé commande par téléphone.

Le dossier sur la gare souterraine de Marseille Saint-Charles a été téléchargé à 370 reprises et distribué à 256 exemplaires :

- 130 exemplaires dans 13 commerces de proximité[15] du 1er, 3ème et 4ème arrondissements de Marseille ;
- 30 exemplaires en mairie des 1/7èmes arrondissements de Marseille ;
- 20 exemplaires à l'hôtel du Golden Tulip ;
- 72 exemplaires à la confédération des CIQ de Marseille, aux fédérations des CIQ du 1er, du 3ème et du 4ème arrondissements de Marseille, aux CIQ Saint-Charles, Chapître-Réformés, Belle de Mai, Boulevard National et rues adjacentes ;
- 4 exemplaires à des personnes ayant passé commande par téléphone.

Le dossier sur l'insertion de la sortie est du tunnel à la Parette a été téléchargé à 258 reprises et distribué à 103 exemplaires :

- 40 exemplaires dans 4 commerces de proximité du 12ème arrondissement de Marseille ;
- 30 exemplaires en mairie des 11/12èmes arrondissements de Marseille ;
- 32 exemplaires à la confédération des CIQ de Marseille, au CIQ de La Parette, aux fédérations des CIQ du 11ème et du 12ème arrondissements ;
- 1 exemplaire à une personne ayant passé commande par téléphone.

[15] La liste des commerces ayant accepté de mettre à disposition les livrets supports de la concertation est disponible en annexe du présent bilan et a été mise en ligne sur le site internet du projet.

Le dossier sur la 4ème voie entre La Blancarde et La Penne-sur-Huveaune a été téléchargé à 258 reprises et distribué à 258 exemplaires :

- 140 exemplaires dans 14 commerces de proximité des 10ème et 11ème arrondissements de Marseille, de La Penne-sur-Huveaune et d'Aubagne ;
- 60 exemplaires en mairie de du 11/12èmes arrondissements de Marseille et en mairie de La Penne-sur-Huveaune ;
- 57 exemplaires à la confédération des CIQ de Marseille, aux fédérations des CIQ des 11ème et 12ème arrondissements de Marseille, aux CIQ de La Pomme, La Parette, Saint-Marcel et la Penne-sur-Huveaune ;
- 1 exemplaire à une personne ayant passé commande par téléphone.

Le dossier sur la dénivellation de la bifurcation de la ligne Cannes-Grasse a été téléchargé à 382 reprises et distribué à 208 exemplaires :

- 80 exemplaires dans 8 commerces de proximité de Cannes La Bocca ;
- 110 exemplaires en mairie annexe de Cannes La Bocca, en mairie de Mouans-Sartoux et à la Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse ;
- 10 exemplaires au Syndicat d'Initiative et de Défense de Cannes La Bocca ;
- 8 exemplaires à des personnes ayant passé commande par téléphone.

4.1.2.3 LE DISPOSITIF DE PARTICIPATION ET D'EXPRESSION DU PUBLIC

Afin de favoriser les échanges avec le public et le recueil de ses avis, différentes modalités ont été mises en œuvre.

4.1.2.3.1 Sur le secteur marseillais, des ateliers de travail participatifs[16]

Afin de recueillir les avis du public sur les aménagements prévus sur le secteur marseillais, **8 ateliers de travail** ont été organisés, dont :

- **2 ateliers thématiques** visant à échanger avec le public sur des éléments spécifiques du projet de la gare souterraine de Marseille Saint-Charles :
  - 1 atelier **« Travaux » le 16 mars 2021 ;**
  - 1 atelier **« Intermodalité et insertion urbaine » le 24 mars 2021 ;**
- **6 ateliers génériques par secteur** avec pour but d'informer et échanger avec le public sur les principes et l'ensemble du programme des opérations :
  - 2 ateliers **les 25 mars et 1er avril 2021** sur la gare et le remplacement du passage à niveau à Saint-André ;
  - 2 ateliers les **17 et 30 mars 2021** sur l'insertion de la sortie Est du tunnel à La Parette ;
  - 2 ateliers **les 18 et 29 mars 2021** sur la 4ème voie entre La Blancarde et la Penne-sur-Huveaune.

En raison du contexte sanitaire, ces ateliers se sont tenus à distance, via le logiciel Zoom, avec inscription préalable à partir d'un lien présent sur l'ensemble des supports de communication ou par téléphone. Préalablement aux ateliers, un tutoriel de connexion, ainsi qu'un numéro de hotline téléphonique ont été adressés à chaque personne inscrite.

[16] Les supports présentés au cours des ateliers ainsi que les synthèses réalisées sont disponibles en annexes.

4.1.2.3.2 A Cannes, une réunion publique[17]

Une réunion publique a été organisée le 31 mars 2021 afin de recueillir les avis du public sur la dénivellation de la bifurcation de la ligne Cannes-Grasse.

En raison du contexte sanitaire, celle-ci s'est tenue **à distance**, via le logiciel Zoom, avec inscription préalable à partir d'un lien présent sur l'ensemble des supports de communication ou par téléphone.

Préalablement à la réunion, un tutoriel de connexion, ainsi qu'un numéro de hotline téléphonique a été adressé à chaque personne inscrite.

4.1.2.3.3 Les permanences de SNCF Réseau

Afin de répondre aux questions individuelles et faciliter les échanges portant sur des situations particulières, **51 permanences** d'une demi-journée chacune, ont été organisées en présence du maître d'ouvrage.

- **29 permanences en présentiel d'une demi-journée ont eu lieu :**
  - Les 17, 23 et 29 mars et le 1er avril pour la gare et le remplacement du passage à niveau de Saint-André ;
  - Les 19, 24, 26 et 30 mars et le 2 avril pour l'entrée Nord du tunnel à La Delorme ;
  - Les 11, 16, 19, 24 et 26 mars pour la gare souterraine à Marseille Saint-Charles ;
  - Les 12, 17, 22 et 30 mars et le 1er avril pour l'insertion de la sortie Est du tunnel de la Parette ;
  - Les 15, 18 et 23, 25 mars et le 2 avril pour la 4ème voie entre La Blancarde et la Penne-sur-Huveaune ;
  - Le 25 mars (matin et après-midi), le 26 mars, 1er avril et le 15 avril pour la dénivellation de la bifurcation de la ligne Cannes-Grasse.
- **22 permanences en numérique d'une demi-journée ont eu lieu :**
  - Les 17, 23, 25 et le 29 mars pour la gare et le remplacement du passage à niveau de Saint-André ;
  - Les 19, 24, 26 et 30 mars et le 2 avril pour l'entrée Nord du tunnel à la Delorme ;
  - Les 11, 19 et 26 mars pour la gare souterraine à Marseille Saint-Charles ;
  - Les 12 et 22 mars et le 1er avril pour l'insertion de la sortie Est du tunnel de la Parette ;
  - Les 15, 23 et 25 mars pour la 4ème voie entre La Blancarde et la Penne-sur-Huveaune ;
  - Les 30 et 31 mars et le 2 avril (matin et après-midi) pour la dénivellation de la bifurcation de la ligne Cannes-Grasse.

Comme pour les ateliers et la réunion publique, les personnes ayant souhaité s'inscrire aux permanences ont pu le faire à partir d'un lien présent sur l'ensemble des supports de communication ou par téléphone.

4.1.2.3.4 Les supports de recueil des expressions

Le **site Internet** a permis au public de donner son avis sur les opérations portées à la concertation, ou plus largement sur le projet LNPCA, de déposer des contributions ou de poser des questions au maître d'ouvrage.

[17] Les supports présentés au cours de la réunion publique ainsi que le verbatim et la synthèse réalisés sont disponibles en annexes

Par ailleurs, **13 registres** ont été mis à disposition du public à partir du 1er mars pour recueillir les avis, questions et contributions sur les différentes opérations, dont :

- 2 registres à la gare Saint-Charles et à la Maison Municipale d'Arrondissement de Saint-André pour la gare et le remplacement du passage à niveau de Saint-André ;
- 3 registres en gare Saint-Charles, à la Maison Municipale d'Arrondissement des Aygalades et à l'association amicale des Femmes de Bassens pour l'entrée nord du tunnel à la Delorme ;
- 2 registres en mairie des 1/7èmes arrondissements de Marseille et à la gare Saint-Charles pour la gare souterraine de Marseille Saint-Charles ;
- 1 registre en mairie des 11/12èmes arrondissements de Marseille pour l'insertion du tunnel à La Parette ;
- 2 registres en mairie des 11/12èmes arrondissements de Marseille et en mairie de La Penne-sur-Huveaune pour la 4ème voie entre La Blancarde et La Penne-sur-Huveaune ;
- 3 registres en mairie annexe de Cannes La Bocca, en mairie de Mouans-Sartoux et au siège de de la Communauté d'agglomération du Pays de Grasse pour la bifurcation de la ligne Cannes-Grasse.

4.2 L'ANALYSE QUANTITATIVE DE LA CONCERTATION AVEC LE PUBLIC DE MARS-AVRIL 2021

4.2.1 UNE PARTICIPATION GLOBALE DU PUBLIC[18] SIGNIFICATIVE

Malgré le contexte sanitaire défavorable, les actions d'information mises en œuvre par SNCF Réseau ont abouti à **2 883 participations** :

- 168 participants aux permanences avec le maître d'ouvrage ;
- 65 participants aux ateliers de travail ayant généré 123 interventions ;
- 106 participants à la réunion publique organisée avec 30 prises de paroles enregistrées ;
- 1 619 avis déposés sur le site ou sur les réseaux sociaux ou adressés par courrier ;
- 256 questions posées sur le site internet ou par courrier ;
- 177 participations dans les registres mis à disposition ;
- 394 signataires de 2 pétitions ;
- 42 contributions et délibérations ;
- 56 contacts téléphoniques.

En matière de comptabilisation de ces expressions, il est considéré qu'un même avis peut comprendre plusieurs thèmes. Lorsqu'un avis porte sur plusieurs thèmes, il en est donc fait compte rendu sur plusieurs thèmes.

[18] La totalité des expressions du public est disponible en annexes

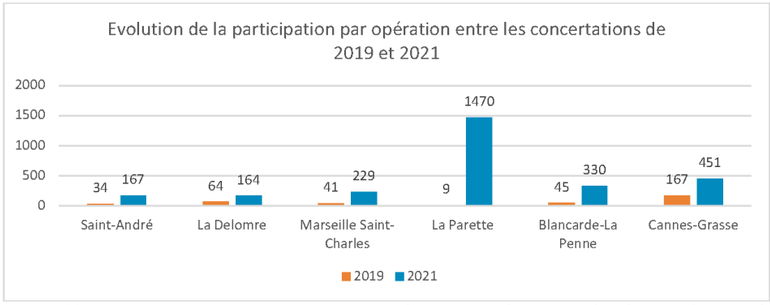
LIGNE NOUVELLE PROVENCE COTE D'AZUR
Compte-rendu de la concertation complémentaire 2020-2021 sur les aménagements des phases 1 et 2

4.2.2 LES CARACTÉRISTIQUES DE LA PARTICIPATION

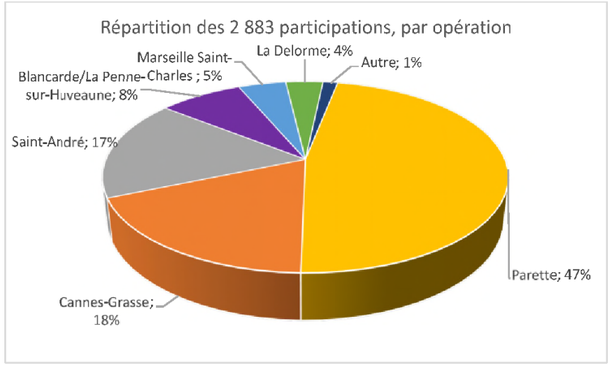
4.2.2.1 UNE MOBILISATION PLUS IMPORTANTE QU'EN 2019 SUR L'ENSEMBLE DES SECTEURS, ET EN PARTICULIER SUR LA PARETTE

Sont comptabilisées dans l'analyse les expressions transmises via l'ensemble des modes de participation (réunions publiques, ateliers, permanences, courriers, site internet...).

Comme en 2020, la concertation de 2021 a mobilisé bien plus largement qu'en 2019 sur l'ensemble des secteurs de concertation.

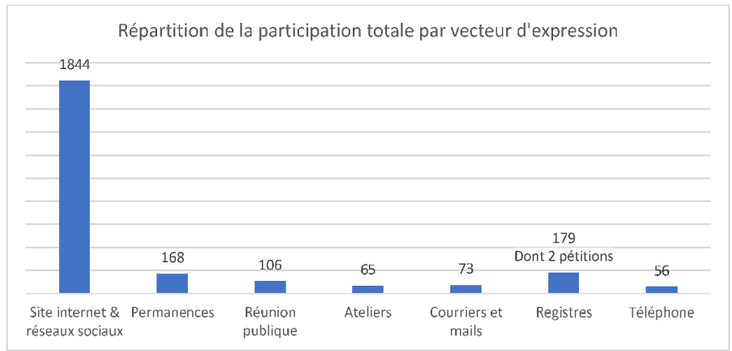


- Aux 165 expressions sur la gare et le passage à niveau de Saint-André, 5 fois supérieures à celles de 2019, s'ajoutent 2 pétitions, déposées dans les registres le 14 avril, contre la fermeture du passage à niveau de Saint-André, rassemblant respectivement les signatures de 370 habitants et de 24 commerçants. Ces deux pétitions ont été initiées par le CIQ de Saint André, reçu au préalable en début de concertation en permanence par le MOA pour présenter les nouvelles variantes proposées par le maître d'ouvrage prenant en considération les demandes exprimées lors de la concertation de 2019 et mobiliser les riverains afin qu'ils participent aux temps d'échanges avec le maître d'ouvrage (2 ateliers collectifs et 8 permanences individuelles). Les participants ont néanmoins privilégié l'expression via les registres et le site internet.
- La participation de 70 de résidents de Bassens II (sur les 93 foyers y résidant) sur l'entrée nord du tunnel à La Delorme, 2 fois plus importante qu'en 2019, peut s'expliquer par l'important dispositif de communication mis en place spécifiquement sur le secteur de Bassens.
- La participation extrêmement forte sur l'insertion de la sortie Est du tunnel à La Parette (160 fois plus importante qu'en 2019 et représentant près de la moitié de la participation globale), s'explique par l'appel à la mobilisation en faveur de la sauvegarde de la ferme urbaine Le Talus, largement relayée par les médias.
- La participation sur la dénivellation de la bifurcation de la ligne Cannes-Grasse (2,5 fois plus importante qu'en 2019) s'explique par une mobilisation plus forte des riverains de la bifurcation, à l'ouest (résidences du Château de la Mer, des Terrasses de Cannes puis de La Licorne), au nord (résidence Alga Marina) et à l'est (résidences Kerkyra et Trident) ainsi que par la mobilisation nouvelle des habitants du Pays de Grasse et de Mouans-Sartoux en particulier.



4.2.2.2 LE SITE INTERNET, 1ER VECTEUR D'EXPRESSION

Le dépôt d'avis, de questions ou de contributions sur le site internet, qui représente 64% des participations, a été le vecteur d'expression le plus utilisé.

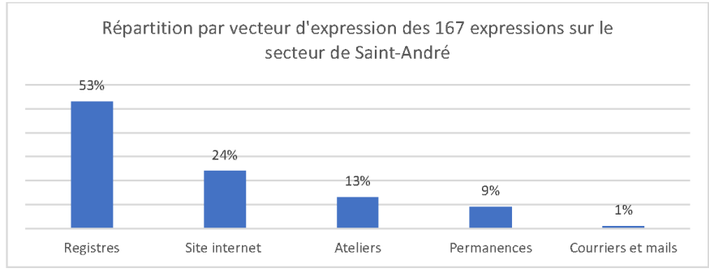


Cette prédominance de l'utilisation du site internet est valable pour 3 des 6 opérations portées à la concertation de 2021 à savoir : l'insertion Est du tunnel à la Parette, la dénivellation de la bifurcation de la ligne Cannes-Grasse et la 4ème voie entre la Blancarde et la Penne-sur-Huveaune. Néanmoins, des écarts peuvent être notés sur les autres vecteurs d'expressions utilisés sur ces 3 secteurs.

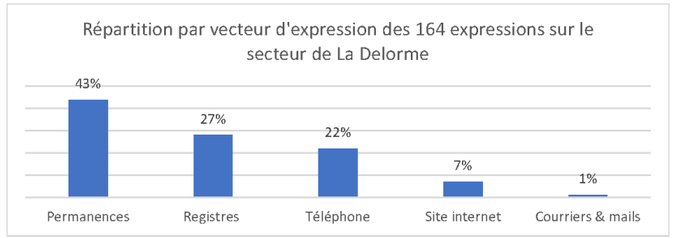
Sur les secteurs de La Delorme, Saint-André et Marseille Saint-Charles, les participants ont peu utilisé le site internet au profit d'autres vecteurs d'expressions, respectivement les permanences, les pétitions et les courriers au maître d'ouvrage.
Sur l'ensemble des secteurs, le téléphone a essentiellement été utilisé pour s'inscrire aux ateliers, permanences ou réunion publique et pour commander des dossiers supports de la concertation.

LIGNE NOUVELLE PROVENCE COTE D'AZUR
Compte-rendu de la concertation complémentaire 2020-2021 sur les aménagements des phases 1 et 2

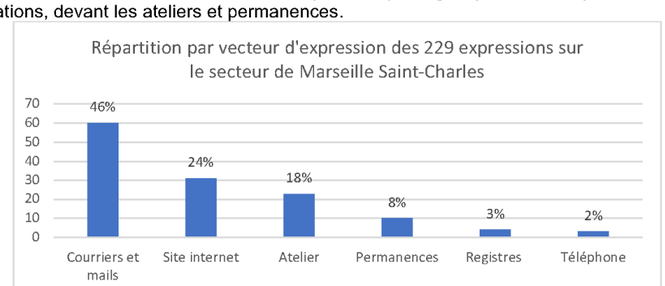
Sur le secteur de Saint-André, les participants se sont majoritairement exprimés sur les registres, dans lesquels les 2 pétitions ont été déposées et sur le site internet. Pour leur part, les temps d'échanges avec le maître d'ouvrage ont été peu utilisés.



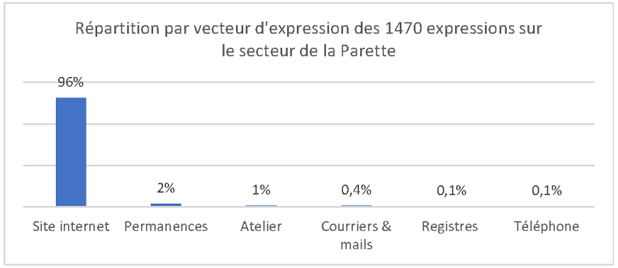
Sur le secteur de La Delorme, le site internet a été peu utilisé, les participants ayant favorisé les échanges directs avec le maître d'ouvrage lors des permanences individuelles organisées, sur les registres et via les appels téléphoniques.



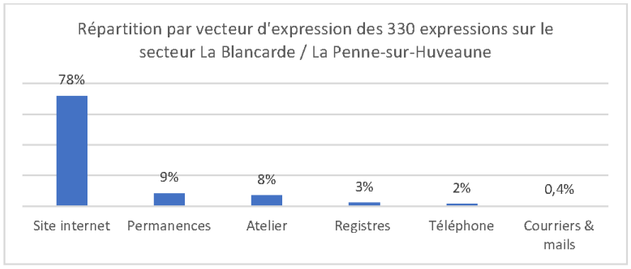
Sur secteur de Marseille Saint-Charles, 46 % des participants se sont exprimés par courriers. Toutefois, le site internet reste un vecteur d'expression privilégié ayant recueilli près d'un quart des participations, devant les ateliers et permanences.



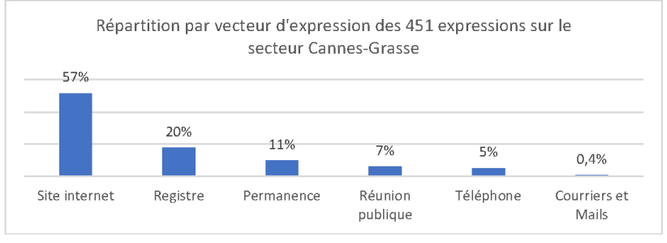
Sur le secteur de La Parette, la quasi-totalité des expressions a été recueillie directement sur le site internet, faisant de ce dernier presque l'unique vecteur d'expression sur le secteur.



Sur le secteur Blancarde - La Penne-sur-Huveaune, le dépôt d'avis, de questions et de contributions en ligne représente 78% de la participation sur le secteur.



Avec 57% des expressions recueillies, le site internet a été le vecteur le plus utilisé sur le **secteur Cannes-Grasse.** Toutefois, la participation a été plus importante que sur les secteurs précédents sur les registres, en permanences et réunion publique.



Les expressions concernant le projet LNPCA en général ou d'autres thématiques que celles proposées à la concertation émanent majoritairement du **site internet**. Les participants aux temps d'échanges directs avec le maître d'ouvrage (permanences, ateliers et réunion publique) ainsi que les utilisateurs des registres ou du standard téléphonique se sont essentiellement exprimés sur les opérations proposées à la concertation.

LIGNE NOUVELLE PROVENCE COTE D'AZUR
Compte-rendu de la concertation complémentaire 2020-2021 sur les aménagements des phases 1 et 2

4.2.3 LA FREQUENTATION DU SITE INTERNET WWW.LIGNENOUVELLEPROVENCECOTEDAZUR.FR

4.2.3.1 L'EVOLUTION DES VISITES

Du 1er mars 2021 au 15 avril 2021 le site a été visité à **19 102 reprises**, par 17 878 visiteurs différents.

Le pic de fréquentation observé le 12 mars 2021 peut s'expliquer par :

- Le début de la mobilisation pour la préservation de la ferme urbaine du Talus, ayant suscité plus de 1 312 avis et donc une importante fréquentation du site ;
- Le début des temps d'échanges avec le maître d'ouvrage ayant pu susciter une recherche d'information préalable par le public.

4.2.3.2 LES PAGES CONSULTEES

Plus de **51 982 pages** ont été vues au total.

Les visites ont duré en moyenne **3 minutes**, ce qui est une durée assez courte, et le taux de rebond moyen sur la période (c'est-à-dire le nombre de visiteurs qui n'ont consulté qu'une seule page lors de leur visite sur le site) est relativement élevé, à 58%.

Ceci traduit le fait que les internautes ont d'abord utilisé le site pour donner leur avis ou poser une question au maître d'ouvrage (la page « Exprimez-vous » est de loin la page la plus consultée (après la page d'accueil), puis pour s'inscrire aux permanences, ateliers ou réunion publique.

Les 10 premières pages consultées, qui représentent 58% du total des consultations, se répartissent comme suit :

« Accueil »	7 680
« Exprimez-vous »	7 513
« Participer aux points d'échange avec le maître d'ouvrage »	4 359
« Les opérations proposées à la concertation »	2 265
« Les supports de la concertation 2020/2021 »	2 369
« Zoom sur les phases 1 er 2 »	1 798
« Espace presse »	1 376
« Les phases de réalisation »	1 065
« Le dispositif d'information et de participation du public »	843
« Pourquoi le projet »	749

Les bons scores des pages sur les opérations portées à la concertation, les supports de concertation et le zoom sur les phases 1 et 2 du projet montrent une volonté d'information des visiteurs du site très spécifique à l'objet de la concertation.

4.2.4 L'ACTIVITÉ SUR LES RÉSEAUX SOCIAUX

4.2.4.1 TWITTER

Sur la totalité de la période de concertation, **31 personnes se sont abonnées** au compte Twitter @ProjetLNPCA, pour atteindre un total de **794 abonnés**.
Les **18 tweets d'information** ont généré 110 réactions (retweet, commentaires, j'aime, citation…) et **11 723 impressions** de tweets.
Depuis la concertation de fin 2020, le nombre d'abonnés au compte Twitter du projet augmente très faiblement et apparait comme un vecteur d'information moins largement utilisé que Facebook.

4.2.4.2 FACEBOOK

Les 7 campagnes géolocalisées ont généré **446 554 impressions de posts** et **5 592 clics** soit vers les formulaires d'inscription aux ateliers et permanences, soit vers le site internet. Elles ont suscité 642 réactions (j'aime…) dont 29% se sont traduites par des avis ou commentaires.

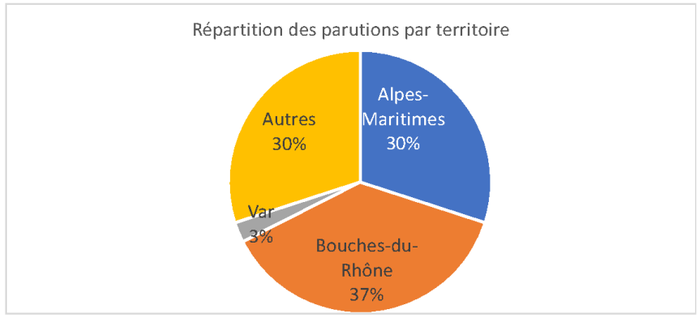
	Nombre d'impressions	Nombre de clics	Nombre de réactions	Taux de clics
Campagne générique	162 798	2 772	318	1,70%
Secteur de Marseille Saint-Charles	66 478	625	77	0,93%
Secteur de La Parette	41 6261	421	40	1,02%
Secteur de l'Huveaune	66 273	618	99	0,93%
Secteur de Saint-André	29 375	210	24	0,71%
Secteur de La Delorme	46 736	344	37	0,74%
Secteur de Cannes	33 633	602	46	1,78%
TOTAL	**446 554**	**5 592**	**642**	**1,12%**

La campagne générique a été performante en générant un taux de clics supérieur à la moyenne pour une campagne similaire.
Les campagnes spécifiques au 6 secteurs de concertations présentent quant à elles de bons taux de clics au vu de la petite audience ciblée, quoiqu'en dessous de la moyenne pour une campagne similaire. Cette relative performance peut s'expliquer par une géolocalisation très ciblée (rues riveraines, …).

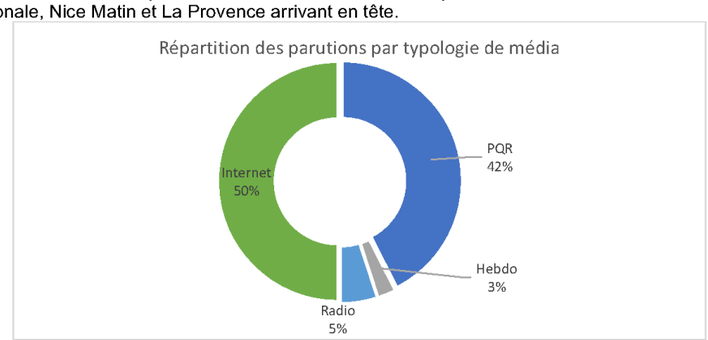
4.2.5 LES RETOMBÉES MÉDIATIQUES [19]

Sur la période de concertation, **40 retombées médiatiques** ont été recensées.

Au total, 70% des retombées sont régionales, d'abord dans les départements des Alpes-Maritimes et des Bouches-du-Rhône, concernés par l'ensemble des opérations portées à la concertation.

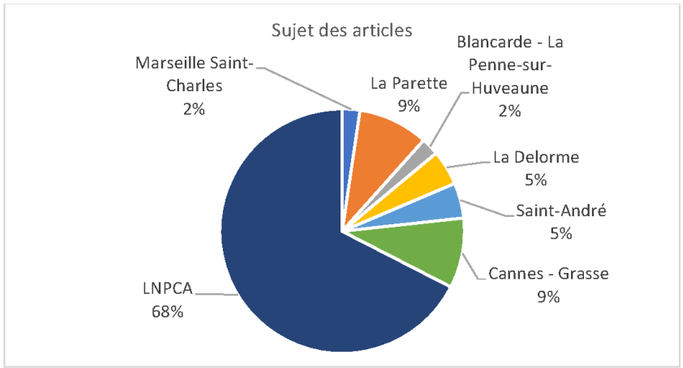


Les parutions émanent pour moitié d'articles sur internet et pour moitié de la Presse Quotidienne Régionale, Nice Matin et La Provence arrivant en tête.



[19] La liste des retombées médiatiques et les articles publiés sont disponibles en annexes

68% des retombées médiatiques ont été informatives, d'abord pour annoncer la reprise d'une phase de concertation sur la LNPCA et ses modalités.



Les retombées médiatiques par opération ont été bien plus limitées. Les opérations du secteur Cannes-Grasses et La Parette sont celles qui, avec 4 articles chacune, ont fait l'objet de la plus importante couverture, en lien avec les mobilisations respectives de l'association du SID et du Talus.

Les projets de gare souterraine de Marseille Saint-Charles et de 4ème voie entre La Blancarde et La Penne-Sur-Huveaune ont généré chacun 1 seul article.

Étant donné que près de 70% des articles portaient sur la concertation, le ton de la revue de presse est d'abord neutre.

Néanmoins, on peut noter 7 articles à la tonalité négative ou pour le moins polémique qui concernent les opérations de la bifurcation de la ligne Cannes-Grasse, de la Delorme et le Talus.

4.3 L'ANALYSE QUALITATIVE DE LA CONCERTATION AVEC LE PUBLIC DE MARS-AVRIL 2021

L'analyse qualitative propose une synthèse des points de vue exprimés, des attentes et problèmes soulevés pour chacune des 6 opérations proposées à la concertation et pour ce qui ne relève pas de ces opérations (à savoir les expressions portant pour sur le projet LNPCA dans son ensemble ou sur d'autres projets).

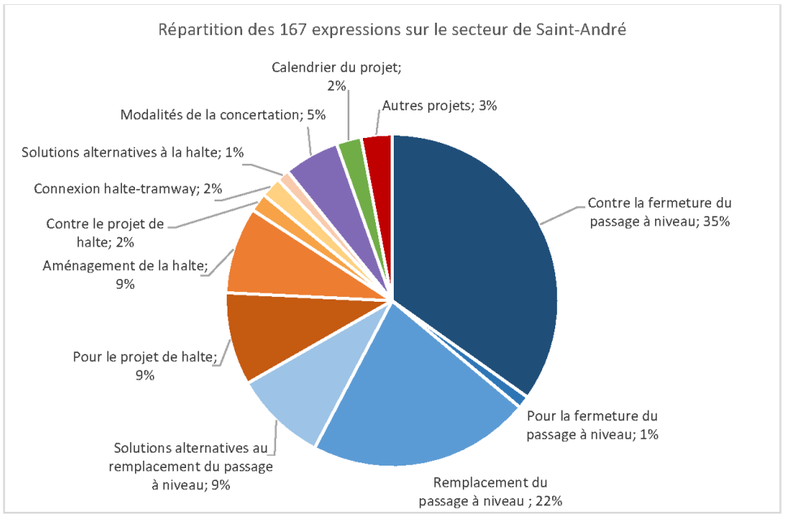
4.3.1 LES EXPRESSIONS SUR LE SECTEUR DE SAINT-ANDRE

Rappel de la concertation 2019

Avec 34 expressions de participants, la concertation de 2019 sur la suppression des deux passages à niveau de Saint-Henri et Saint-André, a assez faiblement mobilisé, surtout en ce qui concerne le passage à niveau de Saint-Henri.

*Les participants s'étant exprimé se sont majoritairement **opposés à la suppression du passage à niveau de Saint-André qui, selon eux, aggraverait l'enclavement du quartier,** ainsi qu'aux deux variantes proposées par le maître d'ouvrage.*
*La justification même de ces suppressions n'a pas été partagée par une majorité de participants, certains s'étant exprimé contre **la perspective d'augmentation des circulations sur les voies du port** qui serait réalisée au profit du transport de marchandises et non au bénéfice des TER, d'autres **remettant en cause la dangerosité de ces passages à niveau**.*
*Par ailleurs, des solutions alternatives à la suppression, visant à sécuriser les passages à niveau via **des aménagements de voiries et/ou de signalétique** (plots, panneaux), ont été proposées.*

Durant la concertation 2021, 167 expressions ont été recueillies sur le secteur de Saint-André, réparties comme suit :



4.3.1.1 LA SUPPRESSION ET LE REMPLACEMENT DU PASSAGE A NIVEAU DE SAINT-ANDRE

La suppression du passage à niveau de Saint-André et ses trois scénarios de remplacement proposés ont fait l'objet de près de **67% des expressions** des participants.

4.3.1.1.1 Maintien d'une forte opposition à la suppression du passage à niveau de Saint-André

Comme en 2019, un grand nombre d'expressions, et notamment les 2 pétitions signées respectivement par 370 riverains et 24 commerçants du secteur, sont **défavorables à la suppression du passage à niveau de Saint-André.**

Une majorité des arguments avancés pour expliquer cette opposition, notamment dans la première pétition, correspond à ceux déjà formulés lors de la concertation de 2019, à savoir :

- Le **risque d'aggravation de l'enclavement du quartier ;**
- La perspective d'une augmentation des circulations sur les voies du port qui serait réalisée au **profit du transport de marchandises et non au bénéfice des TER ;**
- La **remise en cause de la dangerosité** de l'actuel passage à niveau ;
- La crainte d'une **augmentation des nuisances sonores** et d'une **dégradation du cadre de vie** sur Saint-André du fait de l'augmentation de fréquence de train prévue. À ce titre, des participants ont demandé à SNCF Réseau la réalisation de nouvelles études acoustiques ;
- La crainte d'une **aggravation de la saturation routière actuelle** sur le quartier notamment du fait du report du trafic et de la complexité à insérer les circulations de bus dans les schémas circulatoires proposés ;
- Les **impacts fonciers du projet** et les **expropriations potentielles.**

L'impact sur les activités commerciales et l'animation de la vie du quartier a été en revanche un nouvel argument avancé par rapport à 2019.

4.3.1.1.2 De nombreux questionnements sur les scénarios de remplacement

22% des expressions sont des interrogations de riverains concernant les 3 variantes de remplacement du passage à niveau de Saint-André proposées par SNCF Réseau. Les principaux questionnements portent sur :

- La **sécurisation des emprises** une fois le passage à niveau fermé ;
- Les **dispositifs envisagés pour restreindre l'accès** au boulevard Cauvet ;
- Les **bénéfices d'une suppression du passage à niveau sur les temps de parcours** ferroviaires ;
- La **capacité de répondre aux besoins de transport** des habitants du quartier via des bus à gabarit réduit.

4.3.1.1.3 Des propositions de solutions alternatives à la suppression et au remplacement

9% des expressions sont des propositions de « **solutions alternatives »** à la suppression du passage à niveau de Saint-André ou aux scénarios de remplacement proposés par SNCF Réseau.

En alternative à la suppression du passage à niveau, les participants ont, comme en 2019, proposé de le **sécuriser** grâce à :

- Un radar de franchissement ;

- Un aménagement de voiries ;
- Une limitation de la vitesse ;
- Des contraintes de franchissement (plot…).

Le maître d'ouvrage a analysé ces propositions et évalué leur efficacité ou faisabilité. Il a partagé durant la concertation les résultats de ses investigations qui concluent à la non efficacité ou non faisabilité. Il a formalisé son analyse dans une note qui a été mise à disposition du public sur le site internet et qui est présentée en annexes.

En alternative aux scénarios de remplacement du passage à niveau, des participants ont proposé de :

- Étudier un nouveau scénario de desserte en transports en commun prévoyant un accès par la zone d'activités ActiSud ;
- Supprimer la traversée de Saint-André par les transports en commun.

4.3.1.2 L'AMENAGEMENT DE LA HALTE DE SAINT-ANDRE

En comparaison à la suppression du passage à niveau de Saint-André, l'aménagement de la halte ferroviaire a généré un nombre d'expressions limité, représentant 23% des expressions sur le secteur.

4.3.1.2.1 Avis et inquiétudes concernant le projet de halte à Saint-André

9% des expressions sont favorables à la création de la halte. En effet, les salariés de la zone d'activités d'André Roussin considèrent que le développement du TER et la création d'un nouveau point d'arrêt sur le secteur faciliteraient l'accès en transport en commun à leur lieu de travail. Par ailleurs, aucune de ces expressions ne privilégie un scénario d'aménagement de la halte parmi les 3 proposés par le maître d'ouvrage.

Les quelques expressions **défavorables** à la création de cette halte justifient leur opposition par le refus d'un développement conséquent du TER sur la voie du littoral et des nuisances associées.

Les **9% d'expressions** portant sur l'aménagement même de la halte de Saint-André font état **d'inquiétudes** quant aux impacts du projet sur la **circulation routière et le bâti environnant**, craignant notamment que :

- La halte et son aire de stationnement, tels que localisés, **aggravent la saturation routière** sur les avenues André Roussin et Fernand Sardou en attirant de nouveaux flux de voitures au sein de ce nœud routier d'ores et déjà dense ;
- L'aménagement de la halte nécessite **d'exproprier des riverains et entreprises.**

4.3.1.2.2 La connexion halte TER - tramway

Peu nombreux sont les participants à s'être exprimé sur les différents tracés de tramway. Toutefois, parmi les 2% s'étant exprimé, tous sont favorables au tracé sud.

4.3.1.2.3 Demandes et propositions de solutions alternatives à l'aménagement de la halte

Quelques participants ont formulé des **demandes** ou proposé des **solutions alternatives** à l'aménagement de la halte tel que prévu par SNCF Réseau.

Les 2 demandes formulées portent sur :

- Le déplacement de **la halte vers l'avenue André Roussin** afin de minimiser les nuisances pour les riverains ;
- La présentation d'un **scénario d'aménagement de la halte indépendant du tramway** afin de garantir la viabilité du projet, la réalisation de ce dernier n'étant pas sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau.

Un participant a proposé le **réaménagement de la gare de l'Estaque** comme solution alternative à la création d'une halte à Saint-André afin de minimiser les expropriations, optimiser les investissements et assurer la pérennité de l'actuelle gare.

4.3.1.3 UN MANQUE D'INFORMATION AUX RIVERAINS

5% des expressions concernant le secteur de Saint-André portent sur les modalités de concertation et plus particulièrement le manque d'information des riverains. Sont notamment évoqués :

- Le **peu de flyers et d'affiches** diffusés ;
- Les **difficultés de connexion aux formulaires d'inscription en ligne ;**
- Les **difficultés à joindre le numéro de téléphone** mis en place pour la concertation.

4.3.1.4 LE CALENDRIER

2% des expressions concerne le calendrier de l'opération et plus précisément :

- la date de la **fermeture effective du passage à niveau ;**
- le **calendrier des travaux de l'aménagement de la nouvelle halte** : démarrage, durée, coordination avec les travaux du tramway…

4.3.1.5 AUTRES THEMES ABORDÉS

3% des expressions a porté sur des thèmes plus ou moins éloignés des projets proposés à la concertation sur le secteur de Saint-André, à savoir :

- **Les aménagements prévus sur le secteur Saint-Louis :** opération de doublement des voies au niveau du tunnel et réouverture de la halte Saint-Louis ;
- La **fermeture de la halte de Saint-Henri ;**
- **Les projets ferroviaires liés au port de Marseille :** un participant rappelle la nécessité de **concevoir le projet LNPCA en cohérence avec l'ambition du Grand Port Maritime de Marseille** visant à un report massif de transport modal de la route vers des modes moins préjudiciables à l'environnement, dont le ferroviaire, et conteste donc le raisonnement de SNCF Réseau considérant un maintien du niveau de fret actuel.

LIGNE NOUVELLE PROVENCE COTE D'AZUR
Compte-rendu de la concertation complémentaire 2020-2021 sur les aménagements des phases 1 et 2

4.3.2 LES EXPRESSIONS SUR LE SECTEUR DE LA DELORME

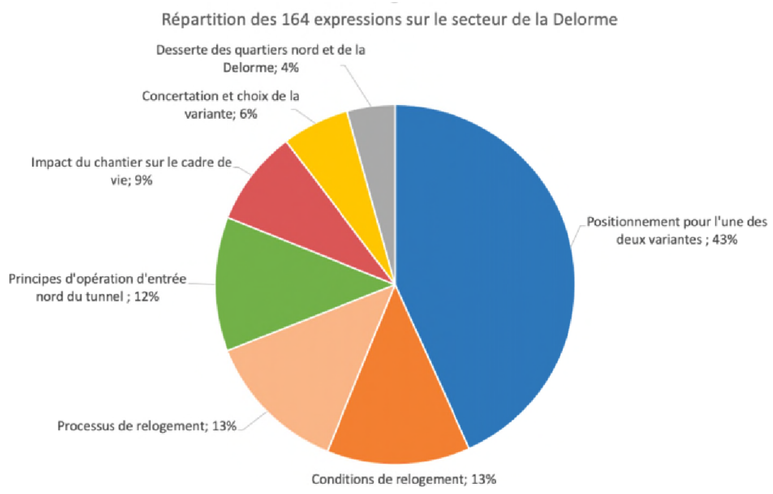
Rappel de la concertation 2019

*Avec 64 expressions recensées, la concertation portant **sur les deux variantes contrastées d'entrée nord du tunnel de raccordement à la gare Saint-Charles** a fait l'objet d'une **mobilisation limitée,** notamment de la part des **habitants de la cité Bassens II.***

*Parmi ces expressions, **30% étaient favorables à la variante dite sud**, jugée moins impactante pour les entreprises du quartier et perçue comme une opportunité d'améliorer les conditions de logement des habitants de la cité Bassens II. **21% étaient favorables à la variante dite nord**, considérant que son indépendance vis-à-vis de tout projet de requalification apporterait une garantie du respect du calendrier prévisionnel du projet.*

*Les questions posées par le public lors des temps de rencontre avec le maître d'ouvrage portaient principalement sur **l'aggravation des nuisances sonores**, considérées comme déjà importantes, sur **le devenir du terril de boues rouges**, sur les **impacts des travaux** et sur **l'évacuation des déblais** issus du creusement du tunnel.*

Durant la concertation 2021, 164 expressions ont été recueillies sur le secteur de la Delorme, réparties comme suit :



4.3.2.1 DES EXPRESSIONS SENSIBLEMENT ÉQUILIBRÉES EN FAVEUR DE CHACUNE DES DEUX VARIANTES

Parmi les 164 expressions recueillies sur le secteur de la Delorme, 70 portent sur un positionnement de résidents en faveur de l'une ou l'autre des deux variantes, dont :

- 37, soit 53%, sont en faveur de la variante nord ;

- 22, soit 31%, sont en faveur de la variante sud ;
- 11, soit 16%, sont en faveur de la variante sud sous certaines conditions.

Ces 70 avis ont été exprimés par deux vecteurs distincts :
- Des permanences durant lesquelles les résidents se sont identifiés par leurs noms ;
- Des registres sur lesquels les résidents se sont identifiés par leur numéro de logement.

Compte tenu de la spécificité de la concertation sur le secteur de la Delorme, SNCF Réseau a tenu à analyser l'expression des résidents par logement afin de proposer un décompte le plus représentatif possible du positionnement des habitants, en évitant les redondances éventuelles.

SNCF Réseau a ainsi pu établir un décompte du positionnement par logement pour toutes les personnes s'étant exprimées (sans double compte permanence / registre).

Il en résulte une expression de représentants de 49 foyers de la résidence Bassens II dont :
- 27 expressions en faveur de la variante Nord, soit 55% ;
- 15 expressions en faveur de la variante Sud, soit 31% ;
- 7 expressions en faveur de la variante sud, sous certaines conditions, soit 14%.

Les participants favorables à la variante nord, n'impactant pas la résidence de Bassens II, mettent en avant l'attachement à leur quartier, caractérisé par une forte solidarité et entraide entre les résidents et se montrent inquiets d'être relogés dans différents quartiers, loin de leurs voisins et proches.

Les résidents s'étant exprimés favorablement à la variante sud motivent leur volonté d'être relogés compte tenu de leurs **conditions de vie actuelles qu'ils considèrent comme dégradées**, en lien avec :
- Un manque d'entretien des bâtiments, des parties communes et des logements ;
- Un logement non adapté à leur situation familiale : taille du logement non appropriée, localisation à l'étage de personnes en situation de handicap… ;
- Des problèmes de voisinage ;
- L'insécurité du quartier peu propice à leur épanouissement familial.

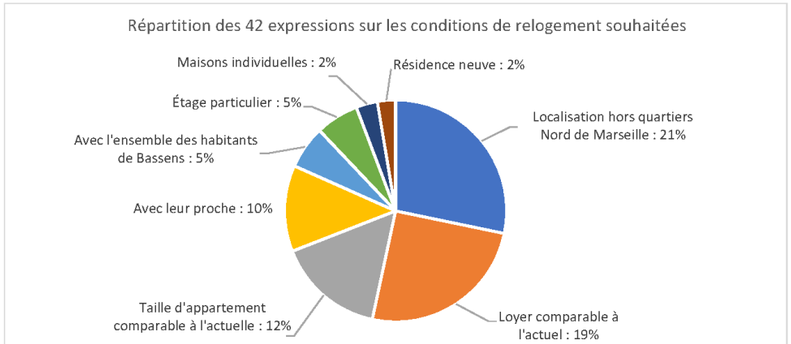
Enfin 14% des résidents se sont montrés **favorables à la variante sud sous certaines conditions,** détaillées dans la partie relogement ci-après.

4.3.2.2 LE RELOGEMENT

13% des expressions portent sur le processus de relogement et 13% sur les conditions de ce relogement.

Concernant le **processus de relogement**, les participants ont interrogé le maître d'ouvrage sur :
- Le **lieu** du relogement ;
- Le **calendrier** du relogement ;
- Le **loyer** de leur futur logement comparé à l'actuel ;
- La **taille** de leur futur logement comparée à l'actuelle ;
- La **responsabilité du bailleur** dans le processus relogement et le déroulement du processus : recueil de leurs besoins et souhaits, engagements sur le relogement…
- Les **possibilités de refus de propositions de relogement.**

Dans une perspective de relogement, les participants ont indiqué au maître d'ouvrage à quelles conditions ils accepteraient d'être relogés.



Ils demandent d'abord **une localisation hors des quartiers nord de Marseille** et une proposition de relogement **adaptée à leurs situations familiale et financière**.

Ils expriment ensuite le souhait d'être relogés avec :
- **Quelques foyers proches** : des familles composées de plusieurs foyers ont émis le souhait d'être relogées avec l'ensemble de leurs proches ;
- **L'ensemble des habitants de la résidence Bassens II** : des participants se verraient enclins à partir seulement si l'ensemble des habitants de la résidence Bassens pouvaient être relogés au sein d'un même quartier.

Les autres conditions exprimées par les participants sont relatives **aux caractéristiques mêmes du futur logement** : maison individuelle, résidence neuve ou étage particulier.

Enfin, un participant exprime le souhait de **meilleures conditions de vie**.

4.3.2.3 LES PRINCIPES ET LE PHASAGE DE L'OPÉRATION

12% des expressions portent sur des interrogations sur les principes mêmes de l'opération d'entrée nord du tunnel à La Delorme. Les participants ont principalement questionné le maître d'ouvrage sur :
- Le **tracé du tunnel et ses impacts fonciers** sur les bâtis et les équipements de proximité : nombre de bâtiments démolis, impacts sur la caserne des pompiers et futur centre d'appels d'urgence, les restaurants du cœur, le stade ;
- Les **aménagements connexes** au creusement du tunnel : la localisation de la passerelle piétonne à restituer, le devenir du stade après travaux, le projet prévu sur le site de l'ancienne école maternelle, la sécurisation de l'accès au tunnel… ;
- Le **budget de l'opération** sur le secteur de La Delorme ;
- Le **calendrier du projet** : démarrage des travaux, phasage, durée des travaux ;
- **L'évacuation des déblais** : volume à évacuer, modes d'évacuation… ;

- **L'emploi potentiel de résidents** du quartier via des clauses d'insertion de la main-d'œuvre locale dans les marchés de travaux à venir sur La Delorme.

4.3.2.4 LES IMPACTS DU CHANTIER SUR LE CADRE DE VIE DES RIVERAINS

9% des expressions ont porté sur les impacts du chantier du creusement du tunnel sur le cadre de vie des habitants de la résidence Bassens II, à savoir :

- Les **nuisances sonores diurnes et nocturnes** générées par les travaux de creusement ;
- Les **pollutions atmosphériques** en phase travaux : dégagement de poussière, risque amiante… ;
- Les **impacts des travaux sur les immeubles** notamment dus aux vibrations lors du passage du tunnelier : fissures… ;
- Les **modifications et restrictions d'accès** à la cité Bassens II du fait des installations de chantier mises en place.

4.3.2.5 LA CONCERTATION ET LE PROCESSUS DE CHOIX DE LA VARIANTE

6% des expressions ont porté sur les modalités de concertation et sur les suites qui lui seront données. En particulier, des résidents ont questionné le maître d'ouvrage sur le **poids donné à leur contribution dans la prise de décision finale** en faveur de l'une ou l'autre des deux variantes. Certains participants se sont inquiétés que leurs avis ne soient pas pris en considération dans le choix de la variante retenue.

Concernant les modalités et le dispositif de concertation, les principaux sujets abordés ont été :

- Le **rôle des relais locaux** dans la diffusion de l'information sur la concertation ;
- Le **caractère obligatoire ou non** de cette concertation ;
- **Le dispositif mis en place** et notamment la proposition d'aller directement à la rencontre des résidents de la résidence Bassens II pour recueillir le plus d'avis possibles.

4.3.2.6 LA DESSERTE DES QUARTIERS NORD ET DE LA DELORME

4% des expressions ont porté sur la **desserte** des quartiers nord de Marseille et plus précisément de la résidence Bassens.
Ces participants ont majoritairement regretté la fermeture de la halte Saint-Louis, assurant que cette dernière enclave davantage le quartier et ont fait part de l'importance de mieux desservir ce quartier ainsi que l'ensemble des quartiers nord de Marseille, accueillant d'importantes zones d'emplois et des quartiers d'habitat dense.

Des participants ont, à ce titre, proposé :

- Le **rétablissement d'une halte ferroviaire** à La Delorme avec la mise en place de quais qui pourraient être desservis, a minima, par les voies de surface ;
- **Le développement d'une ligne de tramway jusqu'à l'Estaque et d'une ligne de métro jusqu'à la Castellane ;**
- **La création d'une halte à Saint-Barthélemy ;**
- **La valorisation de la gare de Sainte-Marthe.**

4.3.3 LES EXPRESSIONS SUR LE SECTEUR DE MARSEILLE SAINT-CHARLES

Rappel de la concertation 2019

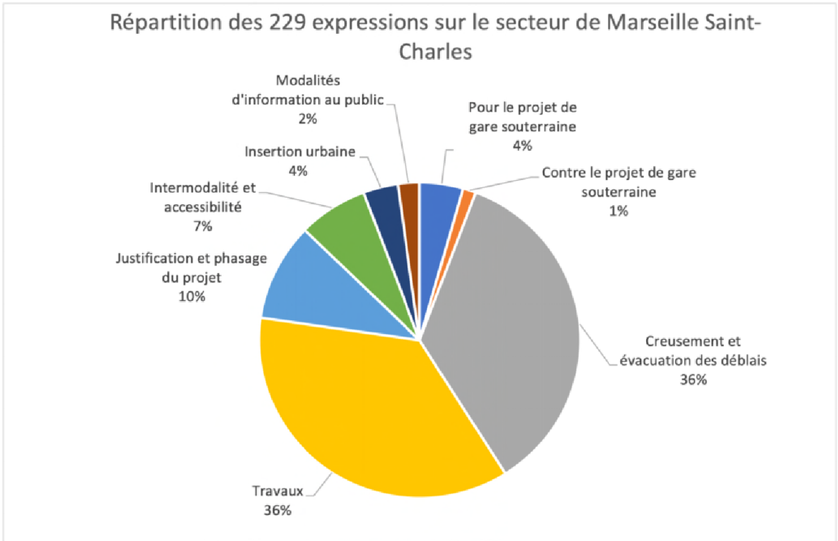
La concertation sur les 4 opérations de la gare de Marseille Saint-Charles, à savoir les aménagements du « bloc est » et du « bloc ouest » du plateau de voies de Marseille Saint-Charles, la création de la gare souterraine et la création des 2 tunnels d'accès à la gare souterraine a fait l'objet de 41 expressions.

Les aménagements des blocs Est et Ouest du plateau de voie de Marseille Saint-Charles n'ont fait l'objet d'aucune expression mais leur présentation en atelier thématique a permis aux participants de comprendre la nécessité de leur réalisation.

La réalisation de la gare souterraine de Marseille Saint-Charles, pour laquelle le soutien a été réaffirmé, a fait l'objet de nombreuses questions, tant sur son fonctionnement, son organisation, son ouverture sur l'extérieur, ses connexions avec l'ensemble des modes de déplacement, que sur ses modalités de réalisation qui suscitent quelques inquiétudes en raison de l'importance du chantier et vis-à-vis des bâtiments de surface.

Les 2 tunnels d'accès à la gare souterraine ont fait l'objet, sur ce secteur, de 3 questions portant sur leurs caractéristiques techniques (tracé et profondeur) et sur les modalités d'évacuation des déblais issus de leur creusement et de celui de gare souterraine.

Durant la concertation 2021, 229 expressions ont été recueillies sur le secteur de Marseille Saint-Charles, réparties comme suit :



4.3.3.1 LE CREUSEMENT ET L'EVACUATION DES DEBLAIS

Plus du tiers des expressions porte sur le creusement de la gare souterraine de Marseille Saint-Charles et de ses tunnels d'accès.

Dans leur très large majorité, ces expressions traduisent les **inquiétudes des riverains concernant les impacts du creusement sur la stabilité des sols et du bâti**. Ils ont donc demandé :

- **La mise à disposition d'un état des lieux du sous-sol** du secteur de Marseille Saint-Charles afin de s'assurer que les travaux n'auront pas d'incidence sur l'écoulement des eaux souterraines ;
- **La réalisation d'études de la structure des immeubles** situés dans le périmètre des travaux ;
- La **surveillance de et la mise en œuvre de mesures pour préserver la stabilité des sols ;**
- Des précisions sur les **modalités de recours en cas de désordres** avérés sur leur immeuble et sur les possibles indemnisations.

Les participants ont également demandé des **précisions sur le volume et les modalités d'évacuation des déblais** (itinéraires, carrières de destination et modes de transport privilégiés).

Par ailleurs, des participants ont suggéré au maître d'ouvrage d'étudier **la possibilité d'évacuer les déblais des travaux du tramway par voie ferroviaire** et ainsi optimiser les installations d'évacuation des matériaux mises en place dans le cadre du projet LNPCA.

4.3.3.2 LES TRAVAUX

Les participants ont demandé, dans 36% des expressions, quel était **le périmètre précis des travaux, à partir de plans détaillés** au niveau parcellaire afin de pouvoir mesurer les nuisances sur leur quartier et leur cadre de vie.

Ils ont par ailleurs questionné le maître d'ouvrage sur :

- Les **modalités d'accès piéton et routier** à leur quartier en phase chantier ;
- La **nature et l'ampleur des nuisances** pendant les travaux (poussière, bruits…)
- Les **mesures qui seront mises en place** pour atténuer les nuisances sonores liées au chantier.

4.3.3.3 LE JUSTIFICATION ET LE PHASAGE DU PROJET

10% des expressions sont des demandes de précisions sur les **bénéfices du projet** de gare souterraine pour le territoire, les **gains de temps** permis par le passage en souterrain**, les objectifs de fréquentation** de la nouvelle gare de Marseille Saint-Charles, le **bilan carbone** de cette opération et son **calendrier de réalisation**

Un participant a proposé une optimisation de l'actuel projet de gare souterraine, qui consisterait à créer un quai **dédié au TGV** pouvant accueillir une triple rame pour permettre d'augmenter le nombre de voyageurs transportés lors des pics de fréquentation (week-end et saison estivale).

LIGNE NOUVELLE PROVENCE COTE D'AZUR
Compte-rendu de la concertation complémentaire 2020-2021 sur les aménagements des phases 1 et 2

4.3.3.4 L'INTERMODALITE ET L'ACCESSIBILITE DE LA GARE

7% des contributions portent sur l'intermodalité et l'accessibilité de la future gare de Marseille Saint-Charles et en particulier :

- **L'accessibilité routière**, les solutions apportées à la problématique actuelle de stationnement à proximité de la gare, ainsi que la nécessaire réorganisation des flux entrants et sortants au dépose-minute dont l'accès est actuellement souvent saturé ;
- **La connexion entre les différents modes de déplacements,** dont le tracé précis du tramway desservant la gare, la localisation des cheminements cyclables, l'organisation des cheminements de voyageur au sein de la gare et le temps de parcours entre la gare de surface et la gare souterraine assurant le transit TGV-TER … ;
- La **reconfiguration de la station de métro** : programme technique, modification d'accès…
- Les cheminements entre les différents niveaux de la gare.

Par ailleurs, afin d'améliorer l'accessibilité de la gare, la proposition de prolonger le tramway 1 depuis Noailles jusqu'à Saint-André a été faite.

4.3.3.5 LA GARE DANS SON ENVIRONNEMENT URBAIN

4% des expressions concernent l'insertion urbaine de la gare.
Les premières sont des demandes de précisions sur l'aménagement du bâtiment voyageurs, sur **son organisation interne** et **son confort d'ambiance** (traitement chaud-froid, luminosité …).
Les autres portent sur le lien entre la gare et le quartier environnant, et plus précisément sur :

- La **nécessité de végétaliser** les espaces autour de la gare, notamment le parvis afin de réduire la minéralisation du quartier et lutter contre les îlots de chaleur ;
- La **mise en cohérence à prévoir avec les projets métropolitains** sur le secteur de Marseille Saint-Charles, avec une attention particulière à porter au développement commercial du secteur gare afin que ce dernier ne se fasse pas au détriment de l'activité économique extérieur au périmètre du projet ;
- La nécessité **d'entretenir et de surveiller** les abords de la gare pour améliorer la sécurité sur l'ensemble du quartier.

4.3.3.6 LES AVIS SUR LE PROJET DE GARE SOUTERRAINE

Les 5% d'expressions contenant un avis sur le projet de gare souterraine à Marseille Saint-Charles lui sont **presque unanimement favorables,** la gare étant perçue par ces participants comme un **catalyseur du développement économique, social et touristique de la Métropole**.
Certains ont néanmoins émis une réserve quant à la dépendance du projet de gare nouvelle aux projets métropolitains connexes qui pourraient mettre en péril sa mise en œuvre. En conséquence, ils ont exprimé le souhait que le projet de gare soit rendu davantage autoportant.

Seul un participant s'est exprimé défavorablement au projet de gare souterraine et a proposé comme solution alternative le **réaménagement la gare existante de la Blancarde** afin d'en faire la gare d'accueil des trains de transit et ainsi réserver la gare de surface de Marseille Saint-Charles aux trains dont le départ ou l'arrivée est Marseille. Cette solution alternative a été soutenue par 3 autres participants.

4.3.3.7 LES MODALITÉS D'INFORMATION AU PUBLIC

2% des expressions concernent le dispositif d'information déployé sur le secteur de Marseille Saint-Charles. Ces participants ont regretté les **imprécisions du livret de concertation**, notamment sur les chiffres et schémas, ainsi que le **manque d'information sur les impacts du projet.**

4.3.4 LES EXPRESSIONS SUR LE SECTEUR DE LA PARETTE

Rappel de la concertation 2019

*L'opération de raccordement des voies du tunnel de la gare souterraine de Marseille Saint-Charles dans le secteur de La Parette a très **faiblement mobilisé**, avec seulement 9 expressions formulées. Celles-ci ont toutes portées sur les **incidences foncières** de ce raccordement **sur les immeubles d'habitation** et surtout sur **les activités économiques de la zone des Locaux Bleus**.*
*Une question a également été posée sur les **incidences sur le franchissement de la L2**.*

4.3.4.1 LES EXPRESSIONS EN LIEN AVEC LA FERME URBAINE DU TALUS

Lors de la concertation 2021, les appels à la mobilisation de l'association *Heko Farm* en faveur de la sauvegarde de la ferme urbaine du Talus, largement relayés dans la presse et sur les réseaux sociaux, ont conduit à une très forte participation sur le site internet du projet. Ainsi, les expressions en faveur de la sauvegarde de la ferme urbaine du Talus représentent **89% des expressions recensées sur ce secteur.**

De manière quasi-systématique, elles demandent la sauvegarde de la ferme urbaine, en raison :

- Du long travail d'**assainissement** et de **dépollution** du site (à l'emplacement d'une ancienne friche) afin de permettre le développement de la ferme urbaine, qui pourrait être remis en cause par la présence d'une installation de chantier (même temporaire).
- Des enjeux de **développement durable**, au cœur de la démarche du Talus (culture maraîchère raisonnée, élevages, protection de la biodiversité, prévention et éducation des publics, …).
- De la richesse de cette **communauté,** fédérée autour des valeurs de partage, d'entraide, d'apprentissage, de bienveillance, … et dont les membres, bien qu'issus d'origines sociales diverses, se côtoient et travaillent ensemble au sein du jardin.

27 expressions font état d'une opposition au projet d'insertion de la sortie Est du tunnel à La Parette et 9 expressions au projet LNPCA, dans son ensemble. Certaines de ces expressions qui proviennent notamment de régions autres que la région Provence-Alpes-Côte d'Azur ne semblent pas prendre en considération les informations apportées par le maître d'ouvrage dans les documents mis à disposition du public au début de la concertation concernant le projet à La Parette.

Une seule expression en lien avec le Talus est favorable à l'opération sur le secteur de La Parette et 2 expressions sont favorables au projet LNPCA qui est jugé nécessaire pour faire face à la fois aux enjeux du dérèglement climatique et aux enjeux de desserte ferroviaire du territoire régional.

23 expressions conditionnent **leur soutien à l'opération d'insertion du tunnel à La Parette à son adaptation au droit de la ferme urbaine**. Elles proposent notamment les solutions alternatives suivantes :

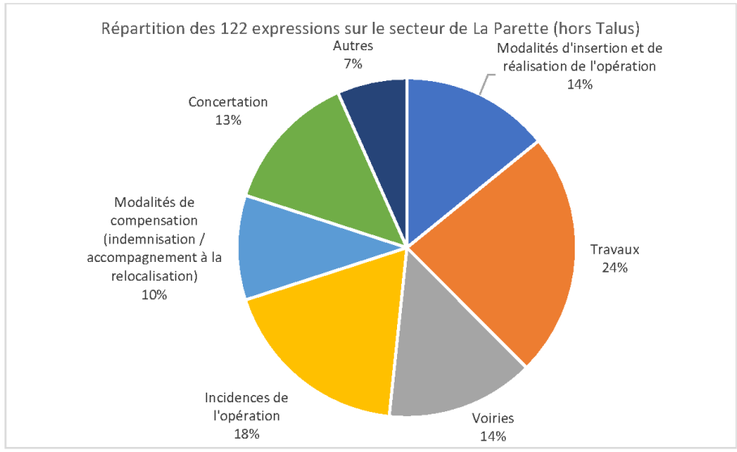
- L'occupation (entière ou en partie) du couvert de la L2.

- L'extension de l'emprise foncière de SNCF Réseau, au Nord des voies, ainsi que l'occupation de terrains d'entreprises expropriées ou acceptant de déménager, au Nord des voies ferrées.
- L'utilisation d'un terrain en friche rue St-Jean du Désert.
- L'utilisation d'un terrain situé de l'autre côté de la L2, actuellement aménagé en skatepark.
- Un appel à la recherche de nouvelles solutions, de la part de SNCF Réseau.

2 participants ont proposé une relocalisation de la ferme urbaine sur un nouveau terrain, dont l'emplacement est à déterminer.

4.3.4.2 HORS EXPRESSIONS CONCERNANT LE TALUS, UNE PARTICIPATION SATISFAISANTE SUR LE SECTEUR DE PARETTE

Parmi les 1 470 expressions recensées sur le secteur La Parette lors de la concertation de 2021, 122 expressions portent sur d'autres thèmes que celui de la ferme urbaine du Talus. Elles se répartissent de la façon suivante :



4.3.4.2.1 Des travaux conséquents, générateurs d'inquiétudes et de questionnements

24% des expressions sur le secteur de La Parette portent sur les incidences des travaux et leurs modalités de mise en œuvre.

Les principales **sources d'inquiétudes** exprimées par les riverains et entreprises concernent :

- Les **nuisances** et les **éventuelles pollutions** engendrées par les travaux : nuisances sonores et vibrations liées au creusement et à la ventilation du tunnel, nuisances sonores du chantier dans son ensemble, augmentation du passage d'engins de chantiers ;
- La **modification du plan de circulation dans la Z.I** (voiries privées requalifiées, fermeture de voies, déviations, …) durant les travaux et les éventuelles **difficultés d'accès pour les riverains et les entreprises**.

Les participants ont par ailleurs souhaité des **précisions** de la part du maître d'ouvrage, à propos :

- Des **horaires** de réalisation des travaux ;
- Des **études acoustiques**, envisagées et en cours, afin d'évaluer et simuler les niveaux de bruit lors du chantier ;
- Des **mesures envisagées** pour réduire ces nuisances ;
- Des **modalités d'évacuation des matériaux**, notamment issus du creusement : cheminement des camions, incidences sur les voiries affectées par les phases d'évacuation (rue H. DINK, L2, …), évacuation par le fer ;
- Des **techniques** mises en œuvre pour créer les voies de raccordement (trémies, franchissement de la L2, …), au nord et au sud des voies ferrées.

Des **propositions alternatives aux implantations envisagées** pour les bases chantiers ont été formulées afin de réduire les nuisances, à savoir :

- Le déplacement des installations de chantier, actuellement envisagée sur le jardin de la propriété d'un particulier, vers une parcelle laissée libre plus à l'ouest ;
- Le déplacement d'une station de pesée de poids lourds au nord-ouest de la Z.I St-Pierre, sur une zone moins densément peuplée.

4.3.4.2.2 Incidences de l'opération

Les participants, dans 18% des expressions, ont fait part de leurs **inquiétudes quant aux impacts du projet sur l'avenir de la Z.I Saint-Pierre,** à laquelle ils sont attachés, pour des raisons familiales, économiques, stratégiques ou géographiques, la ZI étant située à proximité de la L2 et du centre-ville.
Ils ont mis en avant les risques d'enclavement de certaines parcelles (habitations et entreprises) et de perte de valeur ou de difficulté de revente des biens.
Ils ont en outre questionné le maître d'ouvrage sur le nombre d'entreprises foncièrement impactées par la sortie est du tunnel et sur les recherches à engager pour trouver de nouveaux locaux.

Ces inquiétudes ont été renforcées par le fait que le **démarrage des travaux a souvent été perçu comme imminent**, les riverains redoutant une expropriation à venir dans les mois suivant la concertation. Il était donc attendu du maître d'ouvrage qu'il **rassure et apaise**, par ses explications.

L'augmentation du trafic ferroviaire permise par le projet, et donc celle des nuisances sonores et des vibrations, a également fait l'objet d'inquiétudes, particulièrement de la part de riverains dont les habitations et locaux se situeraient à proximité presque immédiate des voies ferrées (nord de la zone des Locaux Bleus, résidence AIR BEL, …).

Ces impacts sur l'activité économique de la Z.I St-Pierre a conduit un participant à exprimer son **opposition au projet LNPCA**, dans sa globalité.

4.3.4.2.3 Voiries

14% des expressions sur le secteur de La Parette concernent **l'organisation et l'adaptation des voiries** du secteur.

Les participants ont questionné le maître d'ouvrage sur la **création de nouvelles voiries**, spécifiques au chantier, et sur la **réorganisation de la circulation** au sein de la zone à l'issue de la phase travaux.

Des propositions alternatives au plan de voirie proposé par le maître d'ouvrage ont été formulées, qui concernent :

- La création d'une voirie descendant depuis la rue H. Dink vers les voies ferrées, le long des entrepôts de la zone des Locaux Bleus ;
- Le prolongement vers l'est, en direction de l'entreprise Meuboccaz, de la voirie existante afin de la relier à la nouvelle voie créée depuis la rue H. Dink.

Une expression a rappelé le projet de création d'un parking-relais « La Boiseraie » sur pilotis, de 300 places, porté par la Métropole Aix-Marseille-Provence sur l'emplacement de l'actuel bassin de rétention.

Enfin, une contribution s'est opposée à la **création d'une voirie entre le numéro 40 et le numéro 80 chemin de la Parette,** qui risquerait de dévier le flux routier en direction de la L2 vers des zones densément peuplées.

4.3.4.2.4 Modalités d'insertion et de réalisation de la sortie Est du tunnel à La Parette

14% des expressions hors Talus sont des questionnements sur l'insertion et les modalités de réalisation de l'opération, majoritairement sur le **secteur nord des voies ferrées,** qui portent sur :

- **les emprises précises du projet,** des confusions ayant eu lieu entre les emprises définitives et les emprises travaux (temporaires) ;
- **le positionnement des têtes de tunnel** ;
- les **aménagements prévus, en souterrain et en surface** (voies d'accès, remblais, ventilation, …).

D'autres thèmes, moins fréquemment évoqués, concernent :

- **L'espacement entre les voies de raccordement**, plus élevé que les espacements entre les voies existantes et dont la pertinence est questionnée, en raison de l'impact foncier supplémentaire causé ;
- La **profondeur du tunnel** ;
- **L'utilisation du terrain dit des pharmacies militaires** par SNCF Réseau, et sa compatibilité avec les projets immobiliers envisagés par la Métropole Aix-Marseille-Provence à cet endroit ;
- Le **calendrier de l'opération** ;
- La faisabilité de l'opération.

Pour accompagner le projet, la Mairie du 6e secteur a proposé la **création d'une halte ferroviaire** à La Parette.

4.3.4.2.5 La concertation

13% des expressions portent sur le **manque d'informations** sur la concertation et plus précisément sur l'organisation des temps d'échanges avec le maître d'ouvrage, les participants n'ayant pas compris pourquoi une **campagne d'information individualisée et directe** n'avait pas été réalisée.

Des **documents techniques supplémentaires** (études acoustiques, étude technique localisée sur le boulevard Boisson, …), ainsi que des livrets de concertation, des accès au site internet ou aux retranscriptions d'ateliers ont été demandés.

4.3.4.2.6 Modalités de compensation (indemnisation / accompagnement à la relocalisation)

10% des expressions concernent les différentes modalités de compensations des riverains et entreprises dont les parcelles seront affectées par l'opération.

Les entreprises de la ZI Saint-Pierre ont ainsi demandé quels étaient les dispositifs d'**accompagnement prévus par SNCF Réseau, tant en termes financiers (**indemnisations, prise en charge des frais, …) que d'accompagnement (recherche de sites pour relocaliser leur activité).

Les habitants du secteur ont quant à eux questionné le maître d'ouvrage sur les procédures d'indemnisation et de prise en charge des locataires (frais de relogement, frais de déménagement, …) et des propriétaires (barèmes d'estimation du terrain, abattement prévu, …).

Des questionnements ont également été formulés sur les modalités de restitution ou de remise en état des parcelles utilisées par SNCF Réseau, à la suite des travaux.

Enfin, de manière plus ponctuelle, des demandes de rencontres avec SNCF Réseau ont été formulées, afin d'évaluer, au cas par cas, les besoins des entreprises / riverains affectés par le tracé.

4.3.4.2.7 Autres

7% des expressions sur le secteur Parette portent sur un thème plus ou moins éloigné de l'opération, à savoir le projet de 4e voie entre Blancarde et La Penne-sur-Huveaune et notamment sa concomitance avec l'opération du secteur La Parette.

4.3.5 LES EXPRESSIONS SUR LE SECTEUR BLANCARDE / LA PENNE-SUR-HUVEAUNE

Rappel de la concertation 2019

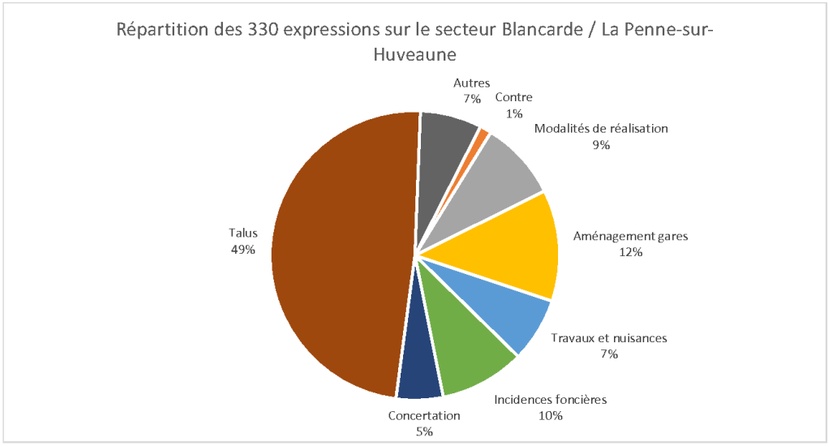
Les 15 ***expressions sur la 4ème voie entre Blancarde et La Penne-sur-Huveaune ont été majoritairement défavorables,*** *les participants craignant que la réalisation de cette section de 4ème voie augure celle de la 4ème voie dans la vallée de l'Huveaune et redoutant ses impacts et nuisances.*

Les expressions favorables à sa réalisation l'ont considérée nécessaire pour répondre à l'augmentation du trafic ferroviaire mais en lui préférant une solution en tunnel.

Des questions sur l'évaluation et la prise en compte des impacts sur les habitations et l'autoroute ont été formulées et plusieurs participants se sont exprimés sur les ***gares de Saint-Marcel, de La Barasse*** *ou plus largement de la vallée de l'Huveaune, pour lesquelles ils ont demandé de renforcer les capacités de stationnement et les accès piétons.*

Durant la concertation 2021, 330 expressions ont été recueillies sur le secteur de la Blancarde / La Penne-sur-Huveaune réparties comme suit :

LIGNE NOUVELLE PROVENCE COTE D'AZUR
Compte-rendu de la concertation complémentaire 2020-2021 sur les aménagements des phases 1 et 2



4.3.5.1 UNE FORTE PARTICIPATION EN FAVEUR DE LA SAUVEGARDE DE LA FERME URBAINE DU TALUS

Comme sur le secteur de la Parette, la mobilisation en faveur de la sauvegarde de la ferme urbaine du Talus a été très importante et représente 49% des expressions recensées sur ce secteur.

Au-delà de la demande de préserver Le Talus, 20 expressions témoignent d'une **opposition franche au projet de 4ème voie** entre Blancarde et la Penne-sur-Huveaune.

Une expression est **favorable à l'opération**, à condition qu'un nouveau terrain soit alloué à la ferme urbaine.

Enfin, trois expressions soulignent **l'intérêt du projet LNPCA**, tout en rappelant la nécessité de préserver le Talus.
Deux **propositions alternatives** ont été formulées pour sauvegarder le Talus : une bifurcation de la ligne et l'utilisation d'une emprise plus importante sur les terrains considérés comme inexploités et disponibles de la Z.I St-Pierre.

4.3.5.2 L'AMÉNAGEMENTS DES GARES

12% des expressions concernent **l'aménagement des gares**, d'abord de Saint-Marcel, puis La Pomme, La Barasse et La Penne-sur-Huveaune ou des aménagements connexes liés à ces gares.

4.3.5.2.1 La gare de Saint-Marcel

Concernant la gare de Saint-Marcel, les expressions portent, en majorité, sur :

- La nécessité de prendre en compte les risques d'inondations, par exemple en rehaussant la gare ;
- La création d'un parc paysager au nord de la gare ;
- L'aménagement cyclable des berges de l'Huveaune, à réaliser en même temps que la 4ème voie entre Blancarde et La Penne-sur-Huveaune ;

- Le risque pour la faune piscicole engendré par l'agrandissement des ponts franchissant l'Huveaune ;
- Les enjeux d'accessibilité à la gare depuis le village, compte tenu du nombre limité de places de stationnement sur les axes à proximité de la gare ;
- Les aménagements prévus en gare dans la perspective d'augmentation du trafic ferroviaire.

Des participants ont par ailleurs proposé de :

- **Déplacer la gare et son accès** (passage souterrain et/ou passerelle aérienne) vers l'ouest ;
- Créer **2 passerelles de liaisons avec le village**, depuis la route de la Valentine et depuis la place du 8 Mai 1945 via la route des Rimas ;
- **Décaler les quais vers l'ouest**, afin d'alléger les pressions à l'est sur les entreprises ;
- **Réaliser un évitement de Saint-Marcel**, prolongé jusqu'à l'autoroute A50 pour réduire les nuisances sonores ;
- **Aménager un parking-relais au nord de la halte** sur du foncier appartenant à SNCF Réseau afin de diminuer le stationnement dans le village, puis déplacer la gare de St-Marcel et reconstruire la passerelle de l'autre côté de la rue Rousseau ;
- **Créer des parkings**, soit sur pilotis au niveau de la route de la Valentine, soit sur le niveau haut de la butte ;
- **Créer une halle de services** (tiers-lieu, location vélos, brasserie, ...) ;
- **Construire un mur de soutènement**, si possible doublé d'un mur anti-bruit ;
- Prévoir l'accueil, sur le terrain en délaissé à l'ouest de la gare, des entreprises délocalisées.

4.3.5.2.2 La gare de La Pomme

Concernant la gare de La Pomme, les participants se sont principalement exprimés sur son accessibilité et les parkings, actuel et futur, mettant en avant le risque d'augmentation de la circulation dans le village. Ils ont ainsi formulé des inquiétudes vis-à-vis :

- De la passerelle entre la gare et le village qui entrainerait une visibilité sur les balcons et jardins riverains ;
- Du passage souterrain, compte-tenu de la forte circulation sur le boulevard Ménard ;
- De l'esthétique du parking à étages proposé par le maître d'ouvrage.

Ils ont également interrogé le maître d'ouvrage sur la capacité du nouveau parking, qui dans la perspective d'un report modal efficace, serait rapidement saturé.
De manière plus ponctuelle, des participants ont fait part de leurs inquiétudes sur les impacts fonciers et les nuisances du projet et posé des questions sur la localisation du futur métro ou l'absence de service d'achat de billets en gare.

Enfin, les demandes et propositions suivantes ont été formulées :

- Intégrer **la création d'un 2ème quai en gare** de La Pomme afin d'anticiper la montée en puissance de la fréquentation de la ligne à l'horizon 2035/2040 ;
- **Mutualiser le parking** prévu dans le scénario au sud, dont l'accès est jugé difficile, avec le parking de 1 000 places prévu par la Métropole pour l'arrivée du métro ;
- Créer **un nouvel accès depuis le passage souterrain** élargi entre le boulevard Ménard et la place du 14 Juillet avec deux parvis pour accueillir les garages à vélos.

4.3.5.2.3 La gare de la Barasse

Concernant la gare de La Barasse, les participants ont demandé au maître d'ouvrage :

- D'étudier le déplacement du bassin de rétention afin qu'il n'impacte pas le projet de plateforme logistique ;
- D'intégrer les navettes de l'association des entrepreneurs de l'Huveaune vallée mises en œuvre pour desservir la gare ;
- D'envisager l'arrêt de trains semi-directs à La Barasse ;
- De créer un nouvel accès piéton pour relier la gare et la Z.A.E au nord ;
- De créer un passage souterrain en prolongement ou à proximité de l'existant ;
- De créer une passerelle piétonne et cyclable entre le boulevard de La Barasse et la Z.A.E.

Les participants ont également exprimé leurs craintes concernant la création d'un pôle multimodal à proximité du site ARKEMA.

4.3.5.2.4 La gare de la Penne-sur-Huveaune

Concernant la gare de La Penne-sur-Huveaune, les participants ont demandé l'étude d'une **solution alternative à la 4ème voie** privilégiant, comme pour la gare de Saint-Marcel, la mise en place de **points d'évitement.** Ils ont en outre exprimé le souhait d'augmenter les stationnements, afin de faire de la gare un pôle structurant.

4.3.5.3 LES INCIDENCES FONCIÈRES DE L'OPÉRATION

Les participants, dans 9% des expressions, ont fait part de leurs inquiétudes quant **aux impacts fonciers du projet sur les entreprises et les habitants** de la vallée de l'Huveaune, qu'il s'agisse d'expropriations ou d'isolement de certaines parcelles, avec le risque de voir apparaître des zones de non-droit.
Les participants ont demandé au maître d'ouvrage de prendre en compte la qualité de vie des habitants de la vallée.

Dans le secteur de la Millière / Saint-Menet, plusieurs participants ont questionné le maître d'ouvrage sur les impacts du projet sur le terrain de tir à l'arc (mesures de compensation prévues, accès pendant et après les travaux, déménagement temporaire ou définitif).

Les participants ont également sollicité le maître d'ouvrage sur les mesures d'indemnisation prévues en cas de dégradation des habitations.

Enfin, des participants ont exprimé des craintes vis-à-vis **de l'impact environnemental du projet**, au niveau du risque d'inondations et de la perte d'espaces naturels. Ils ont posé des questions relatives aux mesures de reboisement prévues après travaux.

4.3.5.4 LES MODALITÉS DE RÉALISATION DE L'OPÉRATION

9% des expressions sur la 4ème voie entre Blancarde et la Penne-sur-Huveaune abordent les **enjeux d'insertion et de réalisation de l'opération.**

Des questions ont été posées sur :

- Le **calendrier du projet** (prochain Comité de Pilotage, obtention de la DUP, démarrage des travaux, …) ;
- Son **financement** ;
- Les effets de la création de la 4ème voie sur les circulations des bus et autres moyens de transport collectifs dans la vallée de l'Huveaune.

Certains participants ont fait part de leurs interrogations à propos des évolutions du projet (tracé, aménagements, incidences foncières, …) depuis la précédente concertation.
Plusieurs propositions sont d'ailleurs formulées, telles que :

- Le maintien de la circulation des omnibus en voie unique, avec davantage de points de croisement notamment à Saint-Marcel et la Penne-sur-Huveaune ;
- Un nouveau ripage des voies, dans le but relever la vitesse dans les courbes et le tunnel du Mussuguet ;
- La prolongation du souterrain de la 4ème voie, le plus en aval possible de la Penne-sur-Huveaune, afin d'éviter tout empiètement sur le réseau routier ;
- L'étude de l'amélioration du service et de la fréquence des trains sur la seule 3ème voie existante, avec la création de 2 zones de croisements des trains.

4.3.5.5 LES NUISANCES

Les participants, dans 7% des expressions sur le secteur, ont fait part de leurs inquiétudes quant aux **nuisances sonores, vibratoires et environnementales, et aux pollutions lumineuses** causées par les travaux de réalisation de la 4ème voie et l'augmentation du trafic ferroviaire.

Ces participants ont ainsi souhaité des précisions de la part du maître d'ouvrage, à propos :

- Des **mesures de compensation et d'atténuation** prévues (indemnisations, possibilités de relogement temporaire, construction de murs anti-bruit, …) ;
- **Des aménagements prévus pour les travaux** sur les ponts rails, le long de la voie et leurs incidences sur la circulation ;
- De **l'augmentation du trafic ferroviaire** à l'issue du projet ;
- Des **circulations des trains** sur la 4ème voie (matériel roulant, horaires, …).

Deux propositions ont été formulées afin d'atténuer les nuisances causées par l'opération :

- La réalisation de la 4ème voie dans la Vallée de l'Huveaune **en souterrain ou tranchée couverte** dès que possible et la pose de protections acoustiques efficaces le long des voies en surface ;
- Le **maintien, durant les travaux, du service ferroviaire sur les 3 voies du réseau actuel.**

4.3.5.6 AUTRES

7% des expressions portent sur des sujets plus ou moins éloignés de l'opération de la 4ème voie, telles que :

- Les **aménagements prévus en gare de La Blancarde** ;
- La difficulté de réaliser la **sortie de tunnel dans la zone des Locaux Bleus**, en raison de la forte présence d'entreprises affectées par le tracé ;
- La proposition de **créer une halte à la Parette** ;

- La proposition de créer une liaison Hyères / Toulon – Aix passant par Blancarde ;
- La **réalisation d'une 3ème voie sur la ligne Marseille / Toulon-Hyères / Nice**, en remplacement de la 4ème voie ;
- La mise en place d'une **déviation entre la Parette et Cassis**, pour les trains rapides, permettant de redonner de la capacité pour les TER dans la vallée de l'Huveaune.
- La demande d'une **concertation sur la suite du projet** entre La Penne-sur-Huveaune et l'entrée dans le Var ;
- La demande de **prolonger en tunnel les deux voies de ligne nouvelle** vers le Var, au sein du massif du Douard ;
- Le **prolongement de la 4ème voie jusqu'à Aubagne** via la mise en place d'une déviation en partant de la Penne-sur-Huveaune ou d'un tunnel d'Aubagne à Toulon ;
- Le **choix de la commune d'Aubagne comme gare TGV multimodale souterraine**.

4.3.5.7 LA CONCERTATION

5% des expressions portent sur **la concertation**.
Concernant les modalités de concertation, les participants ont :

- Considéré comme insuffisants les temps d'échanges avec le maître d'ouvrage et l'information du public ;
- Dénoncé la tenue d'une concertation en période de crise sanitaire ;
- Regretté qu'une campagne d'information individualisée n'ait pas été effectuée.

Les **modalités de prise de décision** et plus particulièrement le choix d'intégrer ou non la 4ème voie dans le dossier d'Enquête d'Utilité Publique ont fait l'objet de questions, les participants souhaitant savoir comment le maître d'ouvrage ferait connaitre sa décision et comment il resterait en contact avec le public, à la suite de la concertation complémentaire, afin d'échanger, d'informer et de répondre aux diverses sollicitations.

Des demandes d'organiser une nouvelle phase de concertation afin de recueillir les avis sur les solutions alternatives issues de la présente concertation et de communiquer via le journal télévisé régional pour informer sur les prochaines concertations ont été formulées.

4.3.5.8 LES AVIS SUR LE PROJET

1% des expressions en lien avec l'opération de 4ème voie entre Blancarde et la Penne-sur-Huveaune est **opposé au projet**, en raison de ses impacts négatifs sur la vallée de l'Huveaune.

Une quinzaine d'expressions fait état de **doutes quant à l'utilité de la 4ème voie** (rentabilité, fréquentation, cadences, …) et témoigne d'une volonté de renforcer et de pérenniser les ouvrages existants. Le coût de l'opération a été à plusieurs reprises jugé élevé.

4.3.6 LES EXPRESSIONS SUR LE SECTEUR DE LA BIFURCATION DE LA LIGNE CANNES-GRASSE

Rappel de la concertation 2019

*Avec 167 expressions, la bifurcation de la ligne Cannes-Grasse a **fortement mobilisé.***

*Les participants à la concertation ont d'abord exprimé leurs vives **inquiétudes** vis-à-vis du projet présenté. Plus du tiers des expressions a en effet porté sur les craintes que suscite le projet, en termes d'accroissement des nuisances sonores, de pollution électromagnétique, de déboisement et perte de la végétation, de dépréciation des biens immobiliers, de nuisances visuelles, de risques hydrauliques et de durée et impact des travaux.*

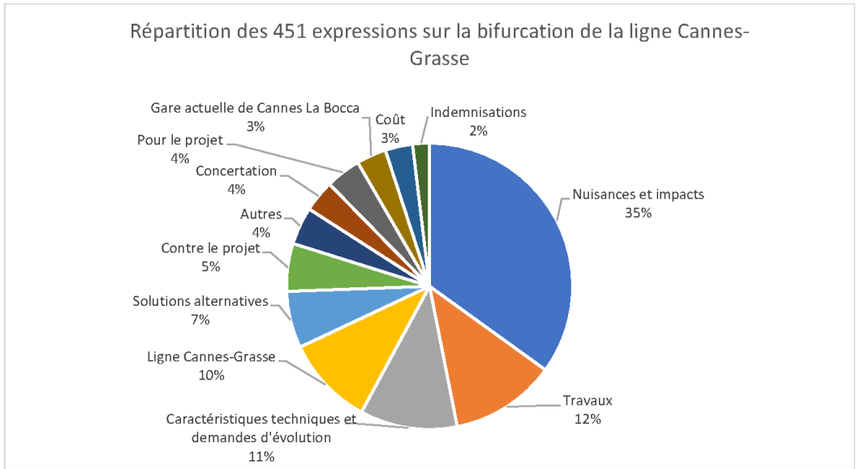
*En conséquence, ils ont donc été plus du quart à proposer de **changer les objectifs du projet en proposant d'autres solutions**, telles que la déconnexion fonctionnelle de la ligne Cannes-Grasse de Marseille-Vintimille, l'enfouissement partiel ou total des voies littorales ou le prolongement de la section en terrier le long du boulevard du Midi.*

*21% des participants ont exprimé leur **opposition au projet** jugé trop impactant et trop coûteux au regard d'une utilité contestée, de nombreux participants affirmant que les trains étaient « vides » et ne comprenant donc pas la nécessité d'augmenter les circulations ferroviaires.*

*A l'inverse 5% des participants ont exprimé leur **soutien** au projet, considéré comme indispensable à l'amélioration de la fiabilité et de la régularité du trafic ferroviaire.*

*7% des personnes s'étant exprimé sur la bifurcation de la ligne Cannes-Grasse se sont prononcé en faveur de l'une ou l'autre des **variantes,** privilégiant nettement la variante Marseille-Vintimille en terrier, jugée moins impactante, car permettant d'enterrer la voie actuellement la plus proche des habitations et donc de réduire les nuisances sonores et d'utiliser la voie couverte sur le boulevard du Midi.*

Durant la concertation 2021, les 451 expressions recueillies sur le secteur Cannes-Grasse sont réparties comme suit :



4.3.6.1 UNE INQUIÉTUDE VIS-À-VIS DES INCIDENCES DU PROJET

Comme en 2019, plus du tiers des expressions (35%) fait état des inquiétudes liées aux nuisances et impacts du projet.

La préoccupation majoritaire porte sur **la dégradation de la qualité de vie des riverains** que le projet engendrerait, non seulement durant les travaux, dont l'ampleur et la durée sont particulièrement redoutées, mais également sur le long terme :

- Les riverains ont d'abord exprimé leurs craintes vis-à-vis de l'accroissement des **nuisances sonores**, déjà considérées comme importantes, qu'entraineraient, d'une part l'augmentation du trafic ferroviaire et d'autre part le rapprochement de la nouvelle voie ferrée des résidences, de l'**école Bocca Parc** et de la **Clinique du Méridien**.
- Les riverains ont ensuite exprimé leurs inquiétudes vis-à-vis de la destruction **d'arbres remarquables** situés devant leurs appartements, qui contribuent fortement à la qualité de vie et dont ils demandent la préservation.
- Les riverains ont également évoqué les **nuisances visuelles** liées à la réalisation du projet, craignant, et refusant, que leur vue mer actuelle ne soit remplacée par une vue sur les voies ferrées, les trains, les passerelles ou encore les pylônes.
- Les résidents, notamment du Château de la Mer, ont enfin exprimé leur refus de voir supprimer l'**accès** souterrain à la plage et l'accès au parc Morès. La proposition de SNCF Réseau de remplacer ce passage souterrain par une passerelle a été unanimement rejetée. De manière générale, les **passerelles** en lieu et place des passages souterrains ont été rejetées par les riverains, considérant que les seconds sont plus pratiques, ne sont pas soumis aux risques de pannes d'ascenseurs et surtout ne dégradent ni la vue ni le paysage.

Le second sujet de préoccupation porte sur **l'impact environnemental** du projet, considéré par certains comme une catastrophe écologique, tant sur le plan de la **végétation**, de la **biodiversité** que des **inondations** et du **dérèglement climatique**. Les participants demandent de minimiser cet impact, tout d'abord en préservant la végétation, puis en prenant en considération les risques inondations, en particulier au niveau du passage du Font de Veyre, ainsi que les risques de tsunami et de montée des eaux.

Le troisième sujet d'inquiétude exprimé par les participants est lié à **la dégradation du cadre de vie et de l'attractivité du littoral Cannois** que le projet défigurerait en supprimant la **coulée verte** du bord de mer et en accentuant la **bétonisation**.

Les participants ont enfin considéré comme inévitable la **dévalorisation de leur patrimoine immobilier**, induite non seulement par les nuisances visuelles et sonores, par la suppression de la végétation mais également par la **perte de foncier** liée aux emprises du projet et la dégradation des bâtiments due aux **vibrations** causées par les trains circulant plus près des habitations.

La réduction de ces nuisances et impacts a non seulement été demandée par les riverains mais également par des supporters du projet, en particulier dans les contributions transmises.

4.3.6.2 DES TRAVAUX DONT LA DURÉE ET LES IMPACTS INQUIÈTENT ET QUI SOULÈVENT DE NOMBREUSES QUESTIONS

12% des expressions sur le secteur de la bifurcation de la ligne Cannes-Grasse portent sur les travaux qui, dans les trois quarts des cas, inquiètent et, pour le quart restant, interrogent.

Les principales sources d'inquiétudes exprimées sur la phase de travaux ont été :

- La **durée**, que les participants évaluent à 4 ou 5 ans, comme cela a été indiqué sur les supports de communication du SID ;
- Les **dégradations des bâtiments**, liées aux vibrations que la réalisation de la voie en tranchée pourrait générer ;
- **Le bruit, la poussière et la circulation** provoquées par les engins de chantier ;
- **La fermeture de la ligne Cannes**, que les participants souhaitent la plus courte possible et qui pourrait s'accompagner d'une offre commerciale vis-à-vis des usagers ;
- La **suppression des accès** aux résidences, aux parkings ou à la mer, que les participants demandent de maintenir.

Les principales questions posées sur les travaux ont porté sur :

- La **date de démarrage** ;
- **L'organisation et le phasage** (horaires, périodes d'interruption, emprises, types d'engins, localisation des gros travaux) ;
- Les **dévoiements de réseaux** et les éventuelles coupures qu'ils pourraient nécessiter ;
- Les **mesures de sécurité** prises pour isoler le chantier ;
- L'**information** des riverains en amont et durant les travaux (cellule présente sur place).

4.3.6.3 LES QUESTIONS SUR LA COMPRÉHENSION ET LES CARACTÉRISTIQUES DU PROJET ET LES DEMANDES D'ÉVOLUTION

L'importance des questions posées sur les **caractéristiques et les modalités de réalisation du projet**, qui représentent 11% des expressions, traduisent la méconnaissance, et parfois l'incompréhension du projet proposé, comme l'indiquent des expressions telles que « oui à la bifurcation souterraine entre la ligne littorale et la gare du Bosquet », « puisque la 3ème ligne va rejoindre les 2 autres, les trains circuleront comme auparavant sur 2 voies et il y aura des embouteillages plus loin », « quels sont les objectifs de ce projet ? » ou encore « très bon projet pour cette petite gare qui mérite quelques coups de pinceaux et embellissement ».

Ces questions ont ainsi d'abord porté sur le **périmètre des aménagements prévus** (localisation du doublement de ligne, localisation de la voie en tranchée et de la section en tranchée couverte, localisation du futur boulevard de la Mer) et sur les **emprises exactes** du projet, tant en phase travaux qu'en phase définitive).

Elles ont également porté sur :

- La **signification et le fonctionnement de la dénivellation** (quels trains circuleront à quel endroit, quelle sera la ligne enterrée, que deviendra la 3ème voie à l'ouest du boulevard Leader, comment sera-t-il possible d'aller prendre un TGV au SICASIL…) ;
- L'évolution du **trafic, des dessertes, des horaires et des matériels roulants** des TER, des TGV et des trains de fret ;
- Le devenir et le positionnement des **appareils de voies, des aiguillages, des caténaires ou des transformateurs** ;
- Les **études** d'impacts réalisées par SNCF Réseau (études acoustiques au premier chef, mais aussi études hydrauliques, paysagères, faunistiques et floristiques, climatiques ou encore d'insertion) ;

LIGNE NOUVELLE PROVENCE COTE D'AZUR
Compte-rendu de la concertation complémentaire 2020-2021 sur les aménagements des phases 1 et 2

- Des thèmes plus techniques tels que les dimensions des ouvrages de franchissement, l'automatisation des lignes, les accotements protégés ou encore les dispositifs d'évacuation à l'intérieur de la tranchée couverte.

Les **demandes d'évolution** du projet présenté ont d'abord porté sur les **franchissements** des voies ferrées, que les participants ont demandé de rétablir en souterrain ou de décaler pour réduire les nuisances visuelles et sur le **prolongement de la couverture de la tranchée couverte devant le Château de la Mer.**

De manière plus marginale, des participants ont demandé l'aménagement de murs anti-bruit ou haies végétales, la rétrocession aux Terrasses de Cannes du cheminement situé entre le mur ferroviaire et le jardin de la résidence, la réalisation de l'évitement de la halte de La Frayère, le rétablissement du boulevard de la mer sur la dalle de la tranchée couverte ou encore la pose de véritable séparation entre l'espace public et le chemin de fer pour empêcher les intrusions sur la voie ferrée.

4.3.6.4 LA LIGNE CANNES-GRASSE

10% des expressions sur la bifurcation ont porté sur la ligne Cannes-Grasse.

Pour les trois quarts, elles ont confirmé le caractère indispensable de cette **liaison directe, sans rupture de charge, entre Grasse et Vintimille.** La moitié de ces expressions favorables à la ligne Cannes-Grasse sans correspondance a en outre demandé une **augmentation de sa fréquence**, à raison de 3 trains par heure.

Le quart restant a questionné la **fréquentation de cette ligne**, jugée très peu utilisée.

4.3.6.5 DES PROPOSITIONS DE SOLUTIONS ALTERNATIVES

7% des expressions ont consisté en des propositions ou demandes de **solutions alternatives** au projet.
Les deux premières solutions proposées sont :

- **L'enfouissement total de la 3ème voie**, voire de l'ensemble des voies existantes qui, pour les participants la proposant, serait de nature à annuler les impacts et valoriserait le littoral cannois ;
- L'aménagement d'un quai en gare de Cannes La Bocca et la création d'un évitement dynamique au niveau du CCAT (**proposition du SID**), soutenue par 40 participants, en raison des travaux et coûts moindres qu'elle nécessiterait et du maintien de la gare actuelle qu'elle permettrait. Le maître d'ouvrage a analysé cette proposition et évalué sa faisabilité. Il a partagé durant la concertation les résultats de cette analyse qui conclut à sa non faisabilité technique et socio-économique. Il a formalisé cette analyse dans une note mise à disposition du public sur le site internet et présentée en annexes.

Les autres propositions, plus marginales, consistent en :

- La réalisation de doublements à d'autres niveaux de la ligne Cannes-Grasse ;
- La réalisation d'une nouvelle ligne plus au nord ;
- Le remplacement de la ligne Cannes-Grasse par une navette ou un tram-train ;
- La requalification acoustique et vibratoire des lignes littorales existantes ;
- Le prolongement de la ligne Cannes-Grasse jusqu'à Peymeinade.

4.3.6.6 DES EXPRESSIONS POUR ET CONTRE LE PROJET

5% des expressions s'opposent au projet, jugé trop **impactant, trop coûteux et inutile**, notamment au regard de la faible fréquentation des trains existants qui rend l'augmentation du trafic ferroviaire incompréhensible.

4% des expressions soutiennent la réalisation du projet qui permettrait de :

- Favoriser le report modal (grâce à l'augmentation des fréquences TER et à l'amélioration de la fiabilité des circulations) et aurait donc des effets positifs d'une part sur les émissions de CO_2, et d'autre part sur la congestion routière ;
- Remplacer la petite gare actuelle par la gare au SICASIL, bénéfique à l'attractivité commerciale et économique de La Bocca ;
- Réhabiliter le littoral cannois et en particulier le boulevard de la Mer ;
- Réduire les nuisances grâce aux optimisations apportées depuis 2019 ;
- Fiabiliser les circulations sur la ligne Cannes-Grasse.

Certains de ces soutiens expriment le souhait d'une gestion exemplaire des travaux, réalisés en concertation avec les habitants afin de réduire les nuisances, de la mise en place de navettes de substitution performantes durant la fermeture de la ligne Cannes-Grasse et du maintien de la desserte ferroviaire de La Bocca durant les travaux.

4.3.6.7 LA CONCERTATION

4% des expressions ont porté sur la concertation et l'information du public.

Les participants ayant abordé ce thème ont d'abord exprimé leur regret de la **tenue de la concertation en période de confinement et de couvre-feu**, considérant que le contexte sanitaire n'était pas favorable aux échanges. Certains ont d'ailleurs demandé que la concertation soit reportée ou prolongée, voire continue jusqu'à l'enquête d'utilité publique.

Ils ont par ailleurs questionné le maître d'ouvrage sur les **suites de la concertation** et le processus décisionnel du projet.

Ils ont également **critiqué le contenu du livret support de la concertation**, et en particulier la représentation considérée comme trop peu explicite des incidences du projet au droit des résidences situées à l'ouest de la bifurcation. Ils auraient souhaité que les emprises du projet soient davantage détaillées. Les représentations 3D permettant du visualiser l'insertion du projet ont quant à elles été jugées comme peu réalistes, notamment au regard de la végétalisation.

Enfin, quelques participants ont **remercié le maître d'ouvrage** pour la tenue de la concertation, et en particulier de la réunion publique et des permanences et d'autres ont posé des **questions sur les modalités d'inscriptions ou les délais de réponses** aux questions postées sur le site internet.

4.3.6.8 LA GARE ACTUELLE DE CANNES LA BOCCA

La gare actuelle de Cannes La Bocca a fait l'objet de 3% des expressions, dont les 2/3 pour en souhaiter le maintien et le 1/3 restant pour en demander la suppression.

Les principales raisons évoquées en faveur de la préservation de la gare ont été son emplacement, qui correspond davantage aux besoins de mobilité des habitants du quartier que la future gare sur

le site de Cannes Marchandises, ainsi que l'architecture de son bâtiment voyageurs appréciée des riverains.

La suppression de la gare est souhaitée par des personnes qui la considèrent trop proche de celle du Bosquet ou encore « vieille et moche » et lui privilégient celle située au SICASIL.

4.3.6.9 LE COÛT DU PROJET

Le **coût** du projet a été soulevé par 3% des participants qui le considèrent « faramineux », surtout dans un contexte de crise et d'endettement public et au regard du faible nombre d'usagers du train auquel le projet pourrait bénéficier.

Les participants utilisent d'ailleurs l'argument du coût soit pour privilégier la solution proposée par le SID, soit pour demander que le projet ne se fasse pas et que le budget prévu soit par exemple alloué au secteur médical, soit pour demander l'enfouissement total des voies qui à leurs yeux ne couterait pas plus cher.

4.3.6.10 LES INDEMNISATIONS

2% des expressions ont porté sur les **indemnisations et mesures compensatoires** prévues dans le cadre du projet.

Les participants s'étant exprimé sur ce thème ont d'abord demandé si **des indemnisations étaient prévues ou exprimé le souhait qu'elles le soient**.

D'autres ont demandé quelles étaient les **modalités d'obtention et le montant de ces indemnisations.**

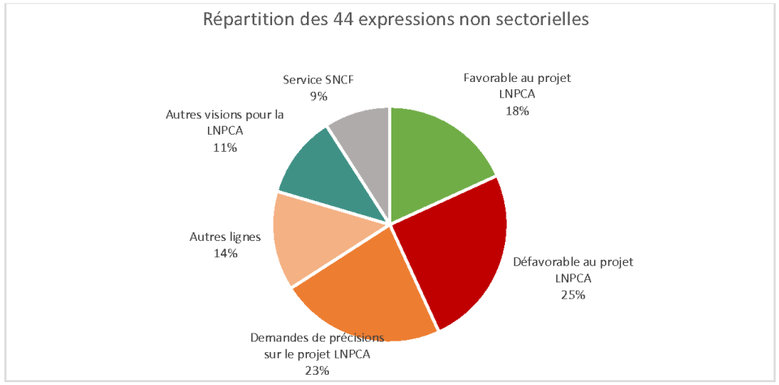
4.3.6.11 AUTRES

4% des expressions ont porté sur des thèmes plus ou moins éloignés de l'opération proposée à la concertation, à savoir :

- Les **phases ultérieures du projet LNPCA** et notamment la desserte TGV de Cannes et la ligne Cannes-Sophia-Nice ;
- Les dessertes, l'avancement, l'intermodalité et les modalités de réalisation de la future gare de **Cannes La Bocca sur le site du SICASIL** ;
- La **qualité de service,** et en particulier l'information voyageurs, les suppressions de trains et le manque de correspondances avec les avions, que les participants souhaitent voir améliorer. Certains considèrent d'ailleurs qu'une meilleure qualité de service serait susceptible, autant que la dénivellation, de résoudre les problèmes de régularité et de fiabilité ;
- Les **autres opérations de phases 1 et 2**, en particulier la gare de Nice Aéroport et la 4ème voie en gare d'Antibes ;
- Le devenir des **emplacements réservés** pour des projets ferroviaires, le long de la ligne Cannes-Grasse ;
- **La réduction des nuisances sonores sur d'autres secteurs de la ligne littorale** (Mandelieu-Théoule) ;
- L'**ERTMS.**

4.3.7 LES AUTRES THEMATIQUES ABORDEES

Lors de cette concertation, comme à l'occasion de chaque phase de concertation, des participants se sont exprimés sur le projet LNPCA dans sa globalité ou ont abordé des thèmes autres que ceux proposés à la concertation.
Ces 44 expressions formulées sur le site internet et les réseaux sociaux sont dans plus de 2/3 des cas des avis en faveur ou défaveur du projet LNPCA, ou des propositions alternatives à celui-ci.



4.3.7.1 AVIS SUR LA LNPCA

43% des expressions sont des avis sur le projet LNPCA.

25% de ces avis sont **défavorables au projet,** en raison de :

- **Son coût** jugé trop important au regard de ses bénéfices pour le territoire et les citoyens ;
- **Ses impacts sur les riverains** des voies ferrées ;
- **Ses impacts sur la faune et la flore** ;
- La **concentration des circulations ferroviaires sur un seul axe,** centré sur la gare de Marseille Saint-Charles, jugé peu pertinent pour gérer les incidents.

18% des participants se sont exprimés **favorablement au projet LNPCA,** reconnaissant majoritairement la nécessité de développer l'offre TER en région Provence-Alpes-Côte d'Azur, tout en soulignant **l'importance de minimiser l'impact environnemental du projet.**

4.3.7.2 DEMANDES DE PRECISIONS SUR LA LNPCA

23% des expressions sont des demandes de précisions voire d'explications sur le projet LNPCA, notamment sur :

- **L'impact que le projet serait susceptible d'avoir sur la ville d'Aix-en-Provence,** tant en termes d'emprises foncières que de desserte ;
- **La gestion des incidents et le rétablissement de la circulation ferroviaire** sur cette ligne nouvelle ;

- Le **financement** du projet ;
- **Le tracé exact du projet entre Aubagne et Toulon**
- **La quantité de matériaux à mobiliser** pour les différents ouvrages ferroviaires de la ligne nouvelles et l'anticipation de l'approvisionnement en granulat de qualité étant donné la raréfaction des sites de production.

Par ailleurs, un participant a demandé l'**inclusion de la desserte de l'aéroport de Marignane** dans le projet LNPCA.

4.3.7.3 AUTRES LIGNES

Une large majorité des 14% d'expressions concernant les autres lignes sont des demandes d'ouverture ou de réouverture de lignes (Grasse-Draguignan, Gardanne-Carmoules, Aix-Rognac-Étang de Berre), de prolongement de lignes (lignes en provenance d'Aix et Arenc) ou de création de lignes (Lyon-Turin).

Par ailleurs une expression fait état de la sous-utilisation des gares marseillaises et demande leur intégration au sein d'un plan global de transport en commun afin d'améliorer leur accessibilité et ainsi accroître leur fréquentation.

4.3.7.4 AUTRES VISIONS POUR LA LNPCA

10% des expressions s'expriment en faveur de deux visions autres que celle proposée par SNCF Réseau :

- La **création d'une LGV verte entre Aix-en-Provence et Nice** qui réduirait les impacts sur les sites naturels ou protégés et éviterait la construction d'une gare souterraine à Marseille ;
- **Un enfouissement des voies sous le massif de Saint-Cyr et sous la zone Athélia** de la Ciotat pour rejoindre le Var et Toulon afin de prendre en compte le facteur humain.

4.3.7.5 SERVICE SNCF

10% des participants se sont exprimés sur **l'offre de service SNCF** (suppression de trains, retards…) et ont interrogé le maître d'ouvrage sur **le matériel roulant existant** sur les lignes TER de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur.

5 LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION 2020-2021 AVEC LE PUBLIC

5.1 UNE CONCERTATION COMPLEMENTAIRE EN PERIODE DE CRISE SANITAIRE QUI A FAIT L'OBJET D'UNE PARTICIPATION QUANTITATIVEMENT SIGNIFICATIVE ET DE QUALITE

Tout comme le Collège des acteurs, consulté en octobre 2020, les participants à la concertation ont fait part d'avis partagés entre ceux qui ont apprécié son maintien et les efforts faits par le maître d'ouvrage pour donner les moyens de s'informer et s'exprimer avec des modalités présentielles et numériques à distance et ceux qui ont regretté la tenue de la concertation dans le contexte de crise sanitaire.

Au-delà de ce contexte, la participation a été significative.

A titre de comparaison, la concertation de 2019 avait concerné les 19 opérations des phases 1 et 2 du projet LNPCA. Elle avait duré 4 mois et avait fait l'objet de 22 réunions publiques. Elle avait suscité plus de **2 100 contributions.**

La concertation complémentaire a concerné 9 opérations qui avaient déjà fait l'objet d'une concertation en 2019 :

- Avec une durée de 1,5 mois en novembre et décembre 2020 pour 3 opérations ;
- Avec une durée de 1,5 mois en mars et avril 2021 pour 6 opérations.

Pour ces 9 opérations, 5 réunions publiques et 8 ateliers ont été organisés. La concertation complémentaire 2020-2021 a suscité **3 473 contributions.**

Le public semble s'être correctement informé et avoir bien compris les objets de la concertation, la très grande majorité des avis exprimés et des questions posées ayant porté sur les opérations présentées.

Les réunions publiques, ateliers et permanences du maître d'ouvrage se sont déroulés dans un climat respectueux d'écoute et de considération, favorable aux échanges et à la bonne compréhension des réponses apportées par le maître d'ouvrage.

Concernant la phase de concertation de 2020, certains participants ont regretté la mise à disposition physique des dossiers de concertation trop peu de temps avant la tenue des réunions publiques. Le dispositif a été ajusté pour la concertation de 2021, afin que le public dispose de davantage de temps entre la mise à disposition physique des dossiers supports et les temps d'échanges avec le maître d'ouvrage.

De nombreuses expressions ont été postées sur le site internet dans les 15 derniers jours de la concertation, après que le garant a demandé à SNCF Réseau de la prolonger du 15 au 31 décembre, ce qui a conduit à une concertation sur une durée de 1,5 mois.

LIGNE NOUVELLE PROVENCE COTE D'AZUR
Compte-rendu de la concertation complémentaire 2020-2021 sur les aménagements des phases 1 et 2

5.2 LES ELEMENTS POUR PREPARER L'ENQUETE D'UTILITE PUBLIQUE

5.2.1 SUR LA HALTE ET LE REMPLACEMENT DU PASSAGE À NIVEAU DE SAINT-ANDRÉ

Le projet de création d'une halte à Saint-André a recueilli environ un quart des expressions du secteur. Il a, à part égale, été soutenu, d'abord par les salariés de la ZA André Roussin et suscité des inquiétudes quant à ses impacts sur la congestion routière et sur les expropriations qu'il pourrait nécessiter. Les participants n'ont pas exprimé de préférence ou de rejet de l'un ou l'autre des 3 scénarios d'aménagement proposés par le maître d'ouvrage.

Le remplacement du passage à niveau de Saint-André a mobilisé un nombre important d'expressions, notamment via 2 pétitions respectivement signées par près de 370 riverains et 24 commerçants opposés au projet en raison de craintes d'aggravation de l'enclavement et de la saturation routière du quartier, d'augmentation du trafic fret et des nuisances sonores, et de ses impacts fonciers et sur les activités commerciales. Des propositions de sécurisation du passage à niveau ont été formulées de manière à éviter sa suppression mais celles-ci ne permettent pas de répondre efficacement à l'aggravation de sa dangerosité induite par l'augmentation du trafic TER prévue sur la ligne Saint-Charles – L'Estaque. Le maître d'ouvrage a démontré la dangerosité du passage à niveau de Saint-André liée à l'augmentation du trafic TER et à la configuration routière au droit du passage (cf. note mise à disposition sur internet et en annexes).

Il a également réaffirmé que le projet LNPCA ne prévoyait plus d'aménagements justifiés par le développement du fret ferroviaire sur la ligne entre Marseille Saint-Charles et l'Estaque ce qui était la source d'inquiétude centrale en relation avec la suppression des passages à niveau.

Les 3 variantes de circulations pour le remplacement du passage à niveau proposées par le maître d'ouvrage ont fait l'objet d'un certain nombre de questions mais aucune préférence sur l'une ou l'autre n'a été exprimée.

5.2.2 SUR L'ENTRÉE NORD DU TUNNEL À LA DELORME

Deux fois plus importante qu'en 2019, la participation sur l'entrée nord du tunnel à la Delorme a permis à 70 résidents, sur les 93 foyers que compte la résidence Bassens II de s'exprimer, d'abord sur les 2 variantes proposées à la concertation. Les avis se sont avérés partagés, entre les résidents favorables à un relogement, le cas échéant sous condition (privilégiant la variante sud), et ceux préférant au contraire rester au sein de la résidence Bassens II (privilégiant la variante nord).

Le processus et les conditions de relogement ont fait l'objet d'un nombre important de questions.

5.2.3 SUR LA GARE SOUTERRAINE DE MARSEILLE SAINT-CHARLES

Les travaux de creusement de la gare souterraine de Marseille Saint-Charles et de ses tunnels d'accès, ainsi que les modalités d'évacuation des déblais ont soulevé de nombreuses questions. Des demandes de mise à disposition d'état des lieux des sols, d'études sur la structure des bâtis et de dispositifs de recours en cas de désordres sur le bâti liés au creusement.

L'insertion urbaine de la gare, ses fonctionnalités, avant et après les travaux, ainsi que son accessibilité ont, quant à elles, donné lieu à quelques demandes de précisions que le maître d'ouvrage a apportées.

5.2.4 SUR L'INSERTION DE L'ENTRÉE EST DU TUNNEL À LA PARETTE

L'appel à la mobilisation de l'association Heko Farm pour sauvegarder les jardins actuels au sud des voies à l'ouest de la L2 a donné lieu à de très nombreuses expressions de soutiens.

Les propriétaires et entreprises, qui ont davantage participé à la concertation qu'en 2019, ont exprimé leurs inquiétudes relatives aux impacts du projet et de la phase travaux, en particulier sur le bruit, sur les circulations à l'intérieur de la Zone Industrielle Saint-Pierre et sur la perte de foncier. Ils ont ainsi questionné le maître d'ouvrage sur les procédures de relocalisation et/ou d'indemnisation et sur l'état des terrains restitués à l'issue du chantier et ont proposé des solutions alternatives d'accès et de circulation.

5.2.1 SUR LA 4ÈME VOIE ENTRE LA BLANCARDE ET LA PENNE-SUR-HUVEAUNE

Hormis la mobilisation en faveur de la préservation de la ferme urbaine du Talus, la concertation a apporté des éléments complémentaires sur les gares de la vallée de l'Huveaune, et en particulier sur celles de Saint-Marcel, La Pomme et La Barrasse.

A la différence de 2019, l'opération n'a suscité ni oppositions nouvelles ni adhésion significative aux services qu'il apporte. Des inquiétudes ont été exprimées sur ses impacts fonciers et environnementaux et sur les nuisances qu'elle serait susceptible d'engendrer.

5.2.2 SUR LE TERMINUS OUEST DE LA NAVETTE TOULONNAISE

En se prononçant en faveur de l'un ou l'autre des 2 choix proposés, les participants ont très largement rappelé leur soutien au projet de navette toulonnaise (seules 7 expressions défavorables sur les 228 avis exprimés).

Le positionnement du terminus ouest à Saint-Cyr-sur-Mer a fait l'objet d'une forte adhésion, notamment au regard des enjeux du territoire de l'ouest toulonnais. Il a également fait l'objet de demandes d'approfondissement du travail d'intégration urbaine afin de réduire les impacts, tant sur les habitations riveraines que sur les terres viticoles.

La demande d'étudier un autre site plus à l'ouest du site actuel, sur la commune de Saint-Cyr a été exprimée à plusieurs reprises par quelques participants.

5.2.3 SUR LE PÔLE D'ÉCHANGES MULTIMODAL DE LA PAULINE

Le principe de pôle d'échanges multimodal de La Pauline a fait l'objet d'un soutien réitéré. Les participants qui se sont exprimés sur chacun des 3 scénarios, ont privilégié les scénarios 1 et 2, qui prévoient une gare traversante avec des accès est-ouest.

La capacité incertaine de mobilisation du foncier économique entre les 2 scénarios privilégiés par le public a conduit la municipalité de La Garde à prendre position en faveur du scénario 1.

LIGNE NOUVELLE PROVENCE COTE D'AZUR
Compte-rendu de la concertation complémentaire 2020-2021 sur les aménagements des phases 1 et 2

5.2.4 SUR LA GARE TER DE CANNES-LA-BOCCA

L'aménagement de la gare TER de Cannes-La-Bocca a fait l'objet de nombreuses questions, et de la manifestation d'inquiétudes de la part des riverains de la gare, en particulier du boulevard du Midi, notamment en lien avec les craintes relatives à l'augmentation du bruit et à la dévalorisation de la valeur des biens immobiliers.

5.2.1 SUR LA DÉNIVELLATION DE LA BIFURCATION DE LA LIGNE CANNES-GRASSE

La solution proposée par le maître d'ouvrage a suscité un fort soutien de la part d'usagers de la ligne Cannes-Grasse, des communes du Pays Grassois, de la Ville de Cannes et des associations et acteurs socio-économiques qui se sont exprimés.

La réalisation du projet de dénivellation, malgré les améliorations de l'intégration urbaine de l'infrastructure apportées par le maître d'ouvrage suite à la concertation de 2019, a suscité une vive inquiétude de la part des riverains, d'abord en lien avec des craintes de dégradation de la qualité et du cadre de vie et de dévalorisation du patrimoine immobilier (en phase travaux et sur le long terme), puis en lien avec ses incidences sur la végétation.

La contre-proposition de déconnexion de la ligne Cannes-Grasse, formulée par le Syndicat d'Initiative et de Défense de Cannes La Bocca (SID), a suscité au départ un fort intérêt de la part des riverains et une forte opposition de la part des communes du Pays Grassois et des associations et acteurs socio-économiques, mobilisés contre la rupture de charge qu'elle suppose. Le maître d'ouvrage a démontré la non-faisabilité de cette contre-proposition (cf note mise à disposition sur le site internet et en annexes).

6 LES SUITES PROPOSEES PAR LE MAITRE D'OUVRAGE A L'ISSUE DE LA CONCERTATION COMPLEMENTAIRE

6.1 SUR LA HALTE ET LE REMPLACEMENT DU PASSAGE À NIVEAU DE SAINT-ANDRÉ

Le maître d'ouvrage propose :

- D'aménager la halte selon le scénario 1, concentré du côté de la ZA André Roussin ;
- De retenir, pour le remplacement du passage à niveau, les infrastructures (augmentation du gabarit d'un pont-rail et création d'un pont-rail) qui laissent ouverts plusieurs schémas de circulation possibles à définir par la Métropole, en lien avec le projet de tramway qui impliquera de redéfinir les circulations routières et dessertes du quartier en transports en commun ;
- De ne prévoir dans le projet des phases 1 et 2 de la LNPCA que le seul maintien des fonctionnalités fret existantes aujourd'hui, sans réaliser d'aménagements justifiés par le développer le fret ferroviaire sur la ligne de Marseille Saint-Charles à L'Estaque ;
- De créer un pont-rail entre le chemin de St-Louis-au-Rove et le Bd Cauvet (double sens, gabarit bus ordinaire ou gabarit adapté) ;
- De reprendre le gabarit du Bd Barnier : simple sens, gabarit bus ordinaire ou adapté.

6.2 SUR L'ENTRÉE NORD DU TUNNEL À LA DELORME

Compte-tenu de l'absence de consensus en faveur de l'une ou l'autre des variantes proposées, le maître d'ouvrage propose de convenir, avec les représentants de la Métropole, de la Ville et de l'État, et en étroite coordination avec le bailleur, la variante qui sera portée à l'enquête d'utilité publique.

6.3 SUR LA GARE SOUTERRAINE DE MARSEILLE SAINT-CHARLES

Le maître d'ouvrage propose :

- D'une part de détailler les solutions d'évacuation des matériaux par le fer, en précisant la localisation d'une base travaux ferroviaires de chargement des déblais et d'évacuation vers les carrières embranchées ;
- D'autre part de poursuivre la coordination avec les projets métropolitains et municipaux autour de la gare Saint-Charles tels que l'aménagement de la place des Marseillaises (secteur 1-7), la création du tramway National (desserte Belle de Mai- joliette) et le jumelage de la voie verte avec le doublement de la voie ferrée vers Arenc (secteur 2/3).

LIGNE NOUVELLE PROVENCE COTE D'AZUR
Compte-rendu de la concertation complémentaire 2020-2021 sur les aménagements des phases 1 et 2

6.4 SUR L'INSERTION DE L'ENTRÉE EST DU TUNNEL À LA PARETTE

Le maître d'ouvrage a entendu la demande de préserver le jardin de la ferme urbaine et a décidé d'éviter de mobiliser ce terrain pour ses installations de chantier, au profit d'un terrain propriété de l'État à l'est de la L2, au droit du PK 4,9 et au sud des voies ferrées.

Le maître d'ouvrage propose également de :

- Poursuivre le travail engagé avec la CCIAMP pour apporter des solutions de relocalisation aux entreprises concernées ;
- Lancer une étude complémentaire de recherche d'emprises pour permettre le relogement à proximité d'une partie des entreprises impactées ;
- Étudier les propositions alternatives de rétablissement des voiries au sein de la ZI au bénéfice des entreprises et des riverains ;
- Étudier les possibilités de valorisation écologique des délaissés après travaux.

6.5 SUR LA 4ÈME VOIE ENTRE LA BLANCARDE ET LA PENNE-SUR-HUVEAUNE

Les éléments socio-économiques restent négatifs (- 400 M€).

En l'absence d'éléments favorables nouveaux, en cohérence avec la décision ministérielle de juin 2020, le maître d'ouvrage propose de ne pas intégrer l'opération « 4ème voie entre Blancarde et La Penne/Huveaune » dans le programme des phases 1 et 2 présenté à l'enquête publique, et de la reporter dans les phases ultérieures tout en préservant sa faisabilité sans fausse-manœuvre dès la phase 2.

6.6 SUR LE TERMINUS OUEST DE LA NAVETTE TOULONNAISE

Compte tenu de la forte expression des participants à la concertation en faveur de l'implantation du terminus ouest à Saint-Cyr-sur-Mer, le maître d'ouvrage propose de poursuivre le travail d'intégration urbaine de cette gare pour en réduire les impacts, en conservant les fonctionnalités TER, fret, trains grandes lignes.

6.7 SUR LE PÔLE D'ÉCHANGES MULTIMODAL DE LA PAULINE

Étant donné l'expression équilibrée des participants entre les 3 scénarios présentés à la concertation, les surcoûts des scénarios 2 et 3 et la position du maire de la Garde en faveur du scénario 1, la maître d'ouvrage propose de retenir, en vue le scénario 1 de gare traversante sur des emprises minimales.

6.8 SUR LA GARE TER DE CANNES-LA-BOCCA

Compte tenu des inquiétudes exprimées par les riverains du boulevard du Midi lors de la concertation, le maître d'ouvrage propose de poursuivre, en étroite collaboration avec la Ville de Cannes, la recherche de solutions de réduction des nuisances sonores dans la conception de la gare TER, d'amélioration de la prévention du risque hydraulique et de bonne intégration urbaine.

6.9 SUR LA DÉNIVELLATION DE LA BIFURCATION DE LA LIGNE CANNES-GRASSE

Compte-tenu des inquiétudes exprimées par les riverains des lignes Marseille-Vintimille et Cannes-Grasse, le maître d'ouvrage propose d'étudier la faisabilité des demandes d'amélioration de l'insertion du projet de dénivellation (solutions de couverture de la tranchée vers l'ouest, protections phoniques, rétablissements de franchissements souterrains, insertion paysagère…) et de réduction de ses impacts sur la végétation (préservation et protection des arbres remarquables) et en phase travaux (concertation, organisation et phasage).

3.4 CONCERTATION RELATIVE A LA MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME - JUILLET-AOUT 2021

Projet des phases 1 et 2 de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur

Bilan de la concertation portant sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme, préalable à la déclaration d'utilité publique du projet des phases 1 & 2

Préambule

Ce document présente le **bilan de la concertation menée dans le cadre de mise en compatibilité des documents d'urbanisme préalable à la déclaration d'utilité publique du projet des phases 1 & 2.**

Cette concertation a été conduite du **16 juillet au 16 août 2021, conformément à l'article** L103-**2 du code de l'urbanisme, créé par l'ordonnance n°2015**-1174 du 23 septembre 2015 et modifié par la loi n°2020-1525 du 7 décembre 2020

Ce bilan rappelle le cadre réglementaire de la concertation, présente le dispositif mis en place et synthétise les avis et contributions recueillies.

Il propose enfin une mise en lumière des principaux enseignements de cette phase de concertation avec le public.

Le présent bilan est rendu public.

SOMMAIRE

1 LE CADRE DE LA CONCERTATION 4
1.1 LE CADRE REGLEMENTAIRE 4
1.2 LES OBJECTIFS DE LA CONCERTATION 4
1.3 LES TERRITOIRES CONCERNES 4
2 LES MODALITÉS DE LA CONCERTATION 5
2.1 LES ECHANGES BILATERAUX EN AMONT DE LA CONCERTATION 5
2.2 LE DISPOSITIF D'INVITATION DU PUBLIC A PARTICIPER A LA CONCERTATION 5
2.2.1 AVIS AU PUBLIC PUBLIES DANS LA PRESSE 5
2.2.2 SUPPORTS TRANSMIS AUX COMMUNES CONCERNEES 6
2.3 LE DISPOSITIF D'INFORMATION DU PUBLIC 8
2.3.1 LE SITE INTERNET WWW.LIGNENOUVELLE-PROVENCECOTEDAZUR.FR 8
2.3.2 LA PERMANENCE TELEPHONIQUE 8
2.3.1 LES DOSSIERS DE CONCERTATION 8
2.4 LES SUPPORTS DE RECUEIL D'EXPRESSION DU PUBLIC 9
2.4.1 UN FORMULAIRE D'EXPRESSION EN LIGNE 9
2.4.2 DES REGISTRES PAPIER 9
2.4.1 DES ADRESSES ELECTRONIQUE ET POSTALE 10
3 L'ANALYSE QUANTITATIVE DE LA CONCERTATION 11
3.1 LA PARTICIPATION GLOBALE DU PUBLIC 11
3.2 LES CARACTERISTIQUES DE LA PARTICIPATION 12
3.2.1 UNE PARTICIPATION PRINCIPALEMENT SUR CANNES ET SAINT-CYR-SUR-MER 12
3.2.2 LE FORMULAIRE EN LIGNE, 1ER VECTEUR D'EXPRESSION 12
3.2.3 LA FREQUENTATION DU SITE INTERNET 13
3.2.4 LES RETOMBEES MEDIATIQUES 14
4 L'ANALYSE QUALITATIVE DE LA CONCERTATION 15
4.1 LES EXPRESSIONS SUR LA COMMUNE DE MARSEILLE 15
4.2 LES EXPRESSIONS SUR LA COMMUNE DE SAINT-CYR-SUR-MER 15
4.2.1 LES EXPRESSIONS PORTANT SUR LE TERMINUS OUEST A SAINT-CYR-SUR-MER 15
4.2.2 LES EXPRESSIONS PORTANT SUR LA CONCERTATION 16
4.2.3 LES EXPRESSIONS PORTANT SUR LES MODIFICATIONS DU PLU 16
4.3 LES EXPRESSIONS SUR LA COMMUNE DE LA GARDE 17
4.4 LES EXPRESSIONS SUR LA COMMUNE DE LA CRAU 17
4.5 LES EXPRESSIONS SUR LA COMMUNE DE CARNOULES 17
4.6 LES EXPRESSIONS SUR LA COMMUNE DE CANNES 17
4.6.1 LES EXPRESSIONS PORTANT SUR LE PROJET DES PHASES 1 ET 2 DE LA LNPCA 18
4.6.2 LES EXPRESSIONS PORTANT SUR LE PLU DE CANNES 19
4.6.1 LES EXPRESSIONS PORTANT SUR LA CONCERTATION 19
5 LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION 21
5.1 UNE PARTICIPATION TRES MODEREE, A L'EXCEPTION DE CANNES ET, DANS UNE MOINDRE MESURE, SAINT-CYR-SUR-MER 21
5.2 LES ELEMENTS POUR PREPARER L'ENQUETE D'UTILITE PUBLIQUE 21
5.2.1 A MARSEILLE, LA GARDE ET LA CRAU 21
5.2.2. A SAINT-CYR-SUR-MER 21
5.2.2 A CARNOULES 22
5.2.3 A CANNES 22

LE PROJET DES PHASES 1 & 2
Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur
Compte-rendu de la concertation sur la mise **en compatibilité des documents d'urbanisme préalable à la déclaration d'utilité publique du** projet des phases 1 et 2 de la LNPCA

1 LE CADRE DE LA CONCERTATION

1.1 LE CADRE RÈGLEMENTAIRE

La concertation portant sur l**a mise en compatibilité des documents d'urbanisme préalable à** la **déclaration d'utilité publique** du projet des phases 1 et 2 de la Ligne Nouvelle Provence **Côte d'Azur**, conduite du 16 juillet au 16 août 2021, a été engagée au titre de **l'article L103**-2 du code de **l'urbanisme, créé par l'ordonnance n°2015**-1174 du 23 septembre 2015 et modifié par la loi n°2020-1525 du 7 décembre 2020.

1.2 LES OBJECTIFS DE LA CONCERTATION

La procédure de mise en compatibilité vise à adapter et actualiser **les plans locaux d'urbanisme afin qu'ils soient rendus compatibles avec la réalisation** du projet des phases 1 & 2 de la Ligne Nouvelle **Provence Côte d'Azur.**

La concertation préalable **a pour objectif d'associer** à cette procédure de mise en compatibilité des **documents d'urbanisme,** les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées, en leur permettant :

- **D'accéder aux informations relatives au projet de mise en compatibilité** des documents **d'urbanisme** ;
- **De formuler des observations et propositions** qui sont enregistrées et conservées par l'autorité compétente.

1.3 LES TERRITOIRES CONCERNES

La concertation a concerné **la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme** des communes **de Marseille (13), Saint-Cyr-sur-Mer (83), La Garde (83), La Crau (83), Carnoules (83) et Cannes (06)**.

2 LES MODALITES DE LA CONCERTATION

2.1 LES ECHANGES BILATERAUX EN AMONT DE LA CONCERTATION

Afin d'échanger avec les élus et services techniques compétents des communes concernées par la procédure de mise en compatibilité de leurs **documents d'urbanisme**, des **rencontres bilatérales** ont été organisées préalablement à la concertation.

Ces échanges ont eu pour but :

- De rappeler les **objectifs et le contenu du projet** des phases 1 et 2 de LNPCA et notamment **de l'opération concernant** chaque commune ;
- D'**informer des modifications attendues du plan local d'urbanisme** pour le rendre compatible avec le projet des phases 1 et 2 ;
- De **recueillir** les remarques des élus et services techniques des communes.

Le maître d'ouvrage a ainsi rencontré :

- Le **10 juin 2021, l'**adjoint à **l'urbanisme et** la responsable du service urbanisme de la ville de **Carnoules** ;
- Le 11 juin 2021, le directeur **de la planification et de l'urbanisme** de la **Métropole Aix-Marseille-Provence** ;
- Le 11 juin 2021, le responsable du service urbanisme réglementaire de la ville de **Saint-Cyr-sur-Mer** ;
- Le 15 juin 2021, le directeur adjoint au D.G.A. en charge des services techniques et de **l'urbanisme de la commune** de **La Garde** et la responsable du pôle urbanisme réglementaire de la **Métropole Toulon Provence Méditerranée** ;
- Le 15 juin 2021, **l'adjoint** à **l'urbanisme accompagné d'une représentante du service** urbanisme de la ville de **La Crau** ;
- Le 16 juin, le directeur général des services techniques et le directeur **de l'urbanisme** de la ville de **Cannes**.

2.2 LE DISPOSITIF D'INVITATION DU PUBLIC A PARTICIPER A LA CONCERTATION

Conformément aux modalités définies par l'arrêté préfectoral n°2021- 41 du 24 juin 2021, le maître **d'ouvrage a mis en place le dispositif d'information et de participation** présenté ci-après.

2.2.1 AVIS AU PUBLIC PUBLIÉS DANS LA PRESSE

Le 8 juillet 2021, soit 8 jours en amont du démarrage de la concertation, trois avis de concertation préalable ont été publiés dans **les pages d'annonces légales de** La Provence, Nice Matin et Var Matin.

LE PROJET DES PHASES 1 & 2
Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur
Compte-rendu de la concertation sur la mise **en compatibilité des documents d'urbanisme préalable à la déclaration d'utilité publique du** projet des phases 1 et 2 de la LNPCA

AVIS DE CONCERTATION PREALABLE

PORTANT SUR LA MISE EN COMPATIBILITÉ DE DOCUMENTS D'URBANISME (PLU) PRÉALABLE À LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE RELATIVE AU PROJET DES PHASES 1 & 2 DE LA LIGNE NOUVELLE PROVENCE CÔTE D'AZUR (LNPCA)

Par arrêté préfectoral 2021-41 en date du 24 juin 2021, une concertation préalable relative à la mise en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme des communes suivantes a été actée :
- Marseille (département des Bouches-du-Rhône) ;
- Saint-Cyr-sur-Mer (département du Var) ;
- La Garde (département du Var) ;
- La Crau (département du Var) ;
- Carnoules (département du Var) ;
- Cannes (département des Alpes-Maritimes) ;

Cette procédure vise à permettre d'associer les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées d'accéder aux informations relatives au projet de mise en compatibilité et de formuler des observations et propositions qui seront enregistrées et conservées par l'autorité compétente.

Cette concertation fait suite à la concertation préalable post débat public ayant eu lieu sur le projet des phases 1 et 2 de la LNPCA - qui fera l'objet d'une enquête préalable à déclaration d'utilité publique – sous l'égide d'un garant désigné par la CNDP.

Cette concertation d'une durée de 32 jours consécutifs, se déroulera à compter du vendredi 16 juillet 2021 jusqu'au lundi 16 août 2021 inclus.

Le siège de la concertation est fixé à la Préfecture des Bouches-du-Rhône (Place Félix Barel, CS 80001 – 13282 Marseille cedex 06).

LES MODALITÉS DE LA CONCERTATION RETENUES SONT LES SUIVANTES :

INFORMATION

1. Pour l'information du public, les dossiers de mise en compatibilité des Plan Locaux d'Urbanisme des six communes précitées seront mis à disposition sur le site internet suivant : https://www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr/

2. Des dossiers papiers pourront être communiqués sur demande en contactant le numéro suivant : 06 41 17 64 11

OBSERVATIONS

1. Les observations pourront être formulées sur le site de la concertation à travers un formulaire dédié : https://www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr/

2. Les observations pourront être adressées par courrier à l'adresse suivante : SNCF Réseau, Mission Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur, Les Docks - Atrium 10.4 - 10, place de la Joliette BP 80404 - 13567 Marseille Cedex 02

Au terme de cette concertation préalable, le bilan sera arrêté et rendu public.
Toute personne pourra le consulter :
- sur le site internet de SNCF réseau : https://www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr/
- sur le site de la Préfecture du département des Bouches-du-Rhône
- et dans le futur dossier qui sera soumis ultérieurement à l'enquête publique.

Toutes les informations relatives à la procédure et au dossier peuvent être demandées à SNCF Réseau via l'adresse mail suivante : contact.paca@reseau.sncf.fr avec comme objet : « Demande de renseignements LNPCA » ou par téléphone au 06 41 17 64 11.

AVIS ADMINISTRATIFS

AVIS DE CONCERTATION PREALABLE

Portant sur la mise en compatibilité de documents d'urbanisme (PLU) préalable à la déclaration d'utilité publique relative au projet des phases 1 & 2 de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA)

Par arrêté préfectoral 2021-41 en date du 24 juin 2021, une concertation préalable relative à la mise en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme des communes suivantes a été actée :
- Marseille (département des Bouches-du-Rhône) ;
- Saint-Cyr-sur-Mer (département du Var) ;
- La Garde (département du Var) ;
- La Crau (département du Var) ;
- Carnoules (département du Var) ;
- Cannes (département des Alpes-Maritimes) ;

Cette procédure vise à permettre d'associer les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées d'accéder aux informations relatives au projet de mise en compatibilité et de formuler des observations et propositions qui seront enregistrées et conservées par l'autorité compétente.

Cette concertation fait suite à la concertation préalable post débat public ayant eu lieu sur le projet des phases 1 et 2 de la LNPCA - qui fera l'objet d'une enquête préalable à déclaration d'utilité publique – sous l'égide d'un garant désigné par la CNDP.

Cette concertation d'une durée de 32 jours consécutifs, se déroulera à compter du vendredi 16 juillet 2021 jusqu'au lundi 16 août 2021 inclus.

Le siège de la concertation est fixé à la Préfecture des Bouches-du-Rhône (Place Félix Barel, CS 80001 – 13282 Marseille cedex 06).

Les modalités de la concertation retenues sont les suivantes :

Information :

1. Pour l'information du public, les dossiers de mise en compatibilité des Plan Locaux d'Urbanisme des six communes précitées seront mis à disposition sur le site internet suivant : https://www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr/

2. Des dossiers papiers pourront être communiqués sur demande en contactant le numéro suivant : 06 41 17 64 11

Observations :

1. Les observations pourront être formulées sur le site de la concertation à travers un formulaire dédié : https://www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr/

2. Les observations pourront être adressées par courrier à l'adresse suivante : SNCF Réseau, Mission Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur, Les Docks - Atrium 10.4 - 10, place de la Joliette BP 80404 - 13567 Marseille Cedex 02

Au terme de cette concertation préalable, le bilan sera arrêté et rendu public.
Toute personne pourra le consulter :
- sur le site internet de SNCF réseau : https://www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr/
- sur le site de la Préfecture du département des Bouches-du-Rhône
- et dans le futur dossier qui sera soumis ultérieurement à l'enquête publique.

Toutes les informations relatives à la procédure et au dossier peuvent être demandées à SNCF Réseau via l'adresse mail suivante : contact.paca@reseau.sncf.fr avec comme objet : « Demande de renseignements LNPCA » ou par téléphone au 06 41 17 64 11.

Conformément à l'arrêté du ministère de la Culture et de la Communication (NORM : MCCE1327120A) le prix de la ligne de référence des annonces légales, tel que défini à l'article premier, est fixé pour l'année 2021 au tarif de base de 4,07 € HT pour les Alpes-Maritimes.

Légales var-matin Jeudi 8 juillet 2021

AVIS ADMINISTRATIFS

AVIS DE CONCERTATION PREALABLE

Portant sur la mise en compatibilité de documents d'urbanisme (PLU) préalable à la déclaration d'utilité publique relative au projet des phases 1 & 2 de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA)

Par arrêté préfectoral 2021-41 en date du 24 juin 2021, une concertation préalable relative à la mise en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme des communes suivantes a été actée :
- Marseille (département des Bouches-du-Rhône) ;
- Saint Cyr-sur-Mer (département du Var) ;
- La Garde (département du Var) ;
- La Crau, (département du Var) ;
- Carnoules (département du Var) ;
- Cannes (département des Alpes-Maritimes) ;

Cette procédure vise à permettre d'associer les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées d'accéder aux informations relatives au projet de mise en compatibilité et de formuler des observations et propositions qui sont enregistrées et conservées par l'autorité compétente.

Cette concertation fait suite à la concertation préalable post débat public ayant eu lieu sur le projet des phases 1 et 2 de la LNPCA - qui fera l'objet d'une enquête préalable à déclaration d'utilité publique – sous l'égide d'un garant désigné par la CNDP.

Cette concertation d'une durée de 32 jours consécutifs, se déroulera à compter du vendredi 16 juillet 2021 jusqu'au lundi 16 août 2021 inclus.

Le siège de la concertation est fixé à la Préfecture des Bouches-du-Rhône (Place Félix Barel, CS 80001 – 13282 Marseille cedex 06).

Les modalités de la concertation retenues sont les suivantes :

Information :

1. Pour l'information du public, les dossiers de mise en compatibilité des Plan Locaux d'Urbanisme des six communes précitées seront mis à disposition sur le site internet suivant : https://www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr/

2. Des dossiers papiers pourront être communiqués sur demande en contactant le numéro suivant : 06 41 17 64 11

Observations :

1. Les observations pourront être formulées sur le site de la concertation à travers un formulaire dédié : https://www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr/

2. Les observations pourront être adressées par courrier à l'adresse suivante : SNCF Réseau, Mission Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur, Les Docks - Atrium 10.4 - 10, place de la Joliette BP 80404 - 13567 Marseille Cedex 02

Au terme de cette concertation préalable, le bilan sera arrêté et rendu public.
Toute personne pourra le consulter :
- sur le site internet de SNCF réseau : https://www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr/
- sur le site de la Préfecture du département des Bouches-du-Rhône
- et dans le futur dossier qui sera soumis ultérieurement à l'enquête publique.

Toutes les informations relatives à la procédure et au dossier peuvent être demandées à SNCF Réseau via l'adresse mail suivante : contact.paca@reseau.sncf.fr avec comme objet : « Demande de renseignements LNPCA » ou par téléphone au 06 41 17 64 11.

2.2.2 SUPPORTS TRANSMIS AUX COMMUNES CONCERNEES

Des affiches annonçant les dates de tenue de la concertation ainsi que les modalités de participation ont été adressées par courrier électronique auprès de chaque municipalité concernée afin qu'**elles puissent les** exposer dans des lieux publics.

Un article présentant la concertation a également été transmis à chacune des 6 communes pour mise en ligne sur leur site internet. 3 des 6 communes concernées (Saint-Cyr-Sur-Mer, La Crau et Cannes), ont **relayé ces informations afin d'informer leurs administrés de la** tenue de la concertation.

➢ **COMMUNICATION PAR LA COMMUNE DE LA CRAU LE 14 JUILLET 2021**

Concertation publique
du 16 juillet au 16 août 2021
[posté le 14/07/2021]
Concertation publique portant sur la mise en comptabilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU) préalable à la déclaration d'utilité publique relative au projet des phases 1 et 2 de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur est organisée par la SNCF du 16 juillet au 16 août 2021. Cette procédure vise à associer les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées. Le lien suivant vous permet d'accéder aux informations relatives au projet de mise en compatibilité et de formuler des observations et propositions sur le site de la SNCF : *https://www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr/page/concertation-mise-en-compatibilite-de-documents-durbanisme*

A noter : un registre de concertation est à la disposition du public en mairie de La Crau, à l'accueil du Service de l'Urbanisme (Boulevard de la République), les jours et heures habituels d'ouverture. Toutes les informations relatives à la procédure et au dossier peuvent être demandées à SNCF Réseau (lien ci-dessus)

Lien vers la publication : http://www.villedelacrau.fr/enunclic_actualites.html

➢ **COMMUNICATION PAR LA COMMUNE CANNES LE 16 JUILLET 2021**

Lien vers la publication : https://www.cannes.com/fr/index/actualites/annee-2021/juillet/ligne-nouvelle-provence-cote-d-azur-donnez-votre-avis.html

2.3 LE DISPOSITIF D'INFORMATION DU PUBLIC

2.3.1 LE SITE INTERNET www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr

Le 16 juillet 2021, une version actualisée du site internet du projet a été mise en ligne, avec une **page dédiée à la concertation relative à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme**.

Celle-ci**, permet d'accéder** :

- Aux **supports de la concertation** pour la mise en compatibilité des documents **d'urbanisme** ;
- Au **dispositif d'information** mis en place ;
- Au **formulaire d'expression** permettant de recueillir les avis, contributions et questions du public.

2.3.2 LA PERMANENCE TELEPHONIQUE

Afin de **permettre l'information de tous,** et plus spécifiquement des personnes ne disposant pas **d'accès internet, un numéro de téléphone communiqué sur l'ensemble des supports d'invitation à** participer à la concertation, a été mis à disposition du public (et notamment les personnes exclues du numérique) afin que ce dernier puisse :

- Commander des dossiers de concertation ;
- **Se renseigner sur les modalités d'expression**.

36 appels ont été reçus sur la période, dont 23 concernant des commandes de dossiers de concertation.

2.3.1 LES DOSSIERS DE CONCERTATION

Un dossier support de la concertation a été réalisé, au format A3, pour chaque commune concernée par la mise en compatibilité de son PLU(i).

Ces dossiers ont été mis en ligne sur le site du projet : https://www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr.

Suite à cette mise à disposition via différentes modalités :

- Le dossier sur la mise en compatibilité avec du PLU de la **commune de Marseille** a été téléchargé à **26 reprises** et **1 exemplaire a été envoyé par la poste** ;
- Le dossier sur la mise en compatibilité du PLU de la **commune de Saint-Cyr-sur-Mer** a été téléchargé à **130 reprises** et **1 exemplaire a été envoyé par la poste** ;
- Le dossier sur la mise en compatibilité du PLU de la **commune de La Crau** a été téléchargé à **29 reprises** et **1 exemplaire a été envoyé par la poste** ;
- Le dossier sur la mise en compatibilité du PLU de la **commune de La Garde** a été téléchargé à **13 reprises** et **1 exemplaire a été envoyé par la poste ;**
- Le dossier sur la mise en compatibilité du PLU de la **commune de Carnoules** a été téléchargé à **23 reprises** et **1 exemplaire a été envoyé par la poste** ;
- Le dossier sur la mise en compatibilité du PLU de la **commune de Cannes** a été téléchargé à **262 reprises** et **26 exemplaires ont été envoyés par la poste**. Par ailleurs, sur demande de la Ville de Cannes, **25 livrets de concertation supplémentaires** ont été livrés en mairie **afin d'être mis à disposition des administrés de la commune.**

Au total, ce sont donc **539 livrets** qui ont été diffusés toutes communes confondues, soit **3 fois plus que le nombre de contributions recueillies**.

2.4 LES SUPPORTS DE RECUEIL D'EXPRESSION DU PUBLIC

Afin de favoriser une participation du public la plus inclusive possible, différentes modalités de recueil des expressions ont été mises en place.

2.4.1 UN FORMULAIRE D'EXPRESSION EN LIGNE

Un formulaire d'expression accessible via le site Internet du projet a permis au public de donner son avis, de déposer des contributions ou de poser des questions **au maître d'ouvrage**.

2.4.2 DES REGISTRES PAPIER

6 registres papier ont été mis à disposition du public, à partir du 16 juillet 2021, pour recueillir les avis, questions et contributions sur les différentes opérations, dont :

- 1 à la mairie de Carnoules (27, cours Victor Hugo) ;
- 1 à la mairie de Saint-Cyr-sur-Mer (Place d'Estienne d'Orves) ;
- 1 à la mairie de La Garde (Rue Jean-Baptiste Lavène) ;
- 1 à la mairie de La Crau (Boulevard de la République) ;
- 1 à la mairie annexe de Cannes (31, Boulevard de la Ferrage) ;
- 1 à la gare de Marseille Saint-Charles (We Réso, Esplanade Saint-Charles, Halle Honorat, côté place Victor Hugo et faculté Aix-Marseille).

LE PROJET DES PHASES 1 & 2
Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur
Compte-rendu de la concertation sur la mise **en compatibilité des documents d'urbanisme préalable à la déclaration d'utilité publique du** projet des phases 1 et 2 de la LNPCA

2.4.1 DES ADRESSES ELECTRONIQUE ET POSTALE

Le **public a par ailleurs pu s'exprimer directement par** :

- **Courriel à l'adresse mise à disposition par le maître d'ouvrage** : contact-paca@reseau.sncf.fr
- **Courrier** adressé à SNCF Réseau- Mission LNPCA – Immeuble Atrium 10.4, 10 place de la Joliette, BP 85404, 13 567 Marseille cedex 02

3 L'ANALYSE QUANTITATIVE DE LA CONCERTATION

3.1 LA PARTICIPATION GLOBALE DU PUBLIC

Du 16 juillet au 16 août 2021, **154 participations*** ont été recueillies via les différents supports d'expression mis à disposition :

Commune concernée par la mise en compatibilité	Mode d'expression				
	Formulaire en ligne	Courrier	Registre	Téléphone	*Total*
Marseille	**1**	**0**	**0**	**0**	**1**
Question	1				
Saint-Cyr-sur-Mer	**34**	**1**	**4**	**0**	**39**
Contribution	10				
Question	6				
Avis	18				
La Garde	**1**	**0**	**0**	**0**	**1**
Contribution	1				
La Crau	**1**	**0**	**0**	**0**	**1**
Contribution	1				
Carnoules	**0**	**1**	**1**	**0**	**2**
Cannes	**63**	**5**	**29**	**13**	**110**
Contribution	5			0	
Question	17			5	
Avis	41			8	
Total	**100**	**7**	**34**	**13**	**154**

** La comptabilisation des participations n'inclut pas les 23 commandes de livrets formulées par téléphone.*

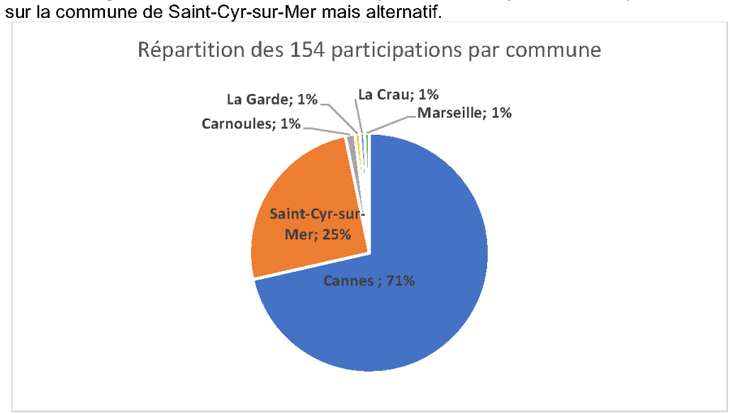
LE PROJET DES PHASES 1 & 2
Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur
Compte-rendu de la concertation sur la mise **en compatibilité des documents d'urbanisme préalable à la déclaration d'utilité publique du** projet des phases 1 et 2 de la LNPCA

3.2 LES CARACTERISTIQUES DE LA PARTICIPATION

3.2.1 UNE PARTICIPATION PRINCIPALEMENT SUR CANNES ET SAINT-CYR-SUR-MER

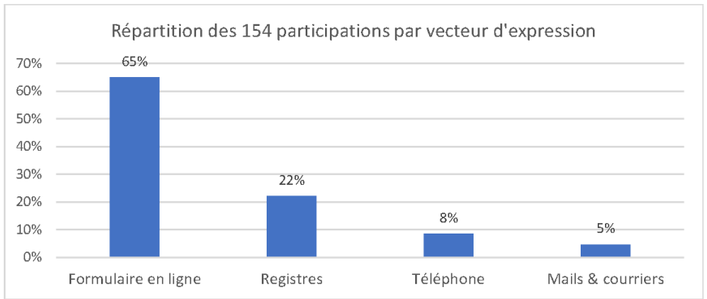
La participation à la concertation a été très inégale d'une commune à l'autre. En effet, les participations sur Cannes et Saint-Cyr-sur-Mer ont représenté 96% du total des participations, Cannes représentant à elle seule plus de 70% des participations.

Cette sur-représentation des participations cannoise et saint-cyrienne résulte principalement de la mobilisation active, à Cannes, des riverains inquiets, voire opposés à la dénivellation de la bifurcation de la ligne Cannes-Grasse et, à Saint-Cyr-sur-Mer, **des partisans d'un positionnement de** gare sur la commune de Saint-Cyr-sur-Mer mais alternatif.



3.2.2 LE FORMULAIRE EN LIGNE, 1ER VECTEUR D'EXPRESSION

Près de deux tiers des personnes s'étant exprimées ont privilégié le formulaire en ligne, accessible directement via le site internet du projet, pour déposer leurs questions, avis et contributions.



3.2.3 LA FREQUENTATION DU SITE INTERNET

3.2.3.1 L'EVOLUTION DES VISITES

Du 16 juillet au 16 août 2021, le site a été visité à **3 235 reprises** par **2 290 visiteurs différents**.

Le pic de fréquentation observé le 19 juillet **2021 peut s'expliquer** :

- En **grande partie par la parution de l'article de presse dans le journal Nice Matin, le jour** même, mentionnant **la tenue de la concertation et présentant les modalités d'information** ;
- Par les actions de communication des mairies de La Crau, Cannes et Saint-Cyr-sur-Mer les 14 et 16 juillet 2021.

20% de ces visiteurs ont accédé au site du projet depuis un lien diffusé via un autre site, un mail ou les réseaux sociaux. Cela montre que la communication faite par les sources autres que le maître **d'ouvrage et le** bouche-à-oreille, ont joué un rôle significatif dans **l'information du public** sur la tenue de la concertation et ses modalités.

3.2.3.2 LES PAGES CONSULTÉES

Plus de **10 661 pages** ont été consultées sur cette période.

Les visites ont duré en moyenne **4 minutes**, ce qui est une durée assez courte, toutefois le taux de **rebond moyen sur la période (c'est-à-dire le nombre de visiteurs qui n'ont consulté qu'une seule** page lors de leur visite sur le site) est de 44%, ce qui signifie que **plus de la moitié des visiteurs ont consulté plusieurs pages lors de leur visite**.

Les 5 pages les plus consultées représentent uniquement 22% du total des consultations ce qui **confirme qu'un grand nombre de pages** a été consulté par les visiteurs. La page dédiée à la présente concertation est celle qui a enregistré le plus de vues, ce qui montre que le principal objectif des **visiteurs se rendant sur le site était de s'informer ou s'exprimer sur** la mise en compatibilité des **documents d'urbanisme.**

Page consultée	Nombre de vues de la page
« Concertation Mise en comptabilité de documents d'urbanisme »	972
« Exprimez-vous »	540
« Espace presse »	323
« Les phases de réalisation »	291
« Évolution du projet »	203

3.2.4 LES RETOMBÉES MÉDIATIQUES

La **concertation a fait l'objet d**e deux **articles de presse présentant les modalités d'information et d'expression, publiés pour l'un sur France Bleu Azur le 16 juillet 2021 et pour l'autre** dans le journal Nice Matin du 19 juillet 2021. Ils ne font pas la distinction entre la concertation sur le projet et la **concertation sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme.**

Cannes

nice-matin
Lundi 19 juillet 2021

Nouvelle concertation pour le projet de la SNCF

Jusqu'au 16 août, les Cannois sont invités à se documenter et formuler des avis sur le projet de la nouvelle ligne régionale.

La SNCF a lancé une concertation publique, ouverte jusqu'au 16 août, portant sur la mise en compatibilité de documents d'urbanisme préalable à la déclaration d'utilité publique.
Concrètement, cela permet aux habitants et aux associations d'accéder aux informations relatives au projet de la Ligne nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA) et de formuler des observations et propositions. Elles seront enregistrées et conservées par l'autorité compétente.
Pour Cannes, le projet consiste, entre autres, la bifurcation de la ligne Cannes-Grasse, la troisième voie entre l'écluse Rocca Parc et le pont Leader et le déplacement de la gare de la Bocca.

Pour s'informer

Afin de participer au mieux à cette concertation publique, les dossiers de mise en compatibilité sont téléchargeables sur le site Internet du projet : www.ligne-nouvelle-provence-cote-dazur.fr/ ou en commandant une version papier au 06.41.17.64.11 (attention, quantités limitées).

Pour poser des questions au maître d'ouvrage, déposer une contribution ou un avis, il suffit de se rendre sur le site Internet cité précédemment, ou bien adresser un courrier à cette adresse : SNCF Réseau Mission LNPCA - Immeuble Atrium 19.4, 10 place de la Joliette, BP 80484, 13567 Marseille Cedex 02.

Des registres sont disponibles dans les mairies des communes concernées (adresses disponibles sur le site Internet de la LNPCA).

Jusqu'au 16 août, chacun pourra prendre des informations et émettre des avis sur le projet de la LNPCA de la SNCF. (Photo d'illustration R. L.)

Textos

Course Odyssée
La course ou marche Odyssée aura lieu le dimanche 19 septembre, à partir de 8 h, jusqu'à 15 minutes avant le départ de la course, retrait des dossards au stade Maurice-Chevalier, de 14 h à 19 h, le samedi 18 septembre. 1 kms enfants le cours pour maman à €, 5 km course ou marche 12 €, 10 km course (chronométrée à partir de 18 ans) 15 €, challenge connecté 5 kms ou 10 km chronométré 12 €. Inscr. dès aujourd'hui sur www.odyssee.info jusqu'au 15 septembre.

Ciné quartier
Cinéma en plein air, à 22 h, sur le parvis du Palais des festivals le mardi et le place du marché de la Bocca le lundi : les 25, 26 et 27 juillet, 2, 3, 9, 10, 16, 17, 23 et 30 août. Première séance sur les Allées de la Liberté. Gratuit. Rens. 04 92 98 62 77 du lundi au vendredi de 10 à 13 h 30, sur le site www.cannesticket.com et au guichet billetterie de l'Office de Tourisme du Palais des Festivals et des Congrès.

Concert hommage à Piazzolla
Mardi 27 juillet, à 21 h, au Théâtre Debussy, palais des festivals, concert hommage à Piazzolla. Rés. et rens. au 04 92 98 62 77 du lundi au vendredi de 10 à 13 h 30, sur le site www.cannesticket.com et au guichet billetterie de l'Office de Tourisme du Palais des Festivals et des Congrès.

La porte aux étoiles
Du 24 juillet au 20 août, de 22 h 15 à 30, spectacle sons et lumières sur la façade du Palais des festivals sur le thème du cinéma et du festival.

Benjamin Biolay en concert
Benjamin Biolay sera en concert, dimanche 25 juillet, à 21 h, sur le Terrasse Palais des Festivals, 1, la Croisette. Rés. et rens. au 04 92 98 62 77 du lundi au vendredi de 10 à 13 h 30, sur le site www.cannesticket.com et au guichet billetterie de l'Office de Tourisme du Palais des Festivals et des Congrès.

Karaoké d'Artcka
Dimanche 25 juillet, de 15 à 20 h, à la maison des associations, 1, avenue des Broussailles, karaoké de l'association Artcka : 5 €. Rens. 06.01.74.18.04.

4 L'ANALYSE QUALITATIVE DE LA CONCERTATION

L'analyse qualitative ci-après propose une synthèse des points de vue exprimés, des attentes et problèmes soulevés sur chacune des 6 communes concernées par la concertation sur la mise en **compatibilité des documents d'urbanisme**, préalablement **à l'enquête d'utilité publique sur le projet** des phases 1 et 2 de la Ligne Nouvelle Provence Alpes-**Côte d'Azur**.

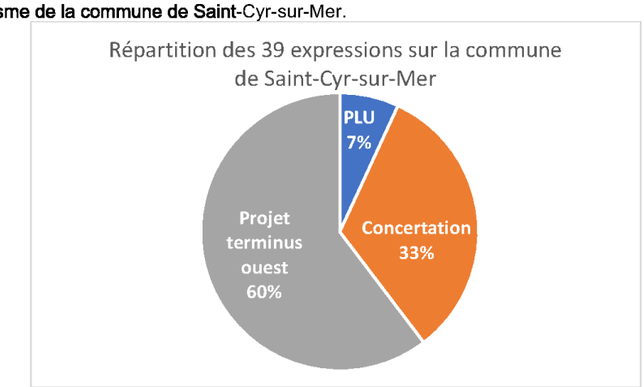
Seul le quart des expressions recueillies porte directement sur la mise en compatibilité des documents, le reste des expressions concerne majoritairement le projet des phases 1 et 2 de la LNPCA puis les modalités de la concertation.

4.1 LES EXPRESSIONS SUR LA COMMUNE DE MARSEILLE

Une question, portant sur la hauteur des aménagements prévus rue Ranque, a été posée dans le cadre de la concertation sur la mise en compatibilité du PLU de Marseille.

4.2 LES EXPRESSIONS SUR LA COMMUNE DE SAINT-CYR-SUR-MER

39 participants ont contribué à la concertation sur la mise en compatibilité des documents d'**urbanisme de la commune de Saint**-Cyr-sur-Mer.



4.2.1 LES EXPRESSIONS PORTANT SUR LE TERMINUS OUEST À SAINT-CYR-SUR-MER

35 participants se sont exprimés, non pas sur les propositions de modification du PLU, mais sur le projet de terminus ouest à Saint-Cyr-sur-Mer.

Pour un quart des expressions, les **impacts du projet** de gare proposé, sur les terres agricoles, les propriétés riveraines, la qualité et le cadre de vie et le trafic routier, sont jugés trop importants. Ces participants font part de leur opposition au projet.

Pour plus des deux tiers des expressions, un **positionnement alternatif de la gare, plus à l'ouest**, entre Aqualand **et l'autoroute, est soutenu car considéré comme plus pratique, en ce qu'il** offrirait une meilleure accessibilité à la gare, moins coûteux, moins impactant pour les terres agricoles et le bâti, plus respectueux du PADD du PLU de la commune, offrant davantage de capacité de développement et de stationnement et permettant de ne pas être lié à la réalisation du projet Pradeaux Gare. La très large majorité de ces participants demande que cette solution soit étudiée et soumise à la concertation.

Quelques **questions et demandes de précisions quant à l'architecture du parking, le plan de** circulation et les accès piétons ont été formulées.

4.2.2 LES EXPRESSIONS PORTANT SUR LA CONCERTATION

19 participants se sont exprimés sur la concertation.

Ils ont exprimé un regret concernant le **manque de publicité** dont cette concertation **a fait l'objet et sa tenue en période estivale, sur une durée d'un mois, jugée peu propice à des échanges** constructifs et à une large participation. Certains suggèrent que ces choix ont été délibérés et **questionnent la volonté du maître d'ouvrage de véritablement concerter.**

Ces participants indiquent, dans leur très grande majorité, avoir eu connaissance de la concertation tardivement et fortuitement, par le biais de contacts personnels. Ils demandent donc le report de la date de clôture **ainsi qu'**une véritable campagne d'information, pour une réelle concertation.

Le manque de précision des éléments constitutifs du dossier de concertation est également pointé du doigt, en particulier par les riverains **du projet qui demandent au maître d'ouvrage des** informations plus détaillées quant à leur devenir. Un participant **s'étonne notamment de découvrir** l'existence d'une zone de travaux temporaire non mentionnée lors des phases de concertation précédentes.

5 participants demandent la tenue **d'un débat contradictoire qui permette de s'exprimer sur la solution proposée et celle d'un positionnement de la gare plus à l'ouest.**

3 riverains faisant l'objet d'expropriations demandent des rendez-vous avec le maitre d'ouvrage.

2 participants considèrent que les **attentes des habitants n'**ont pas été suffisamment prises en **compte dans l'élaboration du projet.**

4.2.3 LES EXPRESSIONS PORTANT SUR LES MODIFICATIONS DU PLU

4 participants se sont exprimés sur la mise en compatibilité du PLU, pour :

- **Remettre en cause le fait que le projet**, en raison de ses impacts, **ne présenterait pas d'incompatibilité avec le PADD**, en particulier vis-à-vis des orientations de préservation des quartiers emblématiques de l'histoire de Saint-Cyr-sur-Mer et de préservation du rôle **historique joué par l'agriculture dans l'économie communale** ;
- Indiquer que le chemin qui longe la voie ferrée, en secteur UDa, en limite du secteur UDb au sud de la voie, est le seul **accès routier** aux propriétés situées parcelles CO 84, CO 86 et CO 105 à 108 ;
- Demander quelles **solutions d'accès** sont proposées aux activités situées avenue des Lecques et à leurs salariés, suite à la mise en sens unique de cette avenue.

4.3 LES EXPRESSIONS SUR LA COMMUNE DE LA GARDE

Une contribution **d'une association** a été recueillie durant la concertation sur la mise en compatibilité du PLU de La Garde. Elle ne porte pas sur cette mise en compatibilité, mais sur le projet LNPCA. Si elle soutient la réalisation du RER Toulonnais, qui devrait, selon elle, entrer dans le cadre du CPER, **elle s'oppose au** « projet » LNPCA (ambition secteurs de ligne nouvelle), considéré comme ruineux, **destructeur de l'environnement et ne répondant pas aux problèmes de déplacement du quotidien.**

4.4 LES EXPRESSIONS SUR LA COMMUNE DE LA CRAU

Une contribution **d'une association** a été recueillie durant la concertation sur la mise en compatibilité du PLU de La Crau. Comme celle de La Garde, elle ne porte pas sur la mise en compatibilité mais sur le projet LNPCA et le RER Toulonnais.

L'association, bien que favorable à la réalisation du RER Toulonnais pour le transport ferroviaire du quotidien, financé dans le cadre du CPER, conteste la réalisation de la bifurcation de la Pauline, jugée trop coûteuse, impactante et surdimensionnée au regard de la fréquentation de la ligne Toulon-**Hyères. L'association considère que cette bifurcation n'est justifiée que par l'augmentation** des circulations de TGV prévue dans le cadre du « projet » LNPCA auquel elle réitère son opposition.

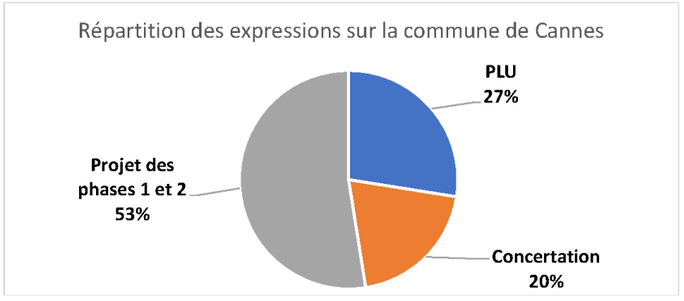
4.5 LES EXPRESSIONS SUR LA COMMUNE DE CARNOULES

Un courrier de la mairie, portant sur les propositions de modifications du PLU, a été transmis à SNCF Réseau et déposé dans le registre de la commune.

Il demande à SNCF Réseau de conserver l'emplacement réservé (ER) 23 et son accès, au niveau **du quartier des Maisons Neuves, et de pas créer un ER23b, sachant qu'un permis de construire a été délivré au niveau de cet ER23b, qui ne permet pas la création d'un nouvel accès, tel que prévu** dans la proposition de mise en comptabilité du PLU.

4.6 LES EXPRESSIONS SUR LA COMMUNE DE CANNES

110 participants ont contribué à la concertation sur la mise en compatibilité des documents **d'urbanisme de la commune de Cannes.**



LE PROJET DES PHASES 1 & 2
Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur
Compte-rendu de la concertation sur la mise **en compatibilité des documents d'urbanisme préalable à la déclaration d'utilité publique du** projet des phases 1 et 2 de la LNPCA

La très large majorité des expressions (82%) concerne le secteur de la dénivellation de la bifurcation de la ligne Cannes Grasse, et en particulier les résidences Mer et Plage (30% des expressions) et Château de la Mer (15%) et Cannes Les Plages (5%).

13% des expressions concernent le secteur de la future gare TER/TGV de Cannes La Bocca et 5% la commune de Cannes dans sa globalité.

4.6.1 LES EXPRESSIONS PORTANT SUR LE PROJET DES PHASES 1 ET 2 DE LA LNPCA

87 participants se sont exprimés sur le projet des phases 1 et 2 de la LNPCA et notamment sur la **dénivellation de la bifurcation de la ligne Cannes-Grasse, projet auquel 20% s'opposent et qui** suscite de nombreuses **inquiétudes, demandes de précisions et d'optimisations**.

Les inquiétudes portent sur :

- Les **impacts environnementaux du projet, qu'il s'agisse du risque d'inondations lié à la réalisation d'une tranchée couverte ou du Font de Veyre et du Devens ou de la destruction d'espèces végétales remarquable**s ;
- Les **travaux**, considérés comme « titanesques » et trop coûteux au regard de la fréquentation de la ligne Cannes-Grasse ;
- La **dégradation de la qualité du cadre de vie, avec l'ajout de nuisances sonores et visuelles** (passerelles) ;
- La **dévalorisation foncière des propriétés situées à proximité** ;
- Les **accès riverains** et en particulier à la Clinique du Méridien.

Des précisions sont demandées en majorité par les résidents du Château de la Mer qui souhaitent disposer de visuels précis de réalisation de la tranchée couverte**. Des demandes d'informations** détaillées sur les **impacts des travaux et les procédures réglementaires en cas d'expropriation, ainsi que de réalisation d'études acoustiques sont également formulées.**

Des demandes de maintien des passages souterrains, de couverture de la tranchée au droit de la résidence Mer et Plage et de végétalisation de la couverture au droit du Château de la Mer sont **adressées au maître d'ouvrage.**

8 participants expriment leur souhait de maintien de la gare de la Bocca actuelle et la moitié privilégient à ce titre la solution de déconnexion de la ligne Cannes-Grasse telle que proposée par certains participants lors de la concertation de mars 2021.

11 participants font part de leur soutien au projet, à même de répondre à l'augmentation de performance des circulations ferroviaires. Néanmoins, certains conditionnent leur soutien à la prise **et au respect d'engagements très forts du maître d'ouvrage pour réduire les impacts du projet.**

Parmi les 14 participants s'étant exprimés sur le projet de gare nouvelle sur le site du SICASIL :

- 10 participants ont fait part de leur **soutien à la création d'une nouvelle desserte** qui **permettra, selon eux, d'accroitre l'attractivité de la ville et contribuera au dynamisme** économique du nouveau quartier de la Roubine ;
- 3 participants, propriétaires au Royal Palm, ont indiqué être **opposés au projet** en raison des nuisances et pertes foncières engendrées ou ont **demandé des renseignements** sur la **date d'arrêt du projet définitif.**

Une expression en faveur de la réalisation de la 4ème voie en gare de Cannes centre a été formulée.

4.6.2 LES EXPRESSIONS PORTANT SUR LE PLU DE CANNES

Plus des ¾ des 44 expressions sur les modifications du PLU de Cannes ont porté sur la **suppression des Espaces Verts Protégés (EVP), d'abord au droit de la résidence Mer et Plage** (423 m²) et de la résidence du Château de la Mer (965 m²)**, ainsi que sur celle de l'Espace Boisé** Classé (EBC) du square Morès.

Les participants contestent le bien-fondé **de ces suppressions qu'ils considèrent comme étant** incompatibles avec le PADD et PLU de la commune, ces espaces étant classés et ayant vocation à contribuer au maintien de la biodiversité. Des participants citent en particulier l'orientation n°4 du PLU qui vise à veiller à la performance environnementale dans les projets de construction et **d'aménagement et qui, à leurs yeux, ne serait pas respectée dès lors que les EBC** précités seraient supprimés.

La présence d'un pigeonnier classé sur la parcelle concernée de la résidence Mer et Plage est également évoquée comme motif de préservation de cet espace.

L'opposition des propriétaires de cette résidence apparaît **d'autant plus vive qu'ils indiquent que, lors de la concertation de mars 2021, le maître d'ouvrage avait indiqué que la résidence ne serait pas** impactée, les travaux devant être réalisés dans les emprises ferroviaires.

3 participants, dont la Ville de Cannes, **indiquent que la suppression de ces EBC doit faire l'objet d'un engagement formel du maître d'ouvrage de remplacer** et réaménager ces espaces de manière qualitative à la fin des travaux et de préserver les arbres remarquables.

Les autres expressions des participants sur la mise en compatibilité du PLU de Cannes portent sur :

- **L'in**compatibilité de la tranchée couverte et des ouvrages prévus au niveau du Font de Veyre et du Devens **avec l'orientation n°3 du PLU** qui vise à mettre en sécurité les personnes et les biens face aux risques et incidences du changement climatique, mentionnée par 4 participants ;
- **L'utilisation** par le projet ferroviaire de **l'actuelle aire de jeux** située Bd Francis Tonner pour des installations temporaires de chantier, rejetée par un participant ;
- La **levée d'un ancien emplacement réservé** sur une parcelle potentiellement concernée par le projet**, qui fait l'objet d'une question** ;
- **La portée et la date de prise d'effet de la procédure** de mise en compatibilité du PLU, qui **n'avait pas été annoncée lors de la précédente phase de concertation et** sur laquelle un participant demande des précisions.

4.6.1 LES EXPRESSIONS PORTANT SUR LA CONCERTATION

Les 32 participants **à s'être** exprimés sur la concertation questionnent, dans plus de 40% des cas, la **transparence et la sincérité du maître d'ouvrage**. Ainsi, 13 participants, notamment de la résidence Mer et Plage, accusent **le maître d'ouvrage d'une part d'avoir menti lors de la concertation** de mars 2021 en indiquant que la résidence ne serait pas impactée par les travaux et **d'autre part** de renier ses engagements de 2019 en ne prévoyant plus de protections acoustiques.

L'absence de visibilité des réponses apportées aux questions posées sur le site internet durant la concertation est mentionnée par 5 participants et perçue comme une volonté délibérée d'**opacité.**

Enfin, le manque de sincérité **du maître d'ouvrage** est mentionné par certains participants en référence à la tenue de cette concertation durant la période estivale, perçue comme une volonté de **la part du maître d'ouvrage de limiter la participation du public.**

LE PROJET DES PHASES 1 & 2
Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur
Compte-rendu de la concertation sur la mise **en compatibilité des documents d'urbanisme préalable à la déclaration d'utilité publique du** projet des phases 1 et 2 de la LNPCA

40% des expressions sur la concertation concernent le **manque d'information et de la faiblesse des moyens d'information et d'expression mis à disposition.**

8 participants ont déclaré ne pas avoir été informés de la tenue de la concertation, des moyens **d'expression** ou encore des expropriations. Ces derniers ont exprimé le souhait que les riverains directement concernés par ces expropriations soient personnellement contactés par le maître **d'ouvrage** et 2 participants ont sollicité un échange avec SNCF Réseau.

2 participants indiquent avoir demandé à plusieurs reprises la mise à disposition de dossiers de concertation et de registres en mairie annexe de Cannes La Bocca.

Enfin, **4 modifications de formulations** du dossier de concertation ont été demandées.

5 LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION

5.1 UNE PARTICIPATION TRÈS MODÉRÉE, À L'EXCEPTION DE CANNES ET, DANS UNE MOINDRE MESURE, SAINT-CYR-SUR-MER

La très faible participation sur les communes de Marseille, La Garde, La Crau et Carnoules peut **s'expliquer par plusieurs raisons** :

- Des concertations sur le projet ont été menées en 2019 puis 2020 et 2021 sur ces communes **avec des positions dans l'ensemble convergentes entre le maître d'ouvrage et les** participants sur la plupart des secteurs concernés par le projet des phases 1 & 2 de la LNPCA ;
- La mobilisation locale a été générée par le bouche-à-**oreille de la part d'acteurs fortement** mobilisés sur le projet des phases 1 & 2 de la LNPCA, notamment en raison des craintes **qu'il suscite, ce qui n'est pas le cas sur ces 3 communes** ;

La sur-représentation de la participation cannoise peut **s'expliquer** par la mobilisation très active de riverains inquiets voire opposés à la réalisation de la dénivellation de la bifurcation de la ligne Cannes-**Grasse et par celle de l'association du SID**, malgré les nombreuses concertations et prises en considération déjà effectuées par SNCF Réseau sur ce secteur. Sur cet aménagement, la concertation de mars et avril 2021 avait déjà très fortement mobilisé la participation du public.

5.2 LES ÉLÉMENTS POUR PRÉPARER L'ENQUÊTE D'UTILITÉ PUBLIQUE

5.2.1 A MARSEILLE, LA GARDE ET LA CRAU

En l'absence de remarques, le dossier **de mise en compatibilité des documents d'urbanisme** qui sera soumis **à l'enquête d'utilité publique sera** basé sur celui proposé à la concertation pour la mise **en compatibilité des documents d'urbanisme**.

5.2.2.A SAINT-CYR-SUR-MER

Concernant les emprises du projet et des zones de travaux, notamment sur les terres agricoles, le ma**ître d'ouvrage s'engage à poursuivre ses études d'optimisation visant à les réduire au maximum** et à partager les résultats de celles-ci avec la Ville de Saint-Cyr-sur-Mer.

Le **maître d'ouvrage** prévoit de prendre contact, dans les meilleurs délais, avec les propriétaires des habitations concernées par les acquisitions afin de poursuivre ses échanges avec eux.

Concernant la demande d'étude d'un positionnement de la gare plus à l'ouest, cette proposition avait déjà été formulée lors de la concertation de 2020 et son analyse avait conduit à identifier les problèmes suivants :

- **Cette proposition présente l'inconvénient majeur de ne** pas **s'inscrire en** synergie avec le projet urbain « Pradeaux gare » porté par la municipalité ;
- Dans les objectifs du projet des phases 1 & 2, cette synergie est un objectif central en relation **aussi avec les thématiques d'inter**-modalités avec les transports en commun portées par les collectivités ;

LE PROJET DES PHASES 1 & 2
Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur
Compte-rendu de la concertation sur la mise **en compatibilité des documents d'urbanisme préalable à la déclaration d'utilité publique du** projet des phases 1 et 2 de la LNPCA

- Par ailleurs, cette localisation conduirait à déplacer encore un peu plus le Pôle **d'échange** multimodal du centre-**ville de Saint Cyr, éloignant ainsi l'accessibilité en mode actif** ;
- Techniquement le positionnement de la gare **et le rétablissement des voies d'évitement fret à l'est de celle**-ci augmenteraient **l'impact sur le** territoire et compliqueraient **l'insertion des** aiguillages dans des zones de raccordement parabolique.

Le projet retenu suite à la concertation de 2020, et dont les implications ont conduit à la concertation **de l'été 2021 sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme,** a été conçu dans ce sens, en étroite coordination avec la municipalité élue en 2020.

5.2.2 A CARNOULES

Le maître d'ouvrage s'engage à rechercher et à proposer à la Ville de Carnoules une ou plusieurs **solutions alternatives à la création de l'ER23b.**

Par ailleurs, le maître d'ouvrage poursuivra ses échanges avec la Ville en vue de réduire au maximum les emprises ferroviaires et les incidences de la phase travaux sur le schéma de circulation dans le quartier des Maisons Neuves.

5.2.3 A CANNES

Le maître d'ouvrage a bien noté **l'importance l'EVP de la copropriété Mer et Plage**.

Il cherchera d'autres zones d'implantation des installations temporaires de chantier.
Ces dernières sont indispensables à la réalisation des travaux.
Dans l'immédiat, le déclassement de cet EVP est conservé dans le dossier. Il sera levé si un emplacement plus consensuel et techniquement satisfaisant est trouvé dans la suite des études.

Concernant la suppression de**s EVP et EBC concernés par le projet, le maître d'ouvrage s'engage** à :

- Une remise en état de qualité des zones utilisées de façon temporaire pour la réalisation des travaux ;
- Préserver les arbres remarquables ;
- Compenser à raison de deux arbres replantés tout arbre abattu.

Par ailleurs, le maître d'ouvrage apportera au dossier soumis à l'enquête publique les modifications de formulations demandées.

Enfin, des rendez-vous seront pris **d'ici l'enquête publique,** avec les habitants en ayant formulé la demande au cours de la présente concertation.

3.5 CONCERTATION SUR LES VARIANTES DES TRACES ET DE POSITIONS DE LA GARE DE LA PRIORITE 1 - AVRIL 2016 – JANVIER 2017

LIGNE NOUVELLE PROVENCE CÔTE D'AZUR

COMPTE-RENDU DE LA CONCERTATION

PORTANT SUR LA DÉSATURATION DES NŒUDS FERROVIAIRES MARSEILLAIS ET AZURÉEN (PRIORITÉ 1)

21 AVRIL 2016 – 9 JANVIER 2017

www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr @ProjetLNPCA

Les études préalables à l'Enquête d'Utilité Publique sont financées par :

L'auteur de cette publication en est le seul responsable.
L'Union européenne ne saurait être tenue pour responsable de l'utilisation qui pourrait être faite des informations qui y figurent.

SOMMAIRE

1 LE PROJET LIGNE NOUVELLE PROVENCE CÔTE D'AZUR

La Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur en résumé . . . 6
L'historique du projet : les principales étapes. . . . 7
Le calendrier et les partenaires du projet . . . 11
Les instances de gouvernance et de concertation continue avec les acteurs du projet . . . 12

2 LE CADRE DE LA CONCERTATION

Le cadre réglementaire . . . 14
Une concertation sous l'égide de la Commission nationale du débat public. . . . 14
Les objectifs de la concertation. . . . 15
Les territoires concernés . . . 16

3 LES MODALITÉS DE LA CONCERTATION

L'étude de contexte. . . . 18
Le comité de pilotage du 12 avril 2016 : validation d'une concertation en 3 temps . . . 19
Le temps 1 : l'information du public et les échanges avec les associations et les acteurs socio-économiques . . . 20
Le temps 2 : les échanges avec les élus . . . 24
Le comité de pilotage du 23 septembre 2016 : les variantes de tracés et de gares soumises à la concertation avec le public . . . 27
Le temps 3 : l'information et la participation du public . . . 29

4 L'ANALYSE QUANTITATIVE DE LA CONCERTATION AVEC LE PUBLIC

La méthode . . . 36
Une forte participation du public . . . 36
Les données quantitatives relatives aux variantes de gares. . . . 38
Les données quantitatives relatives aux variantes de tracés . . . 39
Les données quantitatives relatives aux thématiques . . . 40
La fréquentation du site Internet www.lignenouvelleprovencecotedazur.fr . . . 51
L'activité sur les réseaux sociaux. . . . 52
Les retombées médiatiques . . . 53

5 L'ANALYSE QUALITATIVE DE LA CONCERTATION AVEC LE PUBLIC

Les attentes et problèmes d'ordre général . . . 58
Les attentes et problèmes spécifiques aux territoires . . . 64
Les attentes et problèmes spécifiques aux gares. . . . 66
Les attentes et problèmes spécifiques aux tracés . . . 69

6 LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION AVEC LE PUBLIC

Les enseignements pour le projet. . . . 76
Les enseignements pour la concertation . . . 78
La synthèse des enseignements . . . 82

PRÉAMBULE

Ce document présente le **compte-rendu de la concertation avec le public de la Priorité 1 du projet Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur portant sur la désaturation des nœuds ferroviaires marseillais et azuréen**, conduite du **21 avril 2016 au 9 janvier 2017**, conformément aux articles L121-1 du code de l'environnement, L103-2 à L103-6 et R103-1 à R103-3 du code de l'urbanisme.

Ce compte-rendu, établi par SNCF Réseau, rappelle l'historique du projet, présente le cadre et le dispositif de concertation mis en place et synthétise les avis recueillis. Il propose enfin une mise en lumière des principaux enseignements de la concertation avec le public.

Le présent compte-rendu sera rendu public.

LA LIGNE NOUVELLE PROVENCE CÔTE D'AZUR EN RÉSUMÉ

La région Provence-Alpes-Côte d'Azur, compte **3 des 10 premières agglomérations** françaises.
Du fait de la présence des Alpes au nord, elle se trouve enclavée dans un espace européen de plus en plus interconnecté.

Le potentiel de développement de l'arc méditerranéen, dont la région Provence-Alpes-Côte d'Azur peut être un pivot important, dépend largement des conditions de déplacement.

Les conditions actuelles de déplacement se dégradent de façon continue, malgré les investissements et infrastructures (routières, ferroviaires, de transports en commun en site propre) réalisées. En effet, **les bénéfices de ces infrastructures sont « absorbés » par l'augmentation des besoins en déplacement** d'une population en croissance et des activités économiques en développement.

Cette situation conduit à du temps perdu dans les embouteillages, une augmentation de la pollution atmosphérique, une augmentation des accidents de la route, de mauvais niveaux de services ferroviaires, une dégradation des conditions de vie des habitants et au final **une perte d'attractivité du territoire** de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur.

Pour améliorer cette situation, **il est indispensable d'augmenter la capacité ferroviaire de la ligne actuelle** qui date de 1860 et se trouve complètement saturée au droit des nœuds ferroviaires marseillais et azuréen.

Si des améliorations du réseau ferroviaire existant sont prévues et apporteront pour un temps des solutions, elles trouveront leurs limites liées à une infrastructure unique qui supporte tous les trafics : TER, Intercités, grandes lignes, fret.

Seule la réalisation d'une infrastructure nouvelle permettra de constituer **un réseau maillé et performant**, et apportera **une réponse efficace et durable** au fonctionnement du système ferroviaire.

La réalisation d'une ligne nouvelle, par doublement des infrastructures existantes sur certains tronçons et par création de voies nouvelles sur d'autres, permettra de **libérer de la capacité sur la ligne historique, de doubler à terme les services de transport du quotidien et d'apporter une plus grande fiabilité** du réseau ferroviaire sur les sections les plus fréquentées.

Ainsi, le projet Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur a-t'il vocation à :

- **répondre aux besoins** de déplacement du quotidien ;
- **rapprocher les agglomérations** d'Aix-Marseille, de Toulon, de Nice et de la Côte d'Azur pour consolider l'essor économique régional et mettre en synergie ses pôles économiques ;
- **construire l'arc ferroviaire méditerranéen** Barcelone - Marseille - Gênes ;
- **connecter la région Provence-Alpes-Côte d'Azur aux autres régions** françaises et européennes.

La réalisation d'une infrastructure ferroviaire nouvelle permettra d'offrir les capacités de desserte TER fixées par la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur (autorité organisatrice des transports régionaux) et les services longue distance (Intercités, TGV) suivants :

- 8 trains par heure pour les gares péri-urbaines les plus importantes : gares Marseille Saint-Charles, Nice Aéroport, etc. ;
- 4 trains par heure pour les gares périphériques des grandes agglomérations ;
- 2 trains par heure pour les secteurs les moins densément peuplés ;
- 5 TGV par heure entre Marseille et Nice.

L'HISTORIQUE DU PROJET : LES PRINCIPALES ÉTAPES

LES GRANDES ÉTAPES ANTÉRIEURES À LA COMMISSION MOBILITÉ 21

→ **De février à juillet 2005 :** débat public sur l'opportunité du projet ;

→ **De 2006 à 2008 :** études complémentaires menées par SNCF Réseau sur 14 scénarios ;

→ **29 juin 2009 :** choix de la famille de scénarios Métropoles du Sud passant par Marseille, Toulon et Nice ;

→ **24 juin 2010 :** décision du comité de pilotage de lancer les études préalables à l'Enquête d'Utilité Publique du projet ;

→ **11 juillet 2011 :** validation des quatre scénarios (fonctionnalités et fuseaux de passage du projet) portés à la concertation avec le public ;

→ **De septembre à décembre 2011 :** concertation avec le public sur les fonctionnalités et les fuseaux de passage du projet.

Suite à la concertation avec le public de 2011, décisions du comité de pilotage du 22 décembre 2011 :

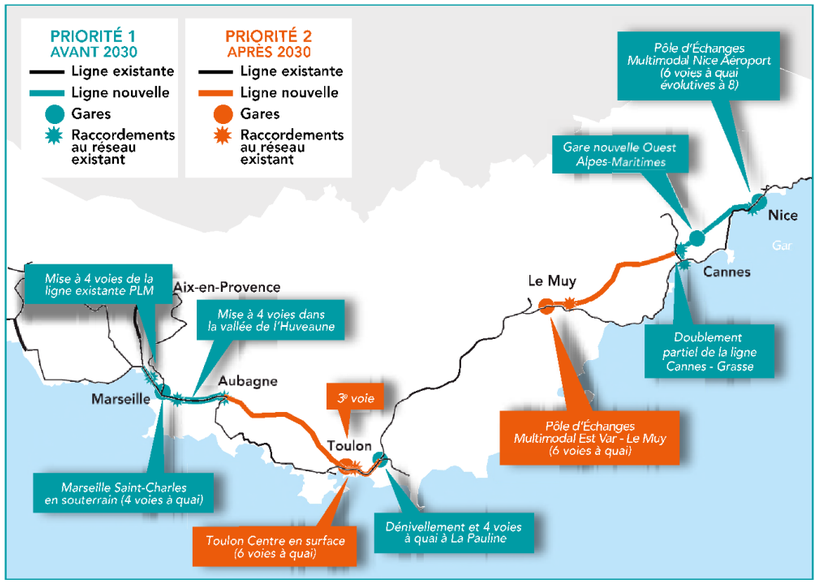
- demande de remise en ordre du projet, en partant des besoins de proximité,
- fixation des modalités de poursuite de la concertation avec les élus et les comités territoriaux,
- demande d'adaptation de la vitesse aux contraintes du territoire,
- réaffirmation du scénario Métropoles du Sud,
- poursuite des études à Marseille et dans les Alpes-Maritimes sur la base du consensus constaté,
- demande d'approfondissement des études en prenant en compte en priorité les besoins de transports du quotidien, sur les points qui ont fait l'objet d'incompréhension au niveau local,
- décision d'abandon de l'option de gare Toulon Est, du passage dans le Bandol et de création d'une ligne nouvelle dans le sillon permien.

LA COMMISSION MOBILITÉ 21 ET LE PHASAGE DU PROJET

→ **2012 :** prise en compte des enseignements de la concertation avec le public pour donner la priorité aux trains du quotidien et abandonner la notion de LGV PACA pour faire évoluer le projet vers une ligne nouvelle ;

→ **21 octobre 2013 :** décision ministérielle suite aux recommandations de la Commission Mobilité 21 actant les priorités suivantes :

- **Priorité 1 (avant 2030) :** le traitement des nœuds marseillais (pour un montant maximal de 2,5 milliards d'euros en 2015) et azuréen (pour 4,2 milliards d'euros en 2015) est retenu ;
- **Priorité 2 (entre 2030 et 2050) :** poursuite des sections de ligne nouvelle entre Aubagne et Toulon d'une part, Le Muy et la ligne actuelle Cannes - Grasse d'autre part, pour un montant de 5,3 à 7,8 milliards d'euros en 2015.



Les autres sections du projet initial entre Toulon et Est-Var et entre Nice et l'Italie correspondent à des horizons de réalisation plus lointains, au-delà de 2050.

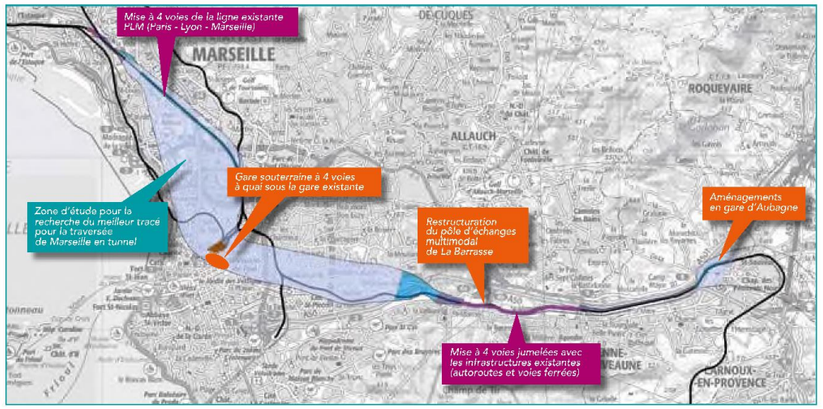
LE CHOIX DE LA ZONE DE PASSAGE PRÉFÉRENTIELLE

→ **Automne 2013 :** information et consultation des élus, puis du public, sur **la Zone de Passage Préférentielle (ZPP) des aménagements de la Priorité 1 ;**

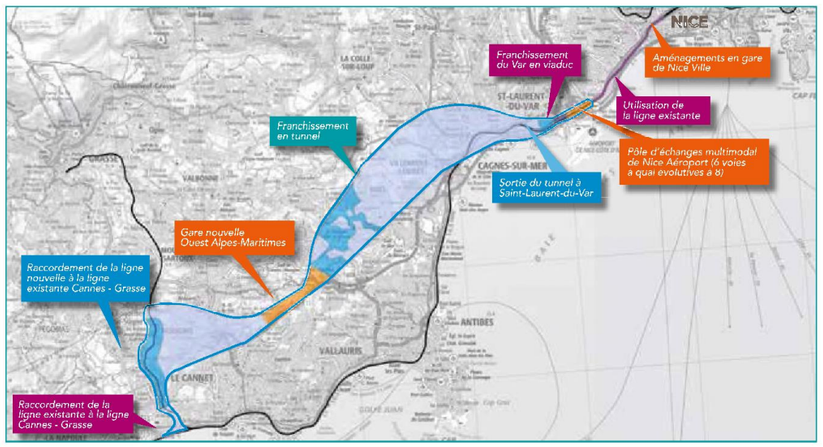
→ **Printemps 2014 :** information et consultation des élus, puis du public, sur **la ZPP des aménagements de la Priorité 2 ;**

→ **7 mai 2014 :** décision ministérielle de validation de la ZPP de la Priorité 1 pour le **traitement des nœuds ferroviaires marseillais et azuréen**[1].

LA ZONE DE PASSAGE RETENUE POUR LA RECHERCHE DU MEILLEUR TRACÉ DANS LES BOUCHES-DU-RHÔNE



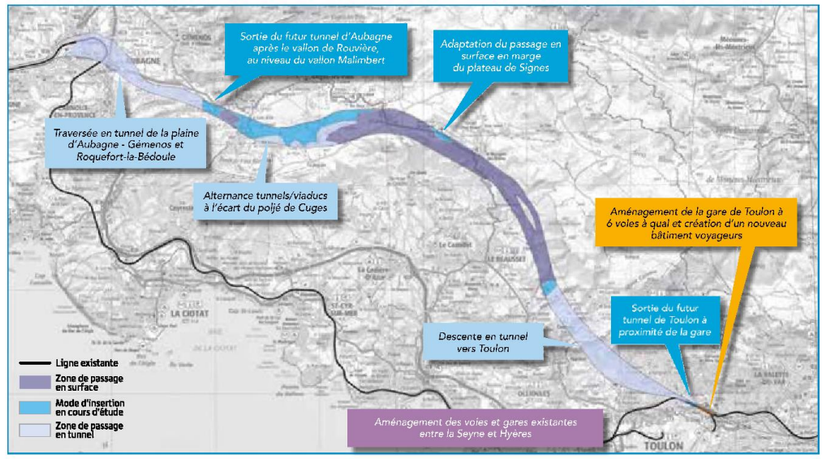
LA ZONE DE PASSAGE RETENUE POUR LA RECHERCHE DU MEILLEUR TRACÉ DANS LES ALPES-MARITIMES



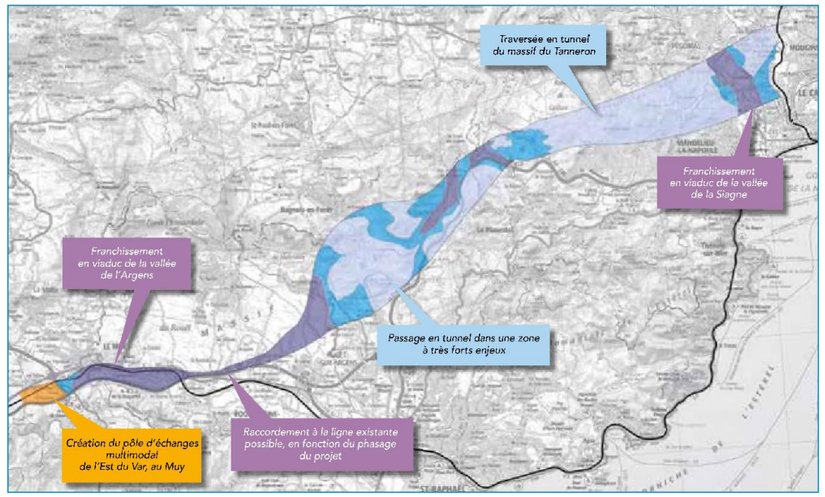
[1] La décision ministérielle du 7 mai 2014 est disponible annexe A1.4

→ **13 avril 2015 :** décision ministérielle de validation de la **Zone de Passage Préférentielle des aménagements de la Priorité 2**[2].

LA ZONE DE PASSAGE RETENUE POUR LA RECHERCHE DU MEILLEUR TRACÉ ENTRE AUBAGNE ET TOULON



LA ZONE DE PASSAGE RETENUE POUR LA RECHERCHE DU MEILLEUR TRACÉ ENTRE LE MUY ET LA SIAGNE



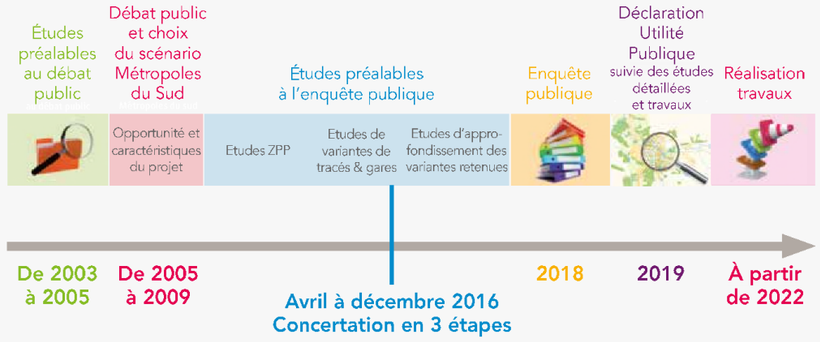
→ **Septembre 2015 :** décision de la Commission Nationale du Débat Public de ne pas organiser un nouveau débat public et de poursuivre le processus de concertation sous l'égide **du garant de la concertation, Philippe Quévremont ;**

→ **12 avril 2016 :** validation, par le comité de pilotage, du dispositif de concertation sur les variantes de tracés et de positions de gares de la Priorité 1.

[2] La décision ministérielle du 13 avril 2015 est disponible annexe A1.5

LE CALENDRIER ET LES PARTENAIRES DU PROJET

PLANNING GÉNÉRAL DU PROJET



LES PARTENAIRES ET COFINANCEURS DES ÉTUDES

Suite à la décision ministérielle du 15 juin 2009 en faveur du scénario Métropoles du Sud, une convention de partenariat pour la réalisation des études a été signée le 23 décembre 2010.

Aujourd'hui, les cofinanceurs des études du projet sont :

- **l'Union Européenne ;**
- **l'État ;**
- **la région Provence-Alpes-Côte d'Azur ;**
- **le conseil départemental des Alpes-Maritimes ;**
- **le conseil départemental du Var ;**
- **le conseil départemental des Bouches-du-Rhône ;**
- **la métropole Nice Côte d'Azur ;**
- **la communauté d'Agglomération Toulon Provence Méditerranée ;**
- **la métropole Aix-Marseille Provence ;**
- **SNCF Réseau.**

LES INSTANCES DE GOUVERNANCE ET DE CONCERTATION CONTINUE AVEC LES ACTEURS DU PROJET

LES INSTANCES DE GOUVERNANCE

La gouvernance du projet est assurée par :

- le **comité de pilotage** (COPIL), présidé par le préfet de région et associant les représentants de tous les cofinanceurs, assure le pilotage et la validation générale des études jusqu'à l'Enquête d'Utilité Publique ;
- le **comité technique** (COTECH), présidé par Vincent Pourquery de Boisserin, ingénieur général des ponts, des eaux et des forêts, et associant tous les cofinanceurs, prépare les réunions du COPIL et suit l'avancement des études ;
- les **comités thématiques** (COTHEM), animés par SNCF Réseau et associant les représentants techniques des cofinanceurs, ainsi que des personnalités compétentes ou des acteurs locaux concernés par la thématique traitée dans le comité, contribuent à la production des études.

  3 COTHEM ont été mis en place :
  - Services & Fonctionnalités,
  - Environnement & Développement Durable,
  - Gares.
- les **comités territoriaux** (COTER), présidés par les préfets de département et associant des représentants des collectivités (cofinanceurs ou non) concernées par le projet, du monde économique et des associations, ont vocation à recueillir et faire remonter au COPIL des propositions, remarques et suggestions, émises par l'ensemble de la société civile dans chaque département.

LES INSTANCES DE CONCERTATION

Le préfet de région a mis en place, parallèlement au COPIL, le comité de la concertation, instance spécifique au projet Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur. Composé des préfets de département, des cofinanceurs et du garant de la concertation, il assure le suivi du dispositif de concertation et d'information du public.

Le comité de la concertation s'appuie sur :

- le **collège des acteurs** (COLAC), instance de relais des acteurs à l'échelle globale du projet, animé par SNCF Réseau, qui associe les représentants des acteurs non cofinanceurs et le garant de la concertation pour faire part au COPIL de leurs avis et observations sur le déroulement de la concertation et l'application de la charte de concertation ;
- les **commissions consultatives** départementales qui permettent l'expression des élus locaux.

Ces comités peuvent s'appuyer sur des groupes de travail thématiques et des groupes de travail géographiques, qui peuvent être créés autant que de besoin.

LE CADRE RÈGLEMENTAIRE

La concertation conduite en 2016 et début 2017 a été engagée au titre[3] :

- de la concertation continue relative au projet, menée en application du 4e alinéa de **l'article L.121-1 du code de l'environnement** par SNCF Réseau, maître d'ouvrage depuis la clôture du débat public ;
- de **l'article L.103-2 du code de l'urbanisme** et suivants **et R.103-1** portant sur la création de trois gares : gare nouvelle souterraine de Marseille Saint-Charles, gare nouvelle Ouest Alpes-Maritimes et gare nouvelle TGV de Nice Aéroport.

UNE CONCERTATION SOUS L'ÉGIDE DE LA COMMISSION NATIONALE DU DÉBAT PUBLIC

LA COMMISSION NATIONALE DU DÉBAT PUBLIC

La **Commission nationale du débat public** (CNDP) créée en 1995, est, depuis la loi « relative à la démocratie de proximité » du 27 février 2002, une autorité administrative indépendante.

Elle est chargée de **veiller au respect de la participation du public** au processus d'élaboration des projets - publics ou privés - d'aménagement ou d'équipement d'intérêt national (création d'autoroutes, de lignes ferroviaires, de lignes électriques, etc.), dès lors qu'ils comportent de forts enjeux socio-économiques ou ont des impacts significatifs sur l'environnement ou l'aménagement du territoire.

La CNDP est saisie de tous les projets d'aménagement ou d'équipement qui, par leur nature, leurs caractéristiques techniques ou leur coût prévisionnel, tel qu'il peut être évalué lors de la phase d'élaboration, répondent à des critères ou excèdent des seuils fixés par décret en Conseil d'Etat[4].

Lorsque la CNDP estime que c'est nécessaire, elle désigne **un garant chargé de veiller au bon déroulement de la concertation** avec le public. Le garant représente la CNDP et porte ses valeurs auprès du maître d'ouvrage et du grand public.

LE GARANT DE LA CONCERTATION

Le 4 mars 2015, la CNDP a nommé **Philippe Quévremont, garant de la concertation** sur le projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur[5]. Sa mission est de veiller au bon déroulement de la mise en œuvre des modalités d'information et de participation du public.

Dans la phase de préparation de la concertation avec le public de 2016, **le garant de la concertation a ainsi participé aux réunions des instances** suivantes en 2015 :

- collège des acteurs les 8 avril et 29 septembre ;
- comité de pilotage du 21 mai ;
- comité territorial des Alpes-Maritimes (28 octobre), des Bouches-du-Rhône (3 novembre) et du Var (3 novembre) ;
- comités techniques du 5 novembre 2015, 4 février, 17 mars et 7 avril 2016.

[3] La Décision du Président de SNCF Réseau de lancer la concertation est disponible annexe A1.6 - [4] Le dossier de saisine de la CNDP pour le projet LNPCA est disponible annexe A1.1 -
[5] Le document de nomination est disponible annexe A1.2

Par ailleurs, **pour mieux identifier les attentes du public** en vue de la concertation à organiser en 2016, **le garant a rencontré**, courant octobre 2015, **23 associations et collectifs**. Lors du comité technique du 5 novembre 2015, le garant a fait part à SNCF Réseau, aux cofinanceurs et aux services de la Préfecture de région, des attentes le plus souvent exprimées par ces associations, à savoir :

- débattre en priorité du fonctionnement et de l'amélioration possible (sans attendre même le projet de ligne nouvelle) des « trains du quotidien » ;
- préciser les améliorations apportées par le projet de ligne nouvelle, en termes de service (temps de parcours, nombre de liaisons quotidiennes, etc.) et de robustesse d'exploitation (capacité à faire face aux incidents, etc.) ;
- présenter les conditions de financement du projet ;
- expliciter les modalités de réalisation du projet dans les Bouches-du-Rhône et les Alpes-Maritimes, au regard des risques naturels, de l'insertion dans le tissu urbain ou du positionnement des nouvelles gares ;
- intégrer les aménagements de la Priorité 2 dans le Var à la concertation de 2016.

Les modalités et l'organisation de la concertation ont été construites pour chacune de ses étapes en concertation avec le garant, **associé à la construction et à la tenue du processus**.

Durant la concertation avec le public, le garant a été destinataire des questions posées à SNCF Réseau. Son rôle a notamment consisté à veiller à un délai de réponse convenable aux questions posées.

LA DÉCISION DE POURSUIVRE LE PROCESSUS DE CONCERTATION

Le 2 septembre 2015, la CNDP, saisie par SNCF Réseau au titre de l'article L121-12 du code de l'environnement, a décidé après délibération qu'il n'y avait pas lieu d'organiser un nouveau débat public, au sens de l'article R-121-7 du code de l'environnement, sur le projet LNPCA.

Elle a recommandé à SNCF Réseau de poursuivre, jusqu'au lancement de l'enquête publique, le processus de concertation mis en place sous l'égide du garant qu'elle a désigné[6].

LES OBJECTIFS DE LA CONCERTATION

La concertation, qui s'est déroulée du **21 avril 2016 au 9 janvier 2017**, a porté sur les aménagements de la Priorité 1 du projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur, à savoir **la désaturation des nœuds ferroviaires marseillais et azuréen**.

Le public a été invité à s'exprimer sur le projet LNPCA et les variantes de tracés et de positions de gares de la Priorité 1.

L'objectif de SNCF Réseau était de retenir les tracés et les emplacements des gares **en vue de la constitution du dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique**.

[6] La décision de poursuivre le processus de concertation du 2 septembre 2015 est disponible annexe A1.3

LES TERRITOIRES CONCERNÉS

Le dispositif d'information et de participation a visé l'ensemble du territoire de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur et plus particulièrement les 18 communes concernées par les variantes de tracés et de positions de gares de la Priorité 1.

Les communes concernées dans les Bouches-du-Rhône sont :

- Aubagne ;
- La Penne-sur-Huveaune ;
- Marseille.

Les communes concernées dans le Var sont :

- La Farlède ;
- La Crau ;
- La Garde.

Les communes concernées dans les Alpes-Maritimes sont :

- Antibes ;
- Cannes ;
- Mouans-Sartoux ;
- Biot ;
- Cagnes-sur-Mer ;
- Le Cannet ;
- Mougins ;
- Nice ;
- Saint-Laurent-du-Var ;
- Valbonne ;
- Vallauris ;
- Villeneuve-Loubet.

Par ailleurs, une information a été apportée sur les communes de la vallée de la Siagne, notamment Pégomas et La Roquette-sur-Siagne.

[7] La totalité des supports d'invitation et d'information diffusés au cours de la concertation avec le public est disponible annexe 2

L'ÉTUDE DE CONTEXTE

Afin de préparer la concertation, une étude de contexte a été réalisée par le cabinet Nicaya Conseil, agence conseil de SNCF Réseau. Elle a consisté à interroger **différents acteurs** du territoire et **à analyser la situation** du projet.

Entre novembre 2015 et février 2016, **plus de 80 acteurs du territoire** ont été rencontrés au cours d'entretiens individuels (co-financeurs, élus locaux, services techniques, institutionnels, associations, etc.).

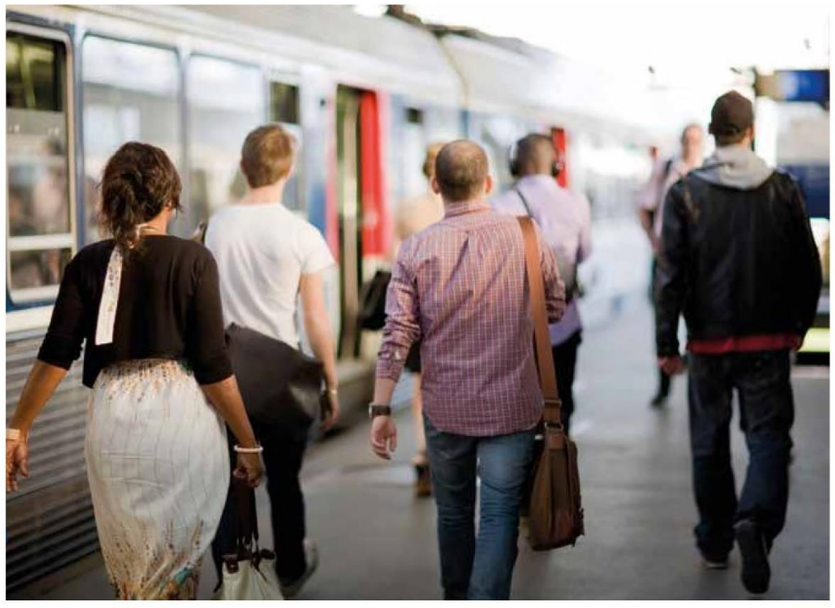
Cette phase d'écoute a notamment permis de :

→ **comprendre les différents points de vue** exprimés ;

→ **analyser la situation actuelle du projet**, dans la perspective de la conception d'un dispositif de concertation et de communication ad hoc.

Les principaux résultats de l'analyse de contexte ont été les suivants :

- un niveau de connaissance très hétérogène du projet ;
- des interrogations quant à sa faisabilité et sa finançabilité ;
- des craintes locales fortes vis-à-vis des impacts du projet ;
- des préférences exprimées pour des scénarios de projet non retenus ;
- des horizons de réalisation trop lointains ;
- une certaine impatience de voir le projet se réaliser ;
- une mauvaise identification des bénéfices apportés par la Priorité 1 et à long terme par l'ensemble du projet, notamment sur l'amélioration des mobilités et des transports du quotidien ;
- des attentes sur les modalités d'information et de participation du public.



LE COMITÉ DE PILOTAGE DU 12 AVRIL 2016 : VALIDATION D'UNE CONCERTATION EN 3 TEMPS

Le comité de pilotage du 12 avril 2016 a validé les modalités d'information et de participation du public relatives au projet de ligne nouvelle pour l'année 2016, en 3 temps.

Le **temps 1**, d'information sur le projet et ses bénéfices, ainsi que d'échanges avec les acteurs socio-économiques et associatifs a démarré le 21 avril. **Il s'est poursuivi jusqu'à la fin de la phase de concertation avec le public** et a visé à :

→ **apporter au public une information sur** :
- les conditions actuelles de déplacement dans les trois départements littoraux et notamment au sein des métropoles d'Aix-Marseille, de Toulon et de Nice et de la Côte d'Azur, ainsi que l'évolution de ces conditions au cours du temps ;
- l'évolution de la congestion routière et de la saturation ferroviaire et leurs incidences socio-économiques et environnementales ;
- les apports du projet de ligne nouvelle en termes de mobilité et d'amélioration des conditions de vie des habitants, entreprises et visiteurs touristiques de la région ;

→ **échanger en ateliers thématiques avec les associations et les acteurs socio-économiques**, sur les enjeux de la « saturation ferroviaire du réseau en région Provence-Alpes-Côte d'Azur » et la « prise en compte de l'environnement et du développement durable par SNCF Réseau dans le cadre du projet LNPCA ».

Le **temps 2**, d'échanges avec les élus, de début mai à fin septembre, a été consacré au **recueil des points de vue des élus** sur les résultats des études de variantes de tracés et de positions des gares. Le comité de pilotage du 20 septembre a pris en considération les échanges élus, et a décidé de présenter des propositions complémentaires dans le dossier support de la concertation avec le public en complément des variantes présentées par SNCF Réseau.

Le **temps 3**, d'information et de participation du public, qui s'est déroulé du 3 octobre au 30 décembre, a consisté à **informer** et à **recueillir les points de vue du public** sur les variantes de tracés et sur les positions de gares soumises à la concertation.

À la demande du garant de la concertation, ce temps 3 a été prolongé **jusqu'au 9 janvier 2017**, afin de permettre au public de prendre connaissance de la mise à jour de données cartographiques sur la commune de Biot (06), réalisée le 24 décembre 2016.

Ce dispositif a été présenté au collège des acteurs le 19 avril à Nice.

LE TEMPS 1 : L'INFORMATION DU PUBLIC ET LES ÉCHANGES AVEC LES ASSOCIATIONS ET LES ACTEURS SOCIO-ÉCONOMIQUES

L'INFORMATION DU PUBLIC SUR LE PROJET ET SUR SES BÉNÉFICES

Afin d'informer le plus large public possible du lancement de la phase d'information et de participation, du contenu du projet LNPCA et de ses bénéfices pour le territoire, différents supports ont été réalisés et diffusés d'avril à fin juin 2016 :

- **1 communiqué et 1 dossier de presse** d'annonce du lancement de la concertation et de présentation du projet ont été diffusés aux médias le 12 avril ;
- **3 encarts presse de 8 pages** présentant le projet dans chacun des trois départements concernés sont parus dans la Provence, Var Matin et Nice Matin le 7 mai.

Ces encarts ont été mis en ligne le 24 mai sur le site Internet du projet.

Le 21 avril, **le site Internet du projet**, www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr, a été largement actualisé par rapport à sa version antérieure.

Le site alors mis en ligne a été organisé en 3 grandes parties :

1. **« Le projet »** présente le projet et ses partenaires et donne accès à l'ensemble des documents produits ;
2. **« Les questions-réponses »** permet de poser des questions à SNCF Réseau ;
3. **« La concertation en 2016 »** décrit les modalités de la concertation et s'est enrichie des documents produits dans le cadre des ateliers sur la saturation ferroviaire et le développement durable.

Mi-juin, le dispositif d'information et de participation du public a été mis en ligne.

Des éléments d'information sur les enjeux de déplacements en région Provence Alpes Côte d'Azur, et sur le projet et ses bénéfices pour améliorer les déplacements du quotidien, ont également été mis à disposition sur le site Internet. Ils ont également été imprimés et diffusés à l'occasion des réunions des ateliers des mois de mai et juin[8].

- Le document **« Dispositif d'information et de participation du public »**, 4 pages A4, a été diffusé en 520 exemplaires.
- Le document **« Les déplacements à la loupe dans notre région »**, 12 pages A4, a été diffusé en 420 exemplaires.
- Le document **« Le projet et ses bénéfices pour améliorer les déplacements du quotidien »**.

Enfin, **les réseaux sociaux** ont permis de relayer l'information sur le lancement, puis sur l'actualité de la concertation.
Une campagne Facebook a été organisée du 9 au 13 mai et le compte **Twitter @ProjetLNPCA**, à partir duquel les informations clés de la concertation ont été relayées, a été créé le 7 avril.

[8]Le dispositif d'information et de participation du public, les éléments d'information sur les enjeux de déplacements en région Provence- Alpes-Côte d'Azur, et les éléments sur le projet et ses bénéfices pour améliorer les déplacements du quotidien représentent respectivement les livrets 0, 1 et 2 du dossier support de la concertation présenté dans le chapitre 3.2.6.1

LES ÉCHANGES AVEC LES ASSOCIATIONS ET LES ACTEURS SOCIO-ÉCONOMIQUES

Afin de **répondre aux attentes d'informations et d'échanges** des différents acteurs institutionnels et associatifs dès le début de la concertation, de **partager les enjeux liés à la saturation ferroviaire** (thématique demandée par le garant de la concertation) **et à la démarche de prise en compte de l'environnement** et du développement durable dans le projet de ligne nouvelle, et de permettre l'expression des différents points de vue sur ces thématiques, deux séries d'ateliers ont été organisées.

Atelier Saturation ferroviaire

- La séance n°1 du 12 mai à Marseille a permis de **dresser l'état des lieux** de la situation actuelle en matière de saturation ferroviaire sur l'ensemble du réseau régional.
- La séance n°2 du 6 juin à Nice a montré **l'évolution prévisionnelle de la saturation ferroviaire**, y compris en prenant en considération les différents projets d'amélioration des mobilités (routiers, ferroviaires et TCSP*).
- La séance n°3 du 4 juillet à Marseille a été consacrée à **l'évaluation comparée des différentes réponses possibles** face à la saturation ferroviaire, notamment la réalisation d'une 2e infrastructure ferroviaire le long de celle déjà existante et d'autre part la LNPCA.

Atelier Environnement et Développement Durable

- La séance n°1 du 23 mai à Nice a permis de **présenter les critères d'environnement et de développement durable** pris en compte par SNCF Réseau.
- La séance n°2 du 23 juin à Marseille a été dédiée à la **mise en œuvre des critères retenus pour l'évaluation des incidences** du projet ligne nouvelle sur les différents territoires concernés.

*La liste détaillée des participants aux ateliers, ainsi que les supports présentés et les synthèses réalisées sont disponibles annexe 3.1
*TCSP : Transport en commun en site propre

Après un appel à candidature et un travail avec Philippe Quévremont, garant de la concertation pour la CNDP, l'ensemble des acteurs volontaires a été invité à participer à ces ateliers. **52 organismes** (associations, chambres consulaires, syndicats professionnels et collectivités), représentés par **70 personnes**, **ont participé à ces ateliers**, ainsi que 3 particuliers[9].

A l'issue de chaque atelier, les documents de présentation ont été diffusés aux participants ainsi que la synthèse des échanges et des points de vue exprimés. L'ensemble de ces documents a également été mis en ligne au fil de l'eau.

La synthèse des travaux de ces ateliers, ainsi que les 34 contributions écrites transmises par les différents acteurs (18 contributions pour l'atelier Saturation Ferroviaire, 16 pour l'atelier Environnement et Développement Durable), ont été présentées dans le livret 3 du dossier support de la concertation avec le public (précisé ensuite), intégralement consacré à ces ateliers, diffusé et mis en ligne le 3 octobre 2016.

LES RÉUNIONS D'INFORMATION ET D'ÉCHANGES AUTOUR DU PROJET ET DU DISPOSITIF DE CONCERTATION

Durant toute la phase de concertation, SNCF Réseau s'est rendu disponible pour apporter des informations sur le projet à chaque fois que cela a été demandé par les acteurs locaux (associations, acteurs socio-économiques, etc.).

Ainsi, **8 réunions** ont été tenues sur l'ensemble de la période, afin de présenter le projet et de répondre aux questions des acteurs présents.

Dans les Alpes-Maritimes, 4 réunions ont été sollicitées par :
- le groupe de travail transport de la CCI* Côte d'Azur, le 18 avril à Nice ;
- le club business du Pays de Lérins, le 15 septembre à Cannes ;
- le club business de Sophia Antipolis, le 29 septembre à Sophia Antipolis ;
- la Fédération Nationale des Transports de Voyageurs, le 6 décembre à Nice.

Dans les Bouches-du-Rhône, 2 réunions ont été organisées à la demande de :
- la Confédération des Comités d'Intérêt de Quartier (CIQ*), le 14 novembre à Marseille ;
- la Zone d'activités Alpha, le 16 novembre à Aubagne.

Dans le Var, 2 collectivités ont demandé une réunion d'information :
- la Communauté d'Agglomération Var Estérel Méditerranée, le 3 novembre ;
- la Communauté de Communes Sud Sainte Baume, le 6 décembre au Castellet.

*CCI : Chambre de commerce et d'industrie
**CIQ : Comité d'intérêt de quartier
[9]La liste détaillée des participants aux ateliers est fournie en annexe, ainsi que les supports présentés et les synthèses réalisées (annexe A3.1).

LE TEMPS 2 : LES ÉCHANGES AVEC LES ÉLUS

LES RÉUNIONS EN PRÉFECTURE ET LES ÉCHANGES BILATERAUX[10]

LES RÉUNIONS D'OUVERTURE

6 réunions d'ouverture destinées à initier une étape d'échanges avec les élus ont été organisées dans les préfectures de chacun des trois départements.

Ces réunions ont eu lieu :
- le 28 avril, avec les collectivités (communes et EPCI*) concernées par les aménagements de Priorité 1 dans les Alpes-Maritimes ;
- le 11 mai, avec les présidents des communautés d'agglomération varoises et de l'association des maires du Var ;
- le 12 mai, avec les collectivités (communes et Communauté d'Agglomération Toulon Provence Méditerranée) concernées par la Priorité 1 dans le Var ;
- le 17 mai, avec les maires, députés et sénateurs de l'ouest Var concernés par la Zone de Passage Préférentielle des Priorités 1 et 2, ainsi que le Président du syndicat mixte de préfiguration du futur Parc Naturel Régional de la Sainte-Baume ;
- le 18 mai avec les maires, députés et sénateurs de l'est Var concernés par la Zone de Passage Préférentielle des Priorités 1 et 2 ;
- le 27 mai, avec les collectivités (communes et Métropole Aix-Marseille Provence) concernées par les aménagements de Priorité 1 dans les Bouches-du-Rhône.

L'objectif de ces réunions était de **partager, avec les élus, les résultats des études initiales de variantes de tracés et de positions de gares** réalisées par SNCF Réseau, et d'**amorcer une première série d'échanges** sur ces variantes. Ce travail collectif s'est ouvert sur une phase de travail associant SNCF Réseau et les élus des collectivités concernées qui a permis **d'identifier de nouvelles propositions et/ou d'ajuster celles déjà étudiées** par SNCF Réseau. Ces réunions visaient également à **échanger sur le dispositif de concertation** envisagé.

Lors de ces réunions, les demandes suivantes ont été formulées par les élus :

Dans les Alpes-Maritimes

- étudier l'hypothèse d'une gare Ouest Alpes-Maritimes à Cannes ;
- prévoir des protections phoniques à Villeneuve-Loubet.

Dans le Var

- inscrire le projet de 3e voie ferroviaire au CPER** dans le cadre du traitement du nœud toulonnais ;
- étudier une halte ferroviaire à l'Escaillon ;
- préciser les Zones de Passage Préférentielles de la Priorité 2 pour l'ouest Var et l'est Var ;
- classer le tronçon Le Muy - Siagne en Priorité 1 ;
- porter une attention particulière à la présence d'un réseau karstique complexe dans le massif de la Sainte-Baume.

Dans les Bouches-du-Rhône

- étudier une solution de passage en tunnel sous la vallée de l'Huveaune.

[10] La liste des réunions organisés ainsi que la liste détaillée des participants aux réunions, les supports présentés et les synthèses réalisées sont disponibles annexe 3.2
*EPCI : Etablissement public de coopération intercommunale.
**CPER : Contrat de plan Etat-Région

LES ÉCHANGES BILATÉRAUX

À partir des 6 réunions d'ouverture, tenues respectivement en préfectures des Alpes-Maritimes, du Var et des Bouches-du-Rhône, SNCF Réseau a rencontré autant que de besoin tous les maires et élus des communes et EPCI concernés.

Ainsi, **74 réunions bilatérales** ont été menées entre avril et septembre 2016, dont **41 dans les Alpes-Maritimes, 24 dans les Bouches-du-Rhône et 9 dans le Var**.

LES RÉUNIONS DE SYNTHÈSE

3 réunions de synthèse des échanges entre élus et SNCF Réseau ont été organisées **en préfecture** de chacun des trois départements :

- le 5 juillet dans le Var ;
- le 13 juillet dans les Alpes-Maritimes ;
- le 12 septembre dans les Bouches-du-Rhône.

Ces réunions ont permis **d'acter les demandes d'évolutions exprimées par les élus**, en vue de la concertation avec le public.

Dans les Alpes-Maritimes

- La nécessité de réaliser le projet de ligne nouvelle a été actée par l'ensemble des élus, à l'exception de la maire de Biot.
- L'élu représentant Saint-Laurent-du-Var a demandé d'étudier une variante d'enfouissement des 4 voies sur la commune (2 actuelles et 2 nouvelles) avant le passage du Var en aérien.
- Les élus représentant Valbonne ont demandé d'approfondir la compatibilité de la gare du Fugueiret avec le projet de « Cité du Savoir » et ont précisé qu'une solution de gare aux Bouillides semblerait plus pertinente, car située à proximité des pôles d'habitations et d'équipements de transports. La commune de Valbonne a demandé une solution de gare enterrée.
- Les élus représentant Mougins ont demandé que la solution de gare aux Bouillides soit soumise à la concertation.
- Les élus représentant les communes de la Roquette-sur-Siagne et Pégomas ont souhaité pouvoir travailler avec SNCF Réseau sur la proposition de tracés qui n'impactent pas Pégomas.
- Les élus représentant Cannes et Mougins ont demandé que la réalisation d'une gare à Cannes La Bocca soit intégrée à la concertation.

Dans le Var

- La nécessité du projet de ligne nouvelle a été actée.
- La Communauté d'Agglomération Toulon Provence Méditerranée a confirmé sa demande d'accélération du traitement du nœud ferroviaire toulonnais et des aménagements prévus en Priorité 2.
- Les élus de l'est Var ont également confirmé leur demande d'inscrire en Priorité 1 la réalisation des aménagements Le Muy - Siagne prévus en Priorité 2.
- Le maire de La Crau a demandé que SNCF Réseau se mobilise pour accompagner le projet de voie de contournement de la commune au niveau du franchissement de la voie ferrée.
- Les élus concernés par la Priorité 2 (Est et Ouest Var) ont demandé de démarrer les travaux de l'observatoire du foncier et de préciser les tracés au sein des ZPP, afin de réduire les impacts en termes d'incertitudes sur le devenir du foncier (bâti et non bâti) potentiellement concerné par la Priorité 2 et éviter une décote du foncier.

Dans les Bouches-du-Rhône

- La nécessité du projet de ligne nouvelle a fait l'objet d'un accord unanime des élus.
- Le maire des 11e et 12e arrondissements de Marseille a demandé à ce que soient précisées les incidences des variantes de tracés soumises à la concertation avec le public.
- Le maire des 13e et 14e arrondissements ainsi que celui des 15e et 16e arrondissements ont souhaité que leurs demandes en matière de limitation des impacts sur les habitants soient prises en compte.
- Le maire d'Aubagne, avec les élus de la vallée de l'Huveaune, ont demandé de présenter à la concertation avec le public une variante de 4e voie tout en tunnel et un décalage des têtes de tunnel plus à l'ouest. Par ailleurs, le maire d'Aubagne a demandé d'étudier une gare souterraine à Aubagne.

LES SUPPORTS D'INFORMATION

Le dispositif d'information et de participation du public a été adressé le 15 avril 2016 par courrier, aux maires des communes et présidents des EPCI concernés par les aménagements de la Priorité 1.

Les **documents d'information** « Les déplacements à la loupe dans notre région » et « Le projet et ses bénéfices pour améliorer les déplacements du quotidien », ont été adressés, le 14 juin 2016, par courriel aux maires des communes et présidents des EPCI concernés par les aménagements de la Priorité 1.

Ces 3 documents ont été également diffusés à l'occasion de chacune des réunions organisées sur la période.

2 lettres d'information ont été également envoyées aux élus et acteurs institutionnels (chambres consulaires, etc.) :

- le 1er juin, pour synthétiser l'information réalisée à ce stade de la concertation et exposer les prochaines étapes ;
- le 12 août, pour revenir sur les temps 1 et 2 de la concertation, et notamment les ateliers saturation ferroviaire et développement durable, ainsi que sur les échanges avec les élus et pour annoncer le dispositif de concertation avec le public.

LE COPIL DU 23 SEPTEMBRE 2016: LES VARIANTES DE TRACÉS ET DE GARES SOUMISES À LA CONCERTATION AVEC LE PUBLIC

Le comité de pilotage s'est réuni le 20 septembre 2016 pour acter le lancement de la concertation avec le public sur les variantes de tracés et de positions de gares de la Priorité 1.

Aux variantes étudiées par SNCF Réseau ont été ajoutées, à la demande des élus, les variantes suivantes :

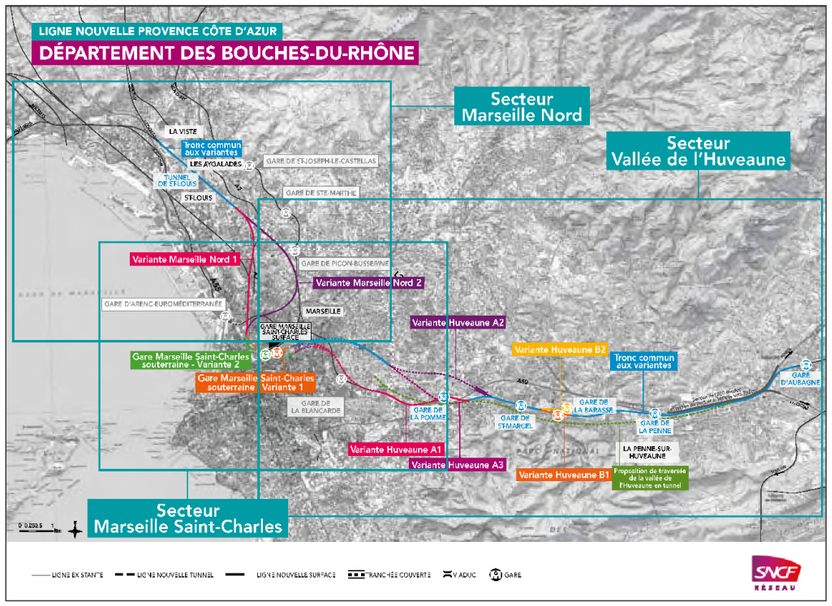
Dans les Bouches-du-Rhône

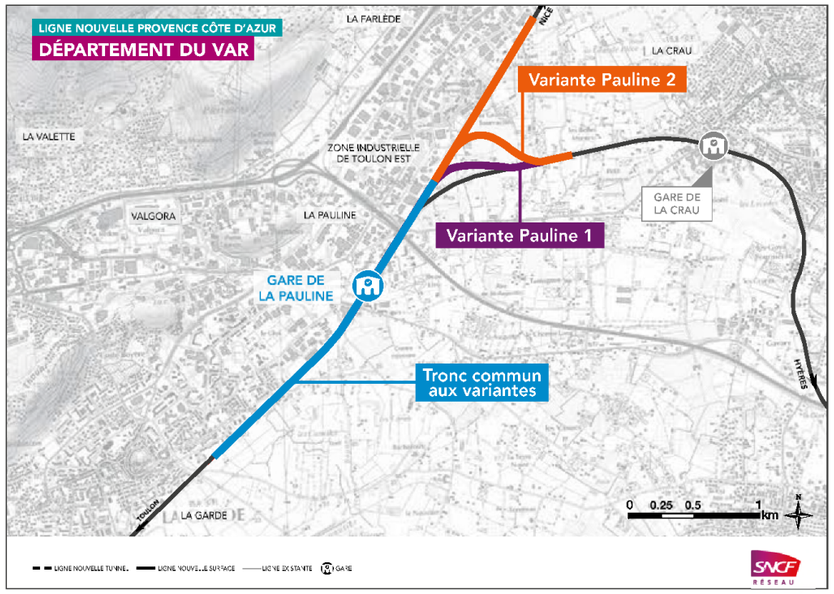
- une proposition de traversée de la vallée de l'Huveaune en tunnel ;
- une proposition de décalage des têtes de tunnel vers l'ouest (en Priorité 2) ;
- une nouvelle gare TGV à Aubagne (en Priorité 2).

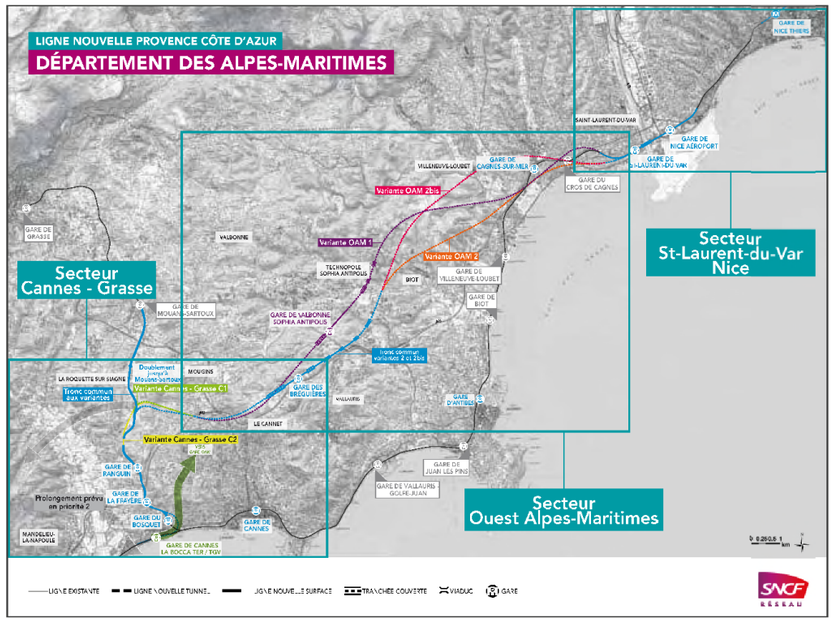
Dans les Alpes-Maritimes

- une proposition de gare nouvelle TER/TGV à Cannes La Bocca ;
- une proposition de gare OAM à Valbonne - Sophia - Antipolis sur le secteur des Bouillides.

Les variantes de tracés et de positions de gares soumises à la concertation avec le public sont présentées dans les cartes ci-après :







LE TEMPS 3 : L'INFORMATION ET LA PARTICIPATION DU PUBLIC

Entre le **4 octobre 2016 et le 9 janvier 2017**, SNCF Réseau a présenté les variantes de tracés et de positions de gares de la Priorité 1 au public, afin de recueillir son avis sur celles-ci.

LE DISPOSITIF D'INVITATION DU PUBLIC

LES RELATIONS PRESSE

2 conférences de presse, au cours desquelles un dossier de presse a été remis aux journalistes, ont permis de présenter les variantes de tracés et de positions de gares ainsi que les modalités de la concertation aux journalistes le 20 septembre à Marseille et le 22 septembre à Nice.

En complément, **20 communiqués de presse** ont été diffusés entre le 29 septembre et le 18 novembre pour présenter le dispositif de concertation :

- 3 communiqués génériques par département ;
- 9 communiqués déclinés par bassin de presse ;
- 8 communiqués de rappel.

12 rencontres ont été également organisées avec les journalistes pour leur présenter le projet, les variantes de tracés et de positions de gares et le dispositif de concertation et **27 autres** pour répondre à leurs questions, à l'occasion des réunions de concertation.

LA CAMPAGNE MÉDIA

Afin d'annoncer largement la phase de concertation avec le public et d'inviter le public à y participer, une **importante campagne média** a été réalisée en 2 temps : **fin septembre - début octobre**, pour annoncer l'ouverture de la concertation et **début décembre** pour inviter le public à poursuivre sa participation et venir aux réunions publiques de synthèse :

→ **2 spots radio** ont été diffusés sur 35 radios locales :
- le premier du 27 septembre au 9 octobre à 2 574 reprises ;
- le second du 5 au 18 décembre à 2 856 reprises.

→ **des affiches** ont été posées en gares (format 80x120 cm) et dans les commerces de proximité (format 60x80 cm) :
- 1 056 affiches du 26 septembre au 6 octobre ;
- 1 182 affiches du 5 au 18 décembre.

→ **54 insertions presse** ont été publiées dans La Provence, Var Matin et Nice Matin, pour une diffusion globale de plus de **1,4 million d'exemplaires tirés**, entre le 29 septembre et le 25 octobre puis entre le 17 et le 21 décembre.

LES RÉSEAUX SOCIAUX

261 tweets d'information ont été publiés par SNCF Réseau sur la période, pour annoncer aux abonnés le lancement de la concertation, puis la tenue des réunions et les inviter à participer.

A l'issue de la concertation, 485 personnes étaient abonnées au compte Twitter @ProjetLNPCA.

2 campagnes de bannières Facebook ont été réalisées entre le 26 septembre et le 9 octobre, pour annoncer la concertation, puis du 5 au 18 décembre, pour inviter à y participer. Elles ont atteint **4 800 000 consultations.**

L'E-MAILING

Enfin, les **4 182 personnes** enregistrées dans la base de données des acteurs ont reçu le 29 septembre **un e-mailing** leur présentant les modalités de la concertation et les informant de la mise en ligne du dossier support de la concertation avec le public téléchargeable.

LE DISPOSITIF D'INFORMATION DU PUBLIC

Afin d'assurer une information du public tout au long de la concertation, tous les supports d'information réalisés et utilisés par SNCF Réseau ont été mis en ligne sur le site internet du projet.

LE DOSSIER SUPPORT DE LA CONCERTATION AVEC LE PUBLIC

Le dossier support de la concertation avec le public, de 250 pages format A4 (A3 pour les cartes représentant les variantes de tracés), a été diffusé sous forme papier ou clé USB, lors des réunions publiques et à l'occasion des permanences. Il a également été mis à disposition sur chacun des lieux d'exposition.

Ce dossier support, organisé en 6 livrets, présente :
- le dispositif d'information et de participation du public (livret 0) ;
- les enjeux déplacements à la loupe dans la région (livret 1) ;
- le projet et ses bénéfices pour améliorer les déplacements du quotidien (livret 2) ;
- la synthèse des ateliers de travail « Saturation ferroviaire » et « Environnement-développement durable » ainsi que les avis des participants à ces ateliers (livret 3) ;
- les solutions de gares et de tracés étudiées par le SNCF Réseau (livret 4) ;
- les propositions de tracés et de gares issues de la concertation avec les élus (livret 5).

Au total sur la période, le **dossier support a été distribué à 2 070 personnes** (1 370 dans sa version papier imprimée, 700 dans sa forme numérique sur clé USB) et a été **consulté/téléchargé sur le site Internet à 2 472 reprises.**

LES SUPPORTS TECHNIQUES

En complément, des documents plus techniques au format A3, ont été distribués aux participants des ateliers géographiques :

- un **atlas thématique environnemental des enjeux** de 88 pages, répertoriant les enjeux pris en compte dans les études de tracés et de positions de gares ;
- un **cahier des fiches secteurs** de 95 pages, présentant une analyse multicritères de chaque variante de tracés et de positions de gares proposée, organisée par secteur géographique.

La page du site Internet sur laquelle ces documents étaient accessibles a été **consultée près de 1 500 fois.**

LES EXPOSITIONS

30 expositions d'information du public sur le contenu du projet et sur les modalités de la concertation ont été mises en place sur toute la période de concertation avec le public dans les mairies concernées par la Priorité 1 et chez les partenaires cofinanceurs du projet :

- 14 dans les Alpes-Maritimes ;
- 4 dans le Var ;
- 12 dans les Bouches-du-Rhône.

A l'occasion de chaque réunion publique, une exposition a également été installée.

Ces expositions étaient composées de panneaux de format 80x200 cm :

- 3 panneaux génériques sur les enjeux du projet, ses bénéfices et les modalités de la concertation ;
- 10 panneaux présentant, pour chacun des secteurs du projet, les variantes de tracés et de positions de gare soumises à la concertation ;
- 3 panneaux détaillant les aménagements proposés respectivement pour les gares de Marseille Saint-Charles et de Nice Aéroport.

[11] Les supports présentés au cours des réunions publiques ainsi que les verbatim et les synthèses réalisés sont disponibles annexe A3.3

LES FILMS

Deux films ont été réalisés. L'un, à vocation pédagogique, présente en 4 minutes les grands principes du projet et introduit la phase de concertation à venir. L'autre donne la parole aux cofinanceurs qui portent les enjeux du projet sur le territoire.

Ces films ont été diffusés en préambule des réunions publiques (sauf lors des 3 réunions de synthèse), mis en ligne sur le site Internet le 6 octobre ainsi que sur la page YouTube SNCF Réseau.

LE DISPOSITIF DE PARTICIPATION ET D'EXPRESSION DU PUBLIC

Afin de favoriser les échanges avec le public et le recueil de ses avis, le dispositif suivant a été mis en oeuvre.

LES RÉUNIONS PUBLIQUES[11]

17 réunions publiques ont été organisées sur l'ensemble de la période :

→ **3 réunions d'ouverture de la concertation avec le public** pour les trois départements concernés, afin de présenter les variantes de tracés et de positions de gares soumises à la concertation :
- le 4 octobre à Nice ;
- le 5 octobre à Marseille ;
- le 12 octobre à La Crau.

→ **3 réunions consacrées à chacune des gares nouvelles**, à savoir :
- gare Nice Aéroport, le 24 octobre ;
- gare Marseille Saint-Charles souterraine, le 25 octobre ;
- gare Ouest Alpes-Maritimes, le 26 octobre.

→ **8 réunions à la demande des élus** pour détailler le projet sur le territoire de leur commune :
- le 13 octobre à Villeneuve-Loubet ;
- le 17 octobre à Valbonne ;
- le 18 octobre à Mougins ;
- le 20 octobre à Cagnes-sur-Mer ;
- le 27 octobre à Saint-Laurent-du-Var ;
- le 7 novembre à la mairie des 15e et 16e arrondissements de Marseille ;
- le 9 novembre à Biot ;
- le 23 novembre à Aubagne.

→ **3 réunions de synthèse** des problèmes et des attentes soulevés durant la concertation, à l'échelle de chacun des trois départements :
- le 19 décembre à Nice ;
- le 20 décembre à Marseille ;
- le 21 décembre à La Farlède.

LES ATELIERS GÉOGRAPHIQUES[12]

Afin d'échanger avec le public sur les enjeux environnementaux pris en compte par SNCF Réseau dans les différentes variantes étudiées, **4 ateliers géographiques** ont été mis en place sur le mois de novembre à l'échelle des 2 nœuds ferroviaires : 2 séances ont ainsi eu lieu à Nice (les 2 et 28 novembre) et 2 à Marseille (les 3 et 29 novembre).

Pour participer à ces ateliers, ouverts à tous, il convenait de remplir un formulaire d'inscription en ligne sur le site Internet.

LES PERMANENCES DE SNCF RÉSEAU[13]

Afin de répondre aux questions individuelles et faciliter les échanges portant sur des situations particulières, **30 permanences** d'une demi-journée chacune, ont été organisées dans les mairies concernées par les aménagements de la Priorité 1 :

- 7 dans les Bouches-du-Rhône ;
- 3 dans le Var ;
- 20 dans les Alpes-Maritimes.

LES SUPPORTS DE RECUEIL DES EXPRESSIONS

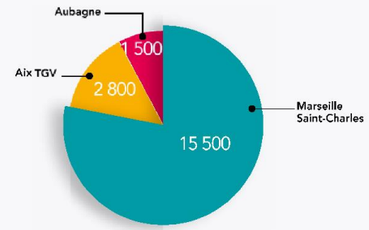
Une version actualisée du **site Internet**, fortement orientée vers l'expression du public, a été mise en ligne le 4 octobre. Cette nouvelle version a permis non seulement au public de **donner son avis sur le projet LNPCA (variantes de tracés et de positions de gares), de déposer des contributions ou de poser des questions, mais également de s'inscrire aux ateliers et permanences.**

[12] Les supports présentés au cours des ateliers géographiques ainsi que les verbatim et les synthèses réalisés sont disponibles annexe A3.4 - [13] La liste des permanences est disponible annexe A3.5

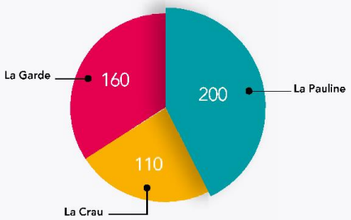
50 registres de la concertation ont été mis à disposition sur les lieux d'exposition, lors des réunions publiques et des permanences.

3 cartes T présentant les variantes de tracés et de positions de gares ont été réalisées respectivement pour chacun des trois départements. Ces cartes T, de format A3 ouvert et A5 fermé, ont permis au public **d'exprimer son avis sur les variantes proposées et de le retourner gratuitement** par voie postale à SNCF Réseau. Ces cartes T ont été distribuées à **30 570 exemplaires** dans les principales gares des trois départements le lundi 17 octobre de 7h à 9h30 et le jeudi 10 novembre de 17h à 19h30 afin de permettre aux usagers du train de s'exprimer aisément.

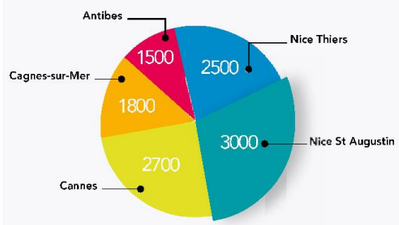
BOUCHES-DU-RHÔNE : 19 800 CARTES T DISTRIBUÉES

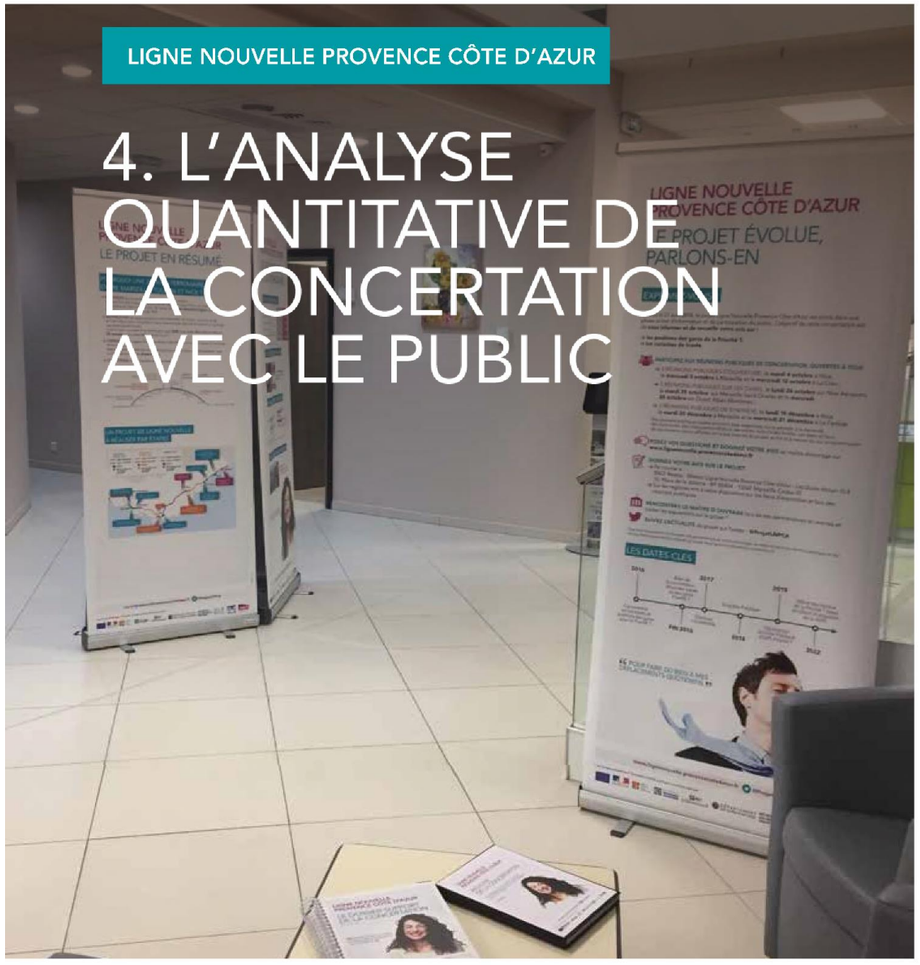


VAR : 470 CARTES T DISTRIBUÉES



ALPES-MARITIMES : 10 700 CARTES T DISTRIBUÉES





LA MÉTHODE

L'analyse quantitative proposée ci-après se base **sur les éléments d'expression formulés** au cours du temps 3 entre le 3 octobre 2016 et le 9 janvier 2017.

Les éléments qui sont comptabilisées synthétisent les formes d'expression suivantes :
- avis transmis par voie postale ;
- avis déposés sur le site Internet ;
- avis déposés dans les registres mis à disposition ;
- questions posées à SNCF Réseau sur le site Internet ;
- cartes T complétées et transmises par voie postale ;
- contributions déposées sur le site Internet ;
- contributions transmises par voie postale ;
- expressions recensées pendant les permanences ;
- expressions recensées pendant les réunions publiques ;
- pétitions transmises à SNCF Réseau ;
- délibérations de collectivités publiques.

En matière de comptabilisation de ces expressions, il est considéré qu'**un même avis peut comprendre plusieurs thèmes**. Lorsqu'un avis porte sur plusieurs thèmes, il en est donc fait compte rendu sur plusieurs thèmes.

UNE FORTE PARTICIPATION DU PUBLIC[14]

Les actions d'information mises en œuvre par SNCF Réseau durant la concertation ont eu des retombées significatives en termes de participation :

→ **9 019 signatures** pour 8 pétitions[15] :
- **« Sauvons le Parc des Bouillides » → à 3 506 signataires**
  - *texte du 27/10 – 2 600 signataires : « Contre la gare aux Bouillides. La gare au Fugueiret plus adaptée et moins impactante, etc. permettant de tout regrouper au même endroit »*
  - *texte final – 906 signataires supplémentaires : « Contre le tracés OAM1bis et pour une solution de tracé la moins impactante sur les conditions de vie »*
- **« Je soutiens la LNPCA »** → 1650 signataires
- **« Mobilisons-nous contre une gare à Mougins »** → 1271 signataires
- **« Pour une gare TGV/TER à Cannes La Bocca »** → 1090 signataires
- **« Ligne nouvelle de Train : Gouffre Financier, Montagne de Carbone, sans Solution de Mobilité »** → 712 signataires
- **« Ligne nouvelle : la meilleure gare pour Sophia Antipolis, le Fugueiret »** → 482 signataires
- **« Gare à Sophia ou à Mougins : contre l'implantation d'une gare OAM au quartier des Bréguières à Mougins »** → 340 signataires

→ **2 697 participants aux 17 réunions publiques** organisées et **360 prises de parole** enregistrées lors de ces réunions publiques ;

→ **2 076 avis postés** sur le site Internet et par courrier représentant **1 978 contributeurs** ;

→ **457 avis déposés** dans les registres papier mis à disposition ;

→ **403 questions** posées à SNCF Réseau ;

→ **197 participants aux permanences** dans les communes concernées par les variantes de tracés et de positions de gares ;

→ **192 cartes T** transmises à SNCF Réseau ;

→ **104 contributions** communiquées ;

[14] La totalité des expressions du public est disponible annexe 4 - [15] Les textes intégraux sont disponibles annexe 4

→ **59 participants aux ateliers géographiques** dans les Alpes-Maritimes et les Bouches-du-Rhône ;
→ **11 délibérations** et motions des collectivités ;
→ **66 551 visites sur le site** Internet du projet et **235 000 pages consultées** ;
→ un compte Twitter **suivi par 485 personnes**, 261 tweets publiés par SNCF Réseau pour 197 700 affichages sur des fils Twitter.

Le dispositif de concertation validé en comité de pilotage a été mis en œuvre dans sa totalité. La concertation a permis de **recueillir des expressions de soutien et d'opposition au projet LNPCA** dans son ensemble ainsi qu'aux différentes variantes proposées.

Les médias, et notamment la presse quotidienne régionale, se sont fait l'écho de cette mobilisation avec **293 articles parus** (TV, radio, presse).

Cette forte mobilisation au cours de la période de concertation avec le public a contribué à obtenir une expression significative des préférences des participants concernant les variantes de tracés et de gares. **Cette expression a permis à SNCF Réseau de formuler des propositions au COPIL du 8 février 2017.**

La participation a été particulièrement forte dans les Alpes-Maritimes, à la fois pour les expressions relatives aux variantes de tracés et pour celles relatives aux variantes de gares.

Zoom sur les espaces d'échange proposés durant la concertation avec SNCF Réseau, afin d'aborder à la fois les variantes de tracés et les variantes de positions de gares

Les **3 réunions publiques d'ouverture** de la concertation dans les trois départements concernés ont permis de **présenter et d'échanger autour des variantes de tracés et de positions de gares** soumises à la concertation. Elles ont réuni :
- **65 participants** à Marseille ;
- **333 participants** à La Crau (Var) ;
- **170 participants** à Nice.

Les **4 ateliers géographiques** qui ont été organisés dans les Alpes-Maritimes et les Bouches-du-Rhône ont permis d'aborder les éléments relatifs aux gares et ceux relatifs aux tracés. Avec une configuration en petits groupes de travail, ces ateliers ont **favorisé un partage d'information et des échanges** plus spécifiques entre les équipes de SNCF Réseau et les participants :
- les 2 ateliers organisés dans les Bouches-du-Rhône ont réuni **19 participants** ;
- les 2 ateliers organisés dans les Alpes-Maritimes ont réuni **55 participants**.

30 permanences ont été organisées au total sur les trois départements dans les communes concernées par les variantes de tracés et de positions de gares. Ouvertes à tous et tenues par les équipes techniques de SNCF Réseau, elles ont permis **des échanges individuels et adaptés spécifiquement aux enjeux des participants :**
- 7 permanences ont été organisées dans les Bouches-du-Rhône pour **16 participants** au total ;
- 3 permanences ont été organisées dans le Var pour **28 participants** au total ;
- 20 permanences ont été organisées dans les Alpes-Maritimes pour **153 participants** au total.

Les **trois réunions publiques de synthèse** de la concertation organisées dans les Bouches-du-Rhône, le Var et les Alpes-Maritimes ont permis de **partager les problèmes et les attentes soulevés** durant la concertation. Elles ont réuni :
- **89 participants** à Marseille ;
- **300 participants** à La Farlède (Var) ;
- **310 participants** à Nice.

LES DONNÉES QUANTITATIVES RELATIVES AUX VARIANTES DE GARES*

LA PARTICIPATION AUX RÉUNIONS

3 réunions publiques consacrées spécifiquement aux variantes de gares nouvelles ont été organisées. Elles ont permis **d'apporter des informations ciblées, de recueillir des avis et de répondre aux questions** du public.

→ Dans les Bouches-du-Rhône :
- la réunion publique du 25 octobre, portant sur les variantes de positions de la gare nouvelle Marseille Saint-Charles en souterrain : **55 participants** ont assisté à la réunion ;

→ Dans les Alpes-Maritimes :
- la réunion publique du 24 octobre portant sur la gare nouvelle de Nice Aéroport : **52 participants** à la réunion ;
- la réunion publique du 26 octobre portant sur les variantes de gare nouvelle Ouest Alpes-Maritimes : **190 participants** à la réunion.

LES EXPRESSIONS TRANSMISES À SNCF RÉSEAU

Les variantes de gares ont fait l'objet de nombreuses expressions au cours du temps 3 de la concertation. 98% de ces expressions concernent le département des Alpes-Maritimes :
- 6 pétitions regroupant **8 318 signatures** portent sur les positions de **gares dans l'ouest des Alpes-Maritimes ;**
- les avis transmis par voie postale ou déposés sur le site Internet évoquent les variantes de gares à 2 954 reprises. À une exception près, **ces expressions concernent toutes les variantes des Alpes-Maritimes ;**
- sur **364 expressions** retranscrites dans les registres mis à disposition, **363 concernent les Alpes-Maritimes ;**
- parmi les cartes T transmises à SNCF Réseau, **200 expressions** concernent les variantes de gares : **186 concernent les variantes des Alpes-Maritimes,** 12 concernent les variantes de gare à Marseille Saint-Charles dans les Bouches-du-Rhône ;
- on compte **135 expressions** relatives aux variantes de gares dans les contributions adressées à SNCF Réseau. **128 d'entre elles concernent les Alpes-Maritimes** ;
- parmi les questions posées à SNCF Réseau, les variantes de gares ont été évoquées à **53 reprises**. La majorité des expressions issues des questions (37 sur 53) provient notamment de l'ouest des Alpes-Maritimes. Viennent ensuite les variantes de gares dans les Bouches-du-Rhône évoquées à 12 reprises puis les autres gares, évoquées à 10 reprises ;
- lors des permanences, on recense **29 expressions spécifiques aux gares, toutes exprimées dans les Alpes-Maritimes** ;
- la majorité des **194 expressions** relatives aux gares nouvelles dans les réunions publiques consacrées aux gares nouvelles ont porté sur les variantes de gares des Alpes-Maritimes (167 sur 194). On compte 11 expressions dans les Bouches-du-Rhône et 16 expressions relatives à d'autres gares ;
- les collectivités ont émis **9 délibérations relatives aux positions de gares dans l'ouest des Alpes-Maritimes**.

*Concertation au titre de l'article L103-2 du code de l'urbanisme.

LES DONNÉES QUANTITATIVES RELATIVES AUX VARIANTES DE TRACÉS*

LA PARTICIPATION AUX RÉUNIONS

Les 17 réunions publiques organisées ont permis d'aborder de manière générale **la question des variantes de tracés et de recueillir les expressions** des participants.

Plus spécifiquement, SNCF Réseau a organisé la tenue de **réunions publiques locales à la demande des communes** listées ci-après, afin de préciser les variantes de tracés, de recueillir les avis des participants et de répondre aux questions du public. Au total, **914** personnes ont participé aux réunions publiques locales dans les Alpes-Maritimes et **219** dans les Bouches-du-Rhône.

Dans les Alpes-Maritimes, ces réunions publiques locales ont été demandées pour les communes suivantes :
- Villeneuve-Loubet – **100 participants** ;
- Valbonne – **120 participants** ;
- Mougins – **120 participants** ;
- Cagnes-sur-Mer – **101 participants** ;
- Biot – **400 participants** ;
- Saint-Laurent-du-Var – **73 participants**.

Dans les Bouches-du-Rhône, ces réunions publiques locales ont été demandées pour les communes suivantes :
- les 15e et 16e arrondissements de Marseille – **45 participants** ;
- Aubagne – **174 participants**.

LES EXPRESSIONS TRANSMISES À SNCF RÉSEAU

Les variantes de tracés ont fait l'objet de **3 799 expressions**. **97% de ces expressions concernent le département des Alpes-Maritimes, 2% concernent les Bouches-du-Rhône et 1% le Var**. On note que les expressions dans les Bouches-du-Rhône ont d'avantage porté sur les variantes de tracés que sur les variantes de gare à Marseille Saint-Charles :

- 1 pétition regroupant **3 056 signatures** porte sur une variante de tracé (pétition « Sauvons le parc des Bouillides » - tracé OAM1bis) ;
- les avis transmis par voie postale ou sur le site Internet évoquent les variantes de tracés à **174 reprises** :
  - 18 avis concernent les Bouches-du-Rhône ;
  - 25 avis concernent le Var ;
  - 131 avis concernent les Alpes-Maritimes ;
- sur **90 expressions** retranscrites dans les registres mis à disposition, 86 concernent les Alpes-Maritimes ;
- parmi les cartes T transmises à SNCF Réseau, **44 expressions** concernent les variantes de tracés, 25 concernent les variantes des Bouches-du-Rhône, 11 concernent les variantes du secteur de La Pauline, 8 concernent les variantes de tracés dans les Alpes-Maritimes ;
- on compte **32 expressions** relatives aux variantes de tracés dans les contributions adressées à SNCF Réseau : 19 d'entre elles concernent les Alpes-Maritimes, 8 d'entre elles les Bouches-du-Rhône ;

*Concertation au titre de l'article L121-1 du code de l'environnement.

- parmi les questions posées à SNCF Réseau, les variantes de tracés ont été évoquées à **54 reprises**. La majorité des expressions issues des questions (47 sur 54) provient des Alpes-Maritimes ;
- en permanences, on recense **23 expressions** spécifiques aux tracés, dont 18 exprimées dans les Alpes-Maritimes et 5 dans les Bouches-du-Rhône ;
- dans les réunions publiques, la majorité des **26 expressions** relatives aux tracés ont porté sur les variantes des Alpes-Maritimes (14/26) et des Bouches-du-Rhône (12/26).

LES DONNÉES QUANTITATIVES RELATIVES AUX THÉMATIQUES

L'EXPRESSION DU PUBLIC AU GLOBAL ET PAR DÉPARTEMENT

ÉVALUATION FAVORABLE OU DÉFAVORABLE

L'opportunité du projet a fait l'objet de nombreuses expressions sur l'ensemble des départements concernés.

Au global

	POUR	CONTRE
PÉTITIONS	1 650 signataires « Je soutiens la LNPCA »	712 signataires « Ligne Nouvelle de Train : Gouffre Financier, Montagne de Carbone, sans Solution de Mobilité »
RÉUNIONS PUBLIQUES	66 expressions	99 expressions
AVIS	577	615
CARTES T	78	7
CONTRIBUTIONS	47	16
REGISTRES	46	167
PERMANENCES	8	29
DÉLIBÉRATIONS / MOTIONS	7 favorables au projet et à des variantes	4 défavorables aux gares et tracés OAM sur la CASA, Valbonne et Biot

Échelle départementale

A l'échelle départementale, les expressions vis-à-vis du projet se répartissent de la façon suivante :

	POUR	CONTRE
Dans les Bouches-du-Rhône	• 17 expressions en réunions publiques • 42 avis • 15 cartes T • 5 contributions	• 2 expressions en réunions publiques • 1 expression dans les registres • 19 avis • 2 cartes T • 3 contributions
Dans le Var	• 4 expressions en réunions publiques • 25 avis • 18 cartes T • 4 contributions	• 29 expressions en réunions publiques • 138 avis • 9 contributions
Dans les Alpes-Maritimes	• 1 pétition « Je soutiens la LNPCA » 1 650 signataires • 45 expressions en réunions publiques • 46 expressions dans les registres • 499 avis • 45 cartes T • 34 contributions • 8 expressions en permanence	• 1 pétition « Ligne Nouvelle de Train : Gouffre Financier, Montagne de Carbone, sans Solution de Mobilités » 712 signataires • 68 expressions en réunions publiques • 166 expressions dans les registres • 444 avis • 5 cartes T • 4 contributions • 3 expressions en permanence

La somme des avis à l'échelle des 3 départements est différente du nombre d'avis totaux car les avis provenant de départements non concernés par le projet n'ont pas été comptabilisés dans les avis des 3 départements.

THÉMATIQUES ABORDÉES

Au cours des échanges avec les participants et parmi les expressions transmises à SNCF Réseau pendant la période de concertation, **8 thématiques ont été abordées de manière récurrente** :

- **les impacts** du projet sur la population, l'environnement et l'agriculture ;
- **la saturation routière et ferroviaire** sur les territoires et les effets du projet pour l'amélioration des conditions de déplacement ;
- **l'efficience du projet** au regard des besoins des populations en matière de mobilité et les bénéfices réels du projet ;
- **le coût du projet**, notamment au regard des bénéfices induits en matière de déplacement, des capacités de financement ainsi que sa rentabilité ;
- **l'entretien du réseau existant** ou son amélioration (par exemple : le projet de 3e voie dans les Alpes-Maritimes) ainsi que le développement de nouveaux modes de transports ;
- **les nuisances** potentiellement induites par le projet (bruits, vibrations, travaux, etc.) ;
- **les modalités de gestion du foncier** compte tenu du phasage du projet ;
- **l'intermodalité**.

Les impacts du projet sur la population, l'environnement et l'agriculture

Cette thématique a été évoquée dans 755 avis déposés sur site Internet ou adressés par voie postale, 12 cartes T, 129 expressions issues des registres, 24 contributions et 15 questions. Elle a été évoquée à 62 reprises au cours des réunions publiques et à 4 reprises au cours des permanences.

→ Cette thématique a été abordée dans les pétitions suivantes :
- les deux pétitions « Sauvons le parc des Bouillides » - 3 506 signataires ;
- « Mobilisons-nous contre une gare à Mougins » - 1271 signataires ;
- « Ligne Nouvelle de Train : Gouffre Financier, Montagne de Carbone, sans Solution de Mobilité » - 712 signataires ;
- « Ligne Nouvelle : la meilleure gare pour Sophia Antipolis, Le Fugueiret » - 461 signataires ;
- « Gare à Sophia ou à Mougins » - 340 signataires.

→ Cette thématique a été abordée dans les délibérations et motions suivantes :
- délibération de la commune de Biot le 13 juin ;
- motion du SCoT Ouest Alpes-Maritimes le 6 juillet ;
- motion de la CA Pays de Grasse le 23 septembre ;
- délibération de la CA Pays de Lérins le 26 septembre ;
- motion de la CA Sophia Antipolis le 26 septembre ;
- délibération de la commune de Valbonne le 6 octobre ;
- délibération de l'assemblée plénière du Conseil régional le 3 novembre ;
- délibération de la commune de Villeneuve-Loubet le 8 décembre ;
- délibération de la commune de Valbonne le 8 décembre ;
- délibération de la commune de Pégomas le 15 décembre ;
- délibération de la commune de la Roquette-sur-Siagne le 20 décembre.

La saturation routière et ferroviaire sur les territoires et les effets du projet sur l'amélioration des conditions de déplacement

Cette thématique a été évoquée dans 487 avis déposés sur le site Internet ou transmis par voie postale, 26 cartes T, 11 expressions issues des registres et 44 contributions. Elle a été évoquée à 58 reprises au cours des réunions publiques.

→ Cette thématique a été abordée dans les pétitions suivantes :
- « Je soutiens la LNPCA » - 1650 signataires ;
- « Pour une gare TGV/TER à Cannes La Bocca » - 1090 signataires ;
- « Ligne Nouvelle de Train : Gouffre Financier, Montagne de Carbone, sans Solution de Mobilité » - 712 signataires ;
- « Gare à Sophia ou à Mougins » - 340 signataires.

→ Cette thématique a été abordée dans les délibérations et motions suivantes :
- motion du SCoT Ouest Alpes-Maritimes le 6 juillet ;
- motion de la CA Pays de Grasse le 23 septembre ;
- délibération de la CA Pays de Lérins le 26 septembre ;
- délibération de la commune de Valbonne le 6 octobre ;
- délibération de l'assemblée plénière du Conseil régional le 3 novembre ;
- délibération de la commune de Villeneuve-Loubet le 8 décembre ;
- délibération de la commune de La Roquette-sur-Siagne le 20 décembre.

L'efficience du projet au regard des besoins des populations en matière de mobilité et les bénéfices réels du projet

Cette thématique a été évoquée dans 379 avis, 47 expressions issues des registres, 11 contributions et 16 questions. Elle a été évoquée à 32 reprises au cours des réunions publiques.

→ Cette thématique a été abordée dans les pétitions suivantes :
- les deux pétitions « Sauvons le parc des Bouillides » - 3 506 signataires ;
- « Je soutiens la LNPCA » - 1650 signataires ;
- « Mobilisons-nous contre une gare à Mougins » - 1271 signataires ;
- « Pour une gare TGV/TER à Cannes La Bocca » - 1090 signataires ;
- « Ligne Nouvelle de Train : Gouffre Financier, Montagne de Carbone, sans Solution de Mobilité » - 712 signataires ;
- « Ligne Nouvelle : la meilleure gare pour Sophia Antipolis, Le Fugueiret » - 461 signataires ;
- « Gare à Sophia ou à Mougins » - 340 signataires.

→ Cette thématique a été abordée dans les délibérations et motions suivantes :
- délibération de la commune de Biot le 13 juin ;
- motion du SCoT Ouest Alpes-Maritimes le 6 juillet ;
- motion de la CA Pays de Grasse le 23 septembre ;
- délibération de la CA Pays de Lérins le 26 septembre ;
- délibération de la commune de Valbonne le 6 octobre ;
- délibération de l'assemblée plénière du Conseil régional le 3 novembre ;
- délibération de la commune de Villeneuve-Loubet le 8 décembre ;
- délibération de la commune de la Roquette-sur-Siagne le 20 décembre.

Le coût du projet, notamment au regard des bénéfices du projet (temps gagné), des modalités et capacités de financement et de la rentabilité du projet

Cette thématique a été évoquée dans 246 avis, 6 cartes T, 58 expressions issues des registres, 30 contributions et 15 questions. Elle a été évoquée à 58 reprises au cours des réunions publiques et à 3 reprises au cours des permanences.

→ Cette thématique a été abordée dans la pétition « Ligne Nouvelle de Train : Gouffre Financier, Montagne de Carbone, sans Solution de Mobilité » - 712 signataires.

→ Cette thématique a été abordée dans les délibérations et motions suivantes en 2016 :
- délibération de la commune de Biot le 13 juin ;
- délibération de l'assemblée plénière du Conseil régional le 3 novembre.

L'entretien du réseau existant ou son amélioration (par exemple : le projet de 3e voie dans les Alpes-Maritimes) ainsi que le développement de nouveaux modes de transports

Cette thématique a été évoquée dans 265 avis, 9 cartes T, 47 expressions issues des registres et 14 contributions. Elle a été évoquée à 38 reprises au cours des réunions publiques.

→ Cette thématique a été abordée dans les pétitions suivantes :
- « Je soutiens la LNPCA » - 1650 signataires ;
- « Mobilisons-nous contre une gare à Mougins » - 1271 signataires ;
- « Pour une gare TGV/TER à Cannes La Bocca » - 1090 signataires ;
- « Gare à Sophia ou à Mougins » - 340 signataires.

→ Cette thématique a été abordée dans les délibérations et motions suivantes en 2016 :
- délibération de la commune de Biot le 13 juin ;
- motion du SCoT Ouest Alpes-Maritimes le 6 juillet ;
- motion de la CA Pays de Grasse le 23 septembre ;
- délibération de l'assemblée plénière du Conseil régional le 3 novembre ;
- délibération de la commune de Villeneuve-Loubet le 8 décembre.

Les nuisances potentiellement induites par le projet (bruits, vibrations, travaux, etc.)

Cette thématique a été évoquée dans 192 avis, 47 expressions issues des registres, 16 contributions et 26 questions. Elle a été évoquée à 87 reprises au cours des réunions publiques et à 9 reprises au cours des permanences.

→ Cette thématique a été abordée dans les pétitions suivantes :
- les deux pétitions « Sauvons le parc des Bouillides » - 3 506 signataires ;
- « Mobilisons-nous contre une gare à Mougins » - 1271 signataires ;
- « Ligne Nouvelle de Train : Gouffre Financier, Montagne de Carbone, sans Solution de Mobilité » - 712 signataires.

→ Cette thématique a été abordée dans les délibérations et motions suivantes en 2016 :
- délibération de la commune de Biot le 13 juin ;
- délibération de la commune de Villeneuve-Loubet le 8 décembre.

Les modalités de gestion du foncier compte tenu du phasage du projet

Cette thématique a été évoquée dans 129 avis, 2 cartes T, 35 expressions issues des registres, 10 contributions et 38 questions. Elle a été évoquée à 16 reprises au cours des réunions publiques et à 6 reprises au cours des permanences.

L'intermodalité

Cette thématique a été évoquée dans 174 avis, 9 cartes T, 16 contributions et 14 questions. Elle a été évoquée à 16 reprises au cours des réunions publiques.

→ Cette thématique a été abordée dans les pétitions suivantes :
- « Pour une gare TGV/TER à Cannes La Bocca » - 1090 signataires ;
- « Gare à Sophia ou à Mougins » - 340 signataires ;

→ Cette thématique a été abordée dans les délibérations et motions suivantes :
- motion du SCoT Ouest Alpes-Maritimes le 6 juillet ;
- motion de la CA Pays de Grasse le 23 septembre ;
- délibération de la CA Pays de Lérins le 26 septembre ;
- délibération de la commune de Valbonne le 6 octobre ;
- délibération de la commune de Villeneuve-Loubet le 8 décembre.

L'EXPRESSION DU PUBLIC AU SUJET DES VARIANTES DE GARES

GARE MARSEILLE SAINT-CHARLES

Les participants à la concertation se sont exprimés de la façon suivante à propos des **2 variantes de gare proposées** à la concertation[16] :

	POUR	CONTRE
VARIANTE 1 (ABEILLES)	• 3 expressions en réunions publiques • 1 avis • 10 cartes T • 2 contributions	• Pas d'expression spécifique contre cette variante
VARIANTE 2 (NARVIK)	• 2 cartes T	• Pas d'expression spécifique contre cette variante

GARE NICE AÉROPORT

Les participants à la concertation se sont exprimés de la façon suivante à propos du **projet de gare Nice Aéroport** :

	POUR	CONTRE
GARE NICE AÉROPORT	• 7 expressions en réunions publiques • 275 avis • 5 cartes T • 15 contributions	• 3 expressions en réunions publiques • 2 expressions dans les registres • 4 avis • 2 contributions

[16] Pour rappel, les variantes présentées à la concertation sont précisées au chapitre «Le COPIL du 23 septembre 2016 : les variantes de tracés et de gares soumises à la concertation».

GARE OUEST ALPES-MARITIMES

Les variantes de gares Ouest Alpes-Maritimes (OAM) **pour le secteur de Sophia Antipolis** correspondent à des variantes de tracés (1, 1bis, 2 et 2bis) qui leurs sont associées. Les expressions concernent donc à la fois les tracés et les gares associées.

Concernant le principe de **la desserte de Sophia Antipolis**, les participants à la concertation se sont exprimés de la façon suivante :

Desserte Sophia Antipolis

	POUR	CONTRE
SOPHIA ANTIPOLIS	• Motions et délibérations : Villeneuve-Loubet; CA Pays de Lérins • 30 expressions en réunions publiques • 17 expressions dans les registres • 344 avis • 27 Cartes T • 18 contributions	• 12 expressions en réunions publiques • 31 expressions dans les registres • 119 avis • 5 Cartes T • 6 contributions • 1 expression en réunion publique

La communauté d'agglomération de Sophia Antipolis a transmis à SNCF Réseau des motions votées en conseil d'agglomération. La motion du 26 septembre 2016 :

- demande à SNCF Réseau de proposer **une desserte TER au cœur de Sophia Antipolis sans impact environnemental** sur les communes traversées ;

- **dénonce l'impact sur l'environnement des variantes de gares Ouest Alpes-Maritimes et tracés associés pour Biot et Valbonne** proposées par SNCF Réseau.

Les participants à la concertation se sont exprimés de la façon suivante à propos des **3 variantes de gare à Sophia Antipolis** proposées à la concertation :

Gare aux Bréguières

	POUR	CONTRE
VARIANTES OAM2 ET OAM2BIS GARE AUX BRÉGUIÈRES	• 1 expression en réunions publiques • 22 avis • 2 cartes T • 1 contribution • 1 expression en permanences	• 2 pétitions « contre une gare à Mougins et aux Bréguières » 1 611 signataires • 12 expressions en réunions publiques • 59 expressions dans les registres • 146 avis • 3 contributions • 4 expressions en permanences

Gare aux Bouillides

	POUR	CONTRE
VARIANTE OAM1BIS GARE AUX BOUILLIDES	• 1 délibération de Valbonne le 06/10/2016 • 3 expressions en réunions publiques • 5 expressions dans les registres • 26 avis • 14 cartes T • 2 contributions	• 1 pétition « sauvons le parc des Bouillides » 3 506 signataires • 16 expressions en réunions publiques • 27 expressions dans les registres • 360 avis • 9 cartes T • 3 contributions • 2 expressions en permanences • 1 délibération de Valbonne le 06/12/2016

Gare au Fugueiret

	POUR	CONTRE
VARIANTE OAM1 GARE AU FUGUEIRET	• 1 pétition « la meilleure gare pour Sophia Antipolis, le Fugueiret » 461 signataires • 11 expressions en réunions publiques • 16 expressions dans les registres • 151 avis • 24 cartes T • 14 contributions • 6 expressions en réunion publique	• 4 expressions en réunions publiques • 4 expressions dans les registres • 25 avis

Dans le cadre de la variante de gare au Fugueiret, les participants ont formulé des **demandes d'optimisation de l'implantation de la gare** :

→ **demandes pour une gare aux Clausonnes :**
- 1 expression en réunion publique ;
- 1 expression dans les registres ;
- 11 avis ;
- 2 cartes T.

→ **demandes pour une optimisation de la proposition de gare au Fugueiret plus au sud** :
- 13 expressions en réunion publique ;
- 4 expressions dans les registres ;
- 1 carte T ;
- 29 avis.

Gare TER/TGV à Cannes-La-Bocca

Les participants à la concertation se sont exprimés de la façon suivante à propos de la **variante de gare Ouest Alpes-Maritimes à Cannes** :

	POUR	CONTRE
VARIANTE DE GARE À CANNES-LA-BOCCA	• 4 motions: SCoT ouest Alpes-Maritimes, du CA Pays de Grasse, CA Pays de Lérins, commune de la Roquette sur Siagne • 1 pétition « Pour une gare TER – TGV à Cannes-la-Bocca » 1 090 signataires • 22 expressions en réunions publiques • 110 expressions dans les registres • 30 avis • 13 Cartes T • 16 contributions	• 6 expressions en réunions publiques • 3 expressions dans les registres • 4 avis • 2 Cartes T • 2 contributions

L'EXPRESSION DU PUBLIC AU SUJET DES VARIANTES DE TRACÉS

LES VARIANTES DE TRACÉS DANS LES BOUCHES-DU-RHÔNE

Variantes de tracés pour le secteur Marseille Nord

Les participants à la concertation se sont exprimés de la façon suivante à propos des **2 variantes de tracés** proposées à la concertation[17]:

	POUR	CONTRE
VARIANTE 1	• 2 expressions en réunions publiques • 10 cartes T • 1 contribution	• Pas d'expression spécifique contre cette variante
VARIANTE 2	• 2 cartes T	• Pas d'expression spécifique contre cette variante

Variantes de tracés pour le secteur ouest de la vallée de l'Huveaune

Les participants à la concertation se sont exprimés de la façon suivante à propos des **3 variantes de tracés** proposées à la concertation :

	POUR	CONTRE
VARIANTE HUVEAUNE A1	• 1 carte T	• Pas d'expression spécifique contre cette variante
VARIANTE HUVEAUNE A2	• 2 cartes T	• 1 expression en réunion publique
VARIANTE HUVEAUNE A3	• 1 carte T	• 1 expression en réunion publique

Variantes de tracés pour le secteur est de la vallée de l'Huveaune

Les participants à la concertation se sont exprimés de la façon suivante à propos des **3 variantes de tracés** proposées à la concertation :

	POUR	CONTRE
VARIANTE HUVEAUNE B1	• 5 cartes T • 1 expression en réunion publique • 1 contribution	• Pas d'expression spécifique contre cette variante
VARIANTE HUVEAUNE B2	• Pas d'expression spécifique pour cette variante	• Pas d'expression spécifique contre cette variante
PASSAGE EN TUNNEL CONTINU SOUS LA VALLÉE DE L'HUVEAUNE	• 6 expressions en réunion publique • 4 expressions dans les registres • 4 contributions • 2 expressions en permanence • 2 expressions en réunion publique pour un shunt d'Aubagne	• 3 expressions contre un passage par Aubagne

[16] Pour rappel, les variantes présentées à la concertation sont précisées au chapitre «Le COPIL du 23 septembre 2016 : les variantes de tracés et de gares soumises à la concertation».

LES VARIANTES DE TRACÉS DANS LE VAR

Variantes de tracés pour le secteur de La Pauline

Les participants à la concertation se sont exprimés de la façon suivante à propos des **2 variantes de tracés** proposées à la concertation :

Certains participants ont exprimé un refus des 2 variantes proposées :
- 3 contributions ;
- 15 expressions en permanences.

	POUR	CONTRE
VARIANTE 1	• 1 carte T • 1 contribution	• 8 expressions en permanences
VARIANTE 2	• 1 carte T • 1 contribution • 8 expressions en permanences	• Pas d'expression spécifique contre cette variante

LES VARIANTES DE TRACÉS DANS LES ALPES-MARITIMES

Variantes de tracés pour le secteur de Saint-Laurent-du-Var

Les participants à la concertation se sont exprimés de la façon suivante à propos **des options de passages** :

	POUR	CONTRE
SAINT-LAURENT-DU-VAR	• 2 expressions en permanence pour l'option de passage au nord • 2 expressions en réunions publiques +1 contribution pour un passage enfoui au sud • 5 expressions dans les registres + 1 contribution + 1 expression en permanence pour l'option de passage au sud • 2 expressions dans les registres + 3 expressions en permanence pour un passage en souterrain • 2 cartes T + 3 contributions pour une nouvelle gare à Saint-Laurent-du-Var	• 5 expressions en réunions publiques contre la suppression de la route 6007 • 2 expressions en réunions publiques + 1 contribution + 2 expressions dans les registres contre l'option de passage au nord • 2 expressions dans les registres contre l'option de passage au sud

Variantes de tracés pour le secteur entre Saint-Laurent- du-Var et Villeneuve-Loubet

Les participants à la concertation se sont exprimés de la façon suivante à propos des **variantes de tracés** :

	POUR	CONTRE
DE SAINT-LAURENT-DU-VAR À VILLENEUVE-LOUBET	• 12 expressions dans les registres +1 avis + 2 cartes T + 2 contributions + 5 expressions en permanences pour OAM2 • 7 expressions dans les registres +1 carte T pour OAM2bis • 1 délibération de Villeneuve-Loubet : - demande d'un tracé en souterrain - demande de la préservation des nappes phréatiques - pas d'aggravation des trafics PL (phase travaux)	• 4 avis web et transmis par courrier contre OAM2 • 3 contributions contre OAM2bis

Variantes de tracés pour le secteur de Biot

Les participants à la concertation se sont exprimés de la façon suivante à propos **des variantes de tracés** :

	POUR	CONTRE
PASSAGE À BIOT	• Pas d'expression en faveur du passage à Biot • Principe du passage à Biot acté par les expressions en faveur de la variante Fugueiret (OAM1)	• 51 expressions en réunion publique contre les impacts et la traversée de Biot • 31 expressions dans les registres • 83 avis contre les impacts et la traversée de Biot en aérien • 26 expressions en permanences • 1 délibération de la commune contre le passage sur Biot

Variantes de tracés pour la desserte de Sophia Antipolis

Les éléments d'analyse quantitative ont été précisés dans le chapitre « Les expressions transmises à SNCF Réseau », page 47.

Pour rappel, les variantes de gares Ouest Alpes-Maritimes (OAM) correspondent à des variantes de tracés (OAM1, 1bis, 2 et 2bis) qui leurs sont associées. Les expressions concernent donc à la fois les tracés et les gares associées.

Variantes de tracés pour le secteur Cannes - Grasse

Les participants à la concertation se sont exprimés de la façon suivante à propos **des variantes de tracés** :

	POUR	CONTRE
VARIANTE C1	• 3 expressions dans les registres • 1 carte T • 1 expression en permanences	• 1 avis courrier
VARIANTE C2	• 1 carte T	• Pas d'expression spécifique contre cette variante

Concernant le doublement de **la ligne Cannes - Grasse**, les participants à la concertation ont évoqué les éléments suivants :
- 6 contributions et 1 expression en permanence pour une boucle TER ;
- 3 expressions dans les registres contre le doublement de la ligne Cannes - Grasse.

Pour la traversée de la Siagne, dont les conditions dépendent des choix de Priorité 1 :
- 3 avis expriment des points de vue défavorables à la traversée de la Siagne en aérien ;
- 5 contributions ont été transmises à SNCF Réseau et ont exprimé un point de vue pour la préservation de la vallée de la Siagne et les activités de cultures florales liées à l'industrie du parfum ;
- 1 contribution de l'entreprise Chanel Co Ltd évoque une position en faveur du projet LNPCA, pour une gare à Cannes La Bocca et contre la traversée de la Siagne ;
- 1 motion de la commune de Pégomas précise un refus de la proposition de traverser la vallée de la Siagne en viaduc pour le secteur « les Arcs-Cannes ».

LA FRÉQUENTATION DU SITE INTERNET www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr

L'ÉVOLUTION DES VISITES

Du 21 avril 2016, date de mise en ligne de la nouvelle version du site Internet, au 9 janvier 2017, date de fin de la concertation, **plus de 46 000 visiteurs différents** ont consulté le site, pour **un total de 66 551 visites.**

L'activité a été particulièrement intense d'octobre à début janvier, durant le temps 3 de la concertation, sur laquelle près de 75% des visites ont été effectuées, et tout particulièrement en octobre, lorsque les réunions publiques d'ouverture ont eu lieu et fin décembre, au moment des réunions de synthèse.

Nombre de visites du 3 octobre 2016 au 9 janvier 2017

30% des internautes se sont connectés plusieurs fois.

LES PAGES CONSULTÉES

Les visites ont duré **en moyenne 3 minutes 30**, pour une moyenne de **3 pages consultées par visite.**

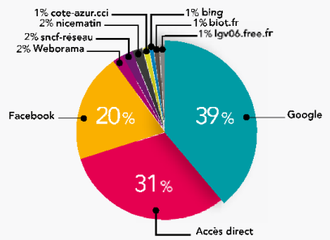
Près de 235 000 pages ont été vues au total. Les 10 premières pages consultées, qui représentent 60% du total des consultations, se répartissent comme suit :

« Accueil »	**66 171**
« Participez »	**12 110**
« Presse »	**10 940**
« Les trois grands temps de réalisation »	**10 809**
« Les bénéfices du projet / métropole azuréenne »	**10 033**
« Documents »	**8 879**
« Vos avis »	**6 898**
« Priorité à la désaturation des nœuds ferroviaires marseillais et azuréens »	**5 787**
« Le dispositif d'information et de participation du public »	**5 147**
« Les modalités de la concertation »	**4901**

Ces résultats montrent qu'une majorité des internautes s'est connectée pour donner son avis sur le projet ou poser une question à SNCF Réseau.

LES ACCÈS AU SITE

Les 10 accès privilégiés des internautes, qui ont représenté 87% des connexions sur le site, ont été les suivants :



L'ACTIVITÉ SUR LES RÉSEAUX SOCIAUX

TWITTER

Un compte Twitter **suivi par 485 personnes**, comptabilise **261 tweets publiés** pour **197 700 impressions**.

FACEBOOK

Au total, les **2 campagnes réalisées** pour annoncer la concertation puis pour inviter à participer aux réunions de synthèse ont généré près de **16 000 clics**, la première campagne réalisée sur l'ensemble de la région, en a généré **7 171** et la seconde, ciblée sur chacun des trois départements, **8 743.**

LES RETOMBÉES MÉDIATIQUES[18]

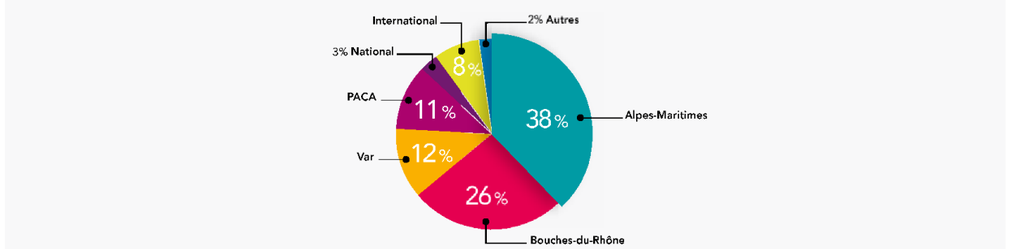
LA COUVERTURE MÉDIATIQUE

Avec **293 articles recensés** sur le projet, les retombées presse ont été importantes durant la période de concertation.

LES PARUTIONS PAR TERRITOIRE

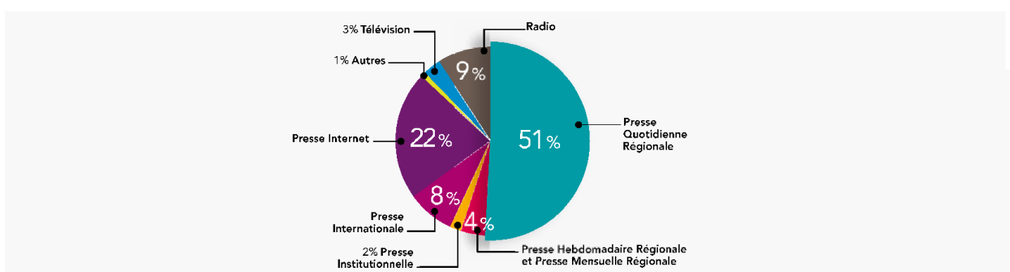
Au total, **86% des retombées sont régionales** avec un traitement quantitatif particulièrement important dans les Alpes-Maritimes (38% des parutions), puis les Bouches-du-Rhône (26%), et enfin le Var (12%), ce qui s'explique notamment par la faible portée du projet sur le département du Var pour les aménagements relevant de la Priorité 1.

Le projet a été **fortement relayé dans les Alpes-Maritimes** notamment en lien avec les prises de position concernant **le positionnement de la gare Ouest Alpes-Maritimes** et le relais de **l'opposition sur Biot.**



LES PARUTIONS PAR TYPOLOGIE DE MÉDIA

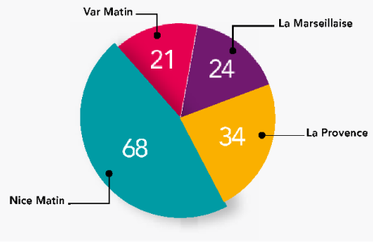
La presse quotidienne régionale est majoritaire dans les parutions (51%), chiffre qui monte même à 57% avec les relais Internet des grands titres de la presse quotidienne.



[18] La liste des retombées médiatiques et les articles publiés sont disponibles annexe 5

Nice Matin est le support le plus présent dans les retombées presse en lien avec le nombre de réunions publiques et permanences organisées sur le territoire maralpin.

Dans les Bouches-du-Rhône, le projet de ligne nouvelle a suscité **moins de retombées médiatiques.** Dans les Alpes-Maritimes, le projet a suscité plus de prises de positions, notamment concernant le positionnement de la gare Ouest **Alpes-Maritimes** et l'opposition des habitants et élus sur les impacts des variantes de tracés sur Biot.



L'ÉVOLUTION DES RETOMBÉES MÉDIATIQUES PENDANT LA PÉRIODE DE CONCERTATION

La tenue du **comité de pilotage du 12 avril 2016** a donné lieu à des articles présentant les grands temps du projet et les modalités de concertation.

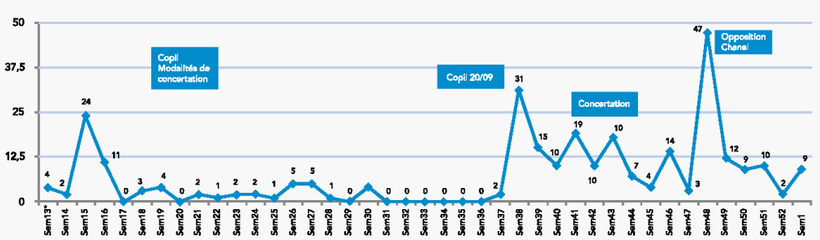
La phase de rencontre des élus, temps 2 du dispositif, alliée à la période estivale, a entraîné une phase d'accalmie médiatique.

Le comité de pilotage du 20 septembre a lancé une période génératrice de nombreux échos en grande partie factuels (présentation du dispositif de concertation, des dates de réunions, ect.) ainsi que la prise de position de certains élus (gare de Cannes, tracé sur Aubagne).

Durant la période de concertation, les journalistes ont relayé la teneur des réunions publiques avec des retombées globalement neutres, excepté sur Biot, avec une opposition forte des habitants et élus, et sur la réunion de La Farlède qui a rassemblé de nombreux opposants varois au projet.

On observe un **pic de parution en décembre** suite à la prise de position de l'entreprise Chanel qui a eu un écho national et international.

Fin décembre et début janvier, les parutions ont rapporté la teneur des trois réunions publiques de synthèse tenues dans chaque département.



* Sem13 : du 28 mars au 3 avril 2016

THÈMES ABORDÉS

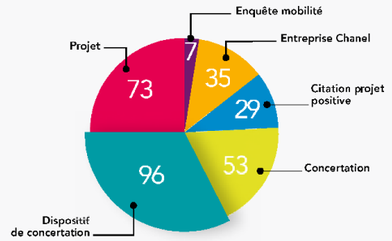
Le premier thème traité (près de 33%), principalement entre septembre et décembre, est **le dispositif de concertation** : annonces de dates, comptes rendus de réunions, etc. La tonalité de ces articles est **neutre ou positive.**

Les articles ont également très souvent été **dédiés au projet** (25%). Le projet a largement été évoqué dans les Alpes-Maritimes (41% des retombées).

La concertation a fait également l'objet **d'une large couverture** (18% des articles). Les journalistes souvent présents lors des réunions publiques et les permanences, se sont fait l'écho des retours des habitants, institutions présentes.

La prise de position de l'entreprise Chanel favorable au projet et à une gare à Cannes La Bocca, et défavorable à une traversée de la Siagne a été largement relayée mais uniquement sur 3 jours.

La ligne nouvelle a également été régulièrement **citée dans le cadre d'articles plus larges** (transports, urbanisme, etc.).

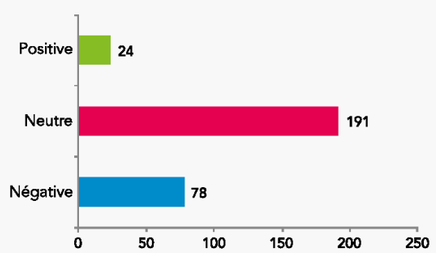


LA TONALITÉ DES RETOMBÉES

Plus de 65% des articles sont d'une **tonalité neutre**, faisant état du projet, de la concertation ou du dispositif de manière factuelle ou équilibrée dans les points de vue.

Les **prises de position négatives** (près de 27%) sont :

- → pour plus de la moitié liées à l'impact international de la prise de position de l'entreprise Chanel sur la traversée de la Siagne en viaduc ;
- → pour une autre part importante à l'opposition de Biot au projet.



En complément de l'analyse quantitative qui permet une synthèse des points de vue, **l'analyse qualitative propose une synthèse des attentes et problèmes** soulevés par les points de vue exprimés.

LES ATTENTES ET PROBLÈMES D'ORDRE GÉNÉRAL

LES ATTENTES VIS-À-VIS DU PROJET

AMÉLIORER LES MOBILITÉS DU QUOTIDIEN

Parmi les attentes exprimées au cours de la concertation, la nécessité d'**améliorer les mobilités du quotidien** est apparue comme **un besoin très fort.**

Dans les **3 départements**, cette attente a été identifiée de la façon suivante :

- **offrir une alternative à la voiture** comme mode de déplacement systématique pour résorber les problèmes de temps perdu et de détérioration de la qualité de l'air notamment ;
- **améliorer les circulations ferroviaires** et particulièrement TER en qualité et en quantité.

Les attentes suivantes ont été identifiées de manière spécifique dans les **Bouches-du-Rhône :**

- **réaliser des aménagements ferroviaires complémentaires** sur le réseau métropolitain et notamment pour les liaisons entre Aix-en-Provence et Marseille ;
- **ouvrir ou rouvrir certaines gares et lignes**, notamment les gares de Saint-André, Saint-Louis, Cap Pinède ainsi que les lignes Gardanne - Carnoules et Aix - Rognac, etc.

Dans le **Var**, il a été demandé de **réaliser plus rapidement les aménagements de Priorité 2** pour l'Est-Var et la métropole toulonnaise, afin d'améliorer au plus vite les mobilités ferroviaires.

Dans les **Alpes-Maritimes**, il a été demandé d'**améliorer la desserte des secteurs d'activités économiques et touristiques** enclavés ou difficilement accessibles en train aujourd'hui.

Les réponses apportées par SNCF Réseau[19]

Un des objectifs premiers du projet LNPCA est **d'offrir une alternative modale à la voiture par une priorité donnée aux trains du quotidien**.

La réalisation d'une ligne nouvelle sur les trois départements littoraux permettra également de proposer **un doublement des services du quotidien avec les aménagements de la Priorité 1** et de **réduire les temps de parcours avec la réalisation des sections de ligne nouvelle de la Priorité 2**.

Conjuguée à une amélioration du matériel roulant, la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur permettra d'**améliorer la fiabilité du réseau** et les circulations ferroviaires et donc d'**améliorer l'offre en quantité et en qualité**, à la fois pour les habitants et les touristes.

Concernant la réouverture de lignes ferroviaire ou de gares, ces éléments ne font pas directement partie du projet LNPCA en tant que tel :

- **la réouverture de certaines gares** dépend des projets régionaux portés par les partenaires locaux, au premier rang desquels le Conseil régional et la SNCF ;
- **la réouverture de la ligne Carnoules - Gardanne** a été étudiée comme maille secondaire d'un réseau régional performant, articulé autour de la ligne nouvelle structurante. Le comité de pilotage de ces études a décidé ne pas retenir la poursuite de ce projet. Le comité a toutefois prescrit la préservation et la maintenance de la ligne pour des horizons ultérieurs ;
- un projet de **réouverture aux voyageurs de la ligne Aix - Rognac** est à l'étude. S'il se concrétisait, une halte serait prévue à Plan d'Aillane. Avec d'autres accroissements de fréquence prévus sur le réseau, les liaisons depuis Marseille et Aubagne devraient alors s'améliorer.

[19] Des réponses ont été apportées durant les réunions publiques. Des réponses individuelles ont également été apportés dans le cadre des permanences ou sur la rubrique ad-hoc du site Internet.

CONTRIBUER AU DÉVELOPPEMENT DE L'INTERMODALITÉ

Les participants qui se sont exprimés ont mis en avant leur volonté que le projet puisse **contribuer au développement de l'intermodalité.**

Dans les **3 départements**, les participants ont évoqué leur souhait que le projet de ligne nouvelle contribue à la construction de l'intermodalité, notamment en complément et en interconnexion avec les projets de transports en commun portés par les territoires : BHNS, tramways, cars, modes actifs, desserte du dernier kilomètre des zones d'activités – Sophia Antipolis et ZI autour de La Pauline notamment.

Les réponses apportées par SNCF Réseau

SNCF Réseau travaille de concert avec les collectivités territoriales gestionnaires de voiries et des transports en commun pour préparer la mise en œuvre des aménagements routiers et de l'intermodalité (bus, BHNS, tramways, navettes autonomes, vélos électriques,etc.) nécessaires au bon fonctionnement des futurs pôles d'échanges prévus par le projet.

La poursuite du travail avec les collectivités locales en charges des transports pour les phases d'études à venir permettra de définir précisément les aménagements à réaliser en matière de transports en commun et/ou de modes doux en lien avec le pôle d'échanges multimodal.

RATTRAPER LE RETARD EN INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

Le rattrapage du retard en infrastructures de déplacement est une attente forte formulée par les participants à la concertation.

Dans les 3 départements, les participants ont évoqué leur souhait de **disposer d'un système de transport performant pour améliorer les mobilités quotidiennes**. Cette amélioration passe avant tout par un rattrapage du retard en infrastructures. Ce rattrapage devra contribuer au développement des territoires et à leur attractivité.

Les réponses apportées par SNCF Réseau

Le projet Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur a pour **objectif l'amélioration des déplacements à l'intérieur de la région** et entre les métropoles de Nice, Toulon et Marseille en haussant la qualité de l'offre de services ferroviaires. Cette ligne nouvelle contribuera à ouvrir la région Provence-Alpes-Côte d'Azur sur les autres régions françaises, et à désenclaver l'est de la région, en le reliant au réseau français à grande vitesse et plus généralement à l'arc méditerranéen Barcelone - Marseille - Gênes.

LES PROBLÈMES SOULEVÉS PAR LE PROJET

LES IMPACTS SUR LE BÂTI

Les impacts du projet de ligne nouvelle sur le bâti et les espaces urbains ont été l'objet de nombreuses expressions.

Dans les **3 départements**, ces problèmes ont été identifiés de la façon suivante :

- → les participants ont fait part de leurs craintes sur l'**altération du cadre de vie**, notamment vis-à-vis des nuisances auditives et générées par les vibrations ;
- → des craintes ont été exprimées quant aux **nuisances induites par les travaux** nécessaires à la réalisation du projet.

Les problèmes suivants ont été identifiés de manière spécifique dans les **Bouches-du-Rhône :**

- → impacts sur le **bâti commercial et économique** ;
- → impacts des travaux sur **le bruit, la circulation de camions, les emprises de chantier, etc.**

Les problèmes suivants ont été identifiés de manière spécifique dans le **Var :**

- → refus des **expropriations** ;
- → refus de la **perte de valeur foncière** ;
- → crainte de l'**altération du cadre de vie** liée particulièrement au bruit et à la co-visibilité ;
- → crainte des **impacts des travaux** (emprises provisoires avant restitution, circulation de camions) ;
- → refus du doublement de la ligne unique d'Hyères (élément relatif à la Priorité 2).

Les problèmes suivants ont été identifiés de manière spécifique dans les **Alpes-Maritimes :**

- → perte de valeur foncière vis-à-vis des nuisances **auditives (bruit), visuelles (co-visibilité), ou vibrations,** notamment pour le **secteur de Biot** au niveau du passage de la Brague ;
- → impacts liés aux travaux : **fissures, vibrations, bruit, circulation de camions,** notamment pour le secteur de **Saint-Laurent-du-Var et Villeneuve-Loubet**.

Les réponses apportées par SNCF Réseau

Dans le cadre de ses engagements, SNCF Réseau applique pour le projet de ligne nouvelle, la démarche **Eviter, Réduire, Compenser**. Il s'agit dans ce cadre à la fois d'éviter les zones sensibles, de prendre en compte les possibles nuisances par des mesures ad hoc et de compenser les riverains en cas de nuisances résiduelles.

La problématique des nuisances sonores occasionnées par le projet est soumise à une réglementation nationale que SNCF Réseau applique.

Un cadre réglementaire de mise en place **des protections foncières** pour la réalisation du projet sera posé après que le choix des tracés et des positions de gares sera réalisé.

Des **indemnisations** sont prévues au titre de la réglementation qui encadre la réalisation des projets d'infrastructures ferroviaires.

LES MODES DE GESTION DES DÉBLAIS

Les modalités de gestion des déblais ont été évoquées au cours de la concertation comme facteur d'inquiétude de la part des participants.

Dans les Bouches-du-Rhône et les Alpes-Maritimes, les participants ont souhaité connaître le **mode de gestion des déblais** et notamment les **modalités d'évacuation** ainsi que les flux de camions engendrés.

Dans les Alpes-Maritimes, SNCF Réseau a été interrogé au sujet de la **qualité des matériaux déblayés** ainsi que sur leur destination ultime.

Les réponses apportées par SNCF Réseau

Les **études détaillées relatives au devenir des matériaux excavés** seront réalisées lors des phases ultérieures à partir des solutions de tracés et de gares retenues.

SNCF Réseau, est soumis à la **réglementation et aux contrôles des autorités administratives** compétentes sous tutelle de l'État.

Afin de **réduire au maximum l'empreinte écologique** des terrassements, en tunnel ou en déblai, le principe du réemploi des matériaux excavés sera privilégié.

LE COÛT DU PROJET ET LA CAPACITÉ DE FINANCEMENT

Le coût du projet et sa capacité de financement ont été évoqués à de nombreuses reprises et sous différents aspects au cours de la concertation avec le public.

Dans les 3 départements, ces problèmes ont été identifiés de la façon suivante :

- le coût du projet est considéré comme **très important** et il est fortement critiqué dans le Var ;
- les participants ont évoqué leurs craintes de l'**incapacité à financer le projet**, liée à l'endettement de SNCF Réseau ;
- la crainte de l'impact fiscal du financement du projet pour les habitants et les entreprises a également été évoquée.

La crainte d'hypothéquer la capacité de financement d'autres projets de transports compte tenu du coût important du projet de ligne nouvelle a été soulevée dans le Var.

Les réponses apportées par SNCF Réseau

Lors de la présentation du **Programme d'Investissements d'Avenir** (PIA), le 9 juillet 2013, le Gouvernement a retenu le projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur.

Ainsi, pour le projet LNPCA, la Priorité 1 concerne le traitement du **nœud ferroviaire marseillais pour un montant de 2,5 milliards€** (2012) et le traitement **du nœud ferroviaire azuréen de Nice pour 4,2 milliards€** (2012).

LA CAPACITÉ DE RÉPONDRE AUX BESOINS DE MOBILITÉ

L**a capacité de répondre aux besoins de déplacement quotidien** a été largement abordée.

Les problèmes suivants ont été identifiés de manière spécifique dans le **Var :**

- les participants ont évoqué leur **incompréhension vis-à-vis de l'apport de la ligne nouvelle** pour l'amélioration de la desserte TER ;
- ils ont évoqué la **nécessité d'aménagements dans l'aire toulonnaise** en priorité, en faveur des trains du quotidien ;
- la **priorisation des investissements** sur le réseau existant a été demandée ;
- l'inquiétude d'une **baisse de fréquence** de la desserte sur la ligne côtière Roquebrune - Cannes (Priorité 2) a également été évoquée.

Et dans les **Alpes-Maritimes :**

- **l'horizon** de réalisation du projet est considéré comme **trop lointain** ;
- certains participants ont considéré qu'il n'est **pas nécessaire de proposer une desserte ferroviaire de Sophia Antipolis**, zone peu dense et en archipel ;
- le territoire des Alpes-Maritimes connaîtrait une **baisse démographique** à l'avenir et donc ses **besoins de mobilité** devraient diminuer.

Les réponses apportées par SNCF Réseau

La région Provence-Alpes-Côte d'Azur dispose du plus petit linéaire de voie ferrée par habitant de France. La ligne unique entre Marseille et Vintimille, colonne vertébrale de la desserte régionale, est la plus chargée de France (hors Île-de-France) avec 280 trains chaque jour en 2016. **La ligne ferroviaire entre Marseille et Nice est aujourd'hui totalement saturée**. L'amélioration du réseau sera insuffisante pour réduire cette **saturation qui va s'accentuer** avec l'augmentation des besoins de déplacements dans les 20 prochaines années.

L'AGGRAVATION DU RISQUE INONDATION

La perspective de la réalisation du projet de ligne nouvelle suscite **des craintes quant à l'aggravation du risque inondation**, particulièrement pour les secteurs concernés des Bouches-du-Rhône et des Alpes-Maritimes.

- pour les Bouches-du-Rhône et notamment le secteur de la **vallée de l'Huveaune fortement anthropisé**, et pour lequel le risque inondation est très prégnant, l'aménagement de nouvelles infrastructures génère des craintes que ce risque soit aggravé ;
- pour les Alpes-Maritimes, ces craintes portent notamment sur le secteur de **Nice Aéroport dans la Plaine du Var**, secteur déjà marqué fortement par ce risque naturel, ou sur les cours d'eau tels que **la Brague, la Valmasque, le Fugueiret**, etc.

Les réponses apportées par SNCF Réseau

Les études d'approfondissement des tracés et gares retenus à l'issue de la concertation permettront de définir avec précision les aménagements et dispositifs nécessaires, sur le plan hydraulique, pour assurer une transparence et ne pas aggraver le risque. Elles seront menées en collaboration avec les services de l'Etat (DDTM 06 et 13, DREAL PACA) et les acteurs concernés (gestionnaires des gares ou des voies).

LES ATTENTES ET PROBLÈMES SPÉCIFIQUES AUX TERRITOIRES

DANS LES BOUCHES-DU-RHÔNE

SNCF Réseau n'a pas enregistré d'expressions sur des attentes ou des problèmes spécifiques.

DANS LE VAR

Les participants ont exprimé leur volonté de **relier par le train le bassin économique de Toulon** aux autres bassins d'emploi et d'habitation métropolitains et régionaux :

- en privilégiant l'**amélioration des déplacements domicile-travail** des actifs ;
- en réalisant **au plus tôt la gare et le Pôle d'Echange Multimodal** de Toulon ;
- en assurant la **desserte ferroviaire de la ZAE de Signes** (création d'une gare).

Un **refus global des impacts sur l'agriculture**, notamment un refus de la consommation de terres agricoles et des craintes de déstabilisation d'exploitations et de filières agricoles existantes.

Les **impacts sur les espaces naturels** sont jugés inacceptables :

- les participants refusent toute atteinte aux paysages et aux sites ;
- des craintes sont exprimées pour le fonctionnement des karsts et sur la ressource en eau.

Des inquiétudes quant à la **perturbation du marché foncier**, liée aux incertitudes sur les tracés, la ZPP actuelle étant trop large. Les impacts de ces perturbations sont notamment la dévalorisation des biens et la remise en question de projets publics et privés situés dans la ZPP.

DANS LES ALPES-MARITIMES

La concertation avec le public a permis de **soulever un certain nombre de points** concernant à la fois le projet et les variantes de tracés et de gares pour les Alpes-Maritimes.

Le projet de **gare de Nice Aéroport** ainsi que le **pôle d'échanges multimodal** (tramway, TER, aéroport, gare routière) a été **fortement soutenu par les participants**.

Pour le franchissement du Var à Saint-Laurent-du-Var, les participants qui se sont exprimés souhaitent que les impacts urbains d'**un franchissement en surface soient limités**. Le projet doit également contribuer à améliorer la qualité urbaine du secteur.

À Biot, les participants ont exprimé leur **rejet du projet de ligne nouvelle** de manière générale. Ils ont aussi exprimé leur refus d'un passage sur la commune, quels que soient les tracés ou les positions de gares correspondantes.

Pour la **gare de desserte de Sophia Antipolis** (Ouest Alpes-Maritimes), les expressions des participants ont montré un **refus de l'implantation de la gare Ouest Alpes-Maritimes aux Bouillides et aux Bréguières** :

- la variante de gare aux Bouillides propose une implantation à Valbonne, dans le secteur de Garbejaïre. Ce positionnement conditionne la variante de tracé OAM1bis qui traverse la Brague par un viaduc entre le quartier des Tamarins et des Soulières, sur la commune de Biot ;
- la variante de gare aux Bréguières propose une implantation à Mougins, dans le secteur des Bréguières. Ce positionnement conditionne les variantes de tracés OAM 2 et OAM 2bis qui traversent la commune de Biot en souterrain.

L'implantation de **la gare au Fugueiret a été soutenue** par de nombreux participants **pour desservir Sophia Antipolis**. Certains participants ont formulé une demande d'optimisation de cette implantation.

La variante de **gare à Cannes La Bocca a été fortement soutenue** par certains participants à la concertation et elle a fait l'objet d'une forte mobilisation.

Des attentes spécifiques au territoire maralpin ont été exprimées :

- **relier les Alpes-Maritimes au reste de la région**, aux autres régions françaises et au pourtour méditerranéen en améliorant les temps de parcours sur les trains longue distance et en améliorant la connexion au réseau ferroviaire à grande vitesse ;
- **rattraper le retard en infrastructures de transport** et contribuer au développement des Alpes-Maritimes dans le sens de ne pas « rater » l'opportunité historique, en référence au projet avorté de l'A8bis.

Certains problèmes spécifiques ont été évoqués à l'échelle du territoire maralpin.

- **les impacts** sont jugés pour certains participants **inacceptables** sur l'environnement et les espaces naturels ;
- des **craintes d'impacts non maîtrisés** sur les ressources en eau sont évoquées :
  - risques liés à la traversée des nappes (pollution, assèchement, etc.) ;
  - risques sur les zones de captage pour l'eau potable ;
- **la priorité doit être donnée aux investissements sur le réseau existant** et à l'amélioration du service ferroviaire ;
- le projet LNPCA a été **jugé par certains participants comme obsolète** et ces derniers ont demandé la mise en place d'alternatives. Il a été demandé de poursuivre la réalisation de la 3e voie littorale ainsi que de privilégier l'investissement sur les autres modes de transport (cars du CD06 à 2 étages, TCSP, voitures électriques et/ou automatiques et autres solutions innovantes) ;
- en matière de fonctionnement ferroviaire du nœud azuréen, il a été précisé par les participants l'importance d'**intégrer dès la Priorité 1 les relations avec Monaco et l'Italie**.

LES ATTENTES ET PROBLÈMES SPÉCIFIQUES AUX GARES

GARE MARSEILLE SAINT-CHARLES

Les principales attentes formulées sont les suivantes :

- **désaturer le nœud ferroviaire marseillais** et **améliorer les circulations dans l'aire métropolitaine** d'Aix-Marseille ;
- **assurer une interconnexion de qualité** entre la gare nouvelle, le métro et le tramway ;
- **permettre une transparence urbaine** de la gare pour l'amélioration du fonctionnement du quartier Saint-Charles et Belle de Mai.

Les participants ont exprimé des craintes concernant :

- **les nuisances liées aux travaux** ;
- **les capacités de stationnement** après la mise en service de la gare ;
- une insuffisante connexion **avec le tramway**.

GARE OUEST ALPES-MARITIMES

LA DESSERTE DE SOPHIA ANTIPOLIS

Les attentes formulées pour une desserte de Sophia Antipolis sont les suivantes :

- **réduire la saturation routière** (faciliter les accès aux entreprises, réduire les temps de transport et diminuer le stress et la pollution) ;
- **améliorer la desserte des entreprises** de Sophia Antipolis pour les actifs ;
- **contribuer au développement d'une offre de mobilité** en transports en commun ;
- structurer autour de la gare **une offre de transport intermodale** jusqu'aux derniers kilomètres ;
- privilégier un **positionnement de gare au nord de l'A8** et à proximité des entreprises ;
- rechercher une optimisation des tracés et positions de gare pour **moins de nuisances locales et sur Biot** ;
- **créer les conditions du développement international** de Sophia Antipolis pour le futur ;
- **éviter l'asphyxie** de la technopole et contribuer à la pérennité de son attractivité.

Concernant les craintes vis-à-vis de la desserte de la technopole de Sophia Antipolis, les participants ont exprimé :

- **l'inadaptation de la desserte ferroviaire** à la configuration de Sophia Antipolis. En effet, il n'y a pas de véritable « cœur » de Sophia Antipolis, la densité d'entreprises et d'emplois y est faible ;
- **l'absence de besoin de réaliser** une gare TGV à Sophia Antipolis ;
- **le risque d'une augmentation du trafic routier** lié à la gare et le problème d'accessibilité de la future gare.

Variante de gare dans le secteur du Fugueiret

Pour cette variante de gare, les participants ont exprimé :
- **leur refus de l'aggravation des risques d'inondation** liés à la rivière Fugueiret ;
- leurs questionnements sur la **compatibilité du projet LNPCA avec la réalisation de la Cité du Savoir** ;
- leur refus des **impacts sur le Parc départemental de la Valmasque et sur le Parc départemental de la Brague** ;
- leurs craintes des **impacts de la surcharge de trafic routier** pour accéder à la gare dans un secteur d'activités déjà saturé aux heures de pointe.

Variante de gare dans le secteur des Bouillides

Les participants ont exprimé leur refus de cette variante de gare et et ont soulevé les problèmes suivants :
- **impacts sur les habitants des quartiers de Haut-Sartoux et de Garbejaire**, jugés inacceptables ;
- **impacts sur le stade, le parc des Bouillides** et leurs usages jugés inacceptables ;
- crainte des **impacts de la phase travaux** (bruit, fissures, gêne pour les circulations,etc.) ;
- crainte d'**aggravation des risques hydrauliques** car il s'agit d'un secteur inondable ;
- refus de l'**impact du projet sur le Parc départemental de la Brague**.

Quelques participants ont exprimé le souhait de rechercher une position de gare moins impactante pour les habitants et les pratiques liées au Parc des Bouillides.

Variante de gare dans le secteur des Bréguières

Les participants ont exprimé leur refus de cette variante de gare et ont soulevé les problèmes suivants :
- **position de gare jugée peu pertinente pour la desserte des entreprises de Sophia Antipolis** ;
- **impacts sur le bâti** ;
- **incompatibilité avec les projets d'aménagement de la commune de Mougins** ;
- **impacts sur le Parc départemental de la Valmasque** et crainte du développement du stationnement sauvage ;
- **crainte de risques hydrauliques** liés à la rivière Valmasque ;
- **accès routier à la gare** nécessitant un nouvel échangeur autoroutier sur l'A8.

VARIANTE DE GARE À CANNES LA BOCCA

Les attentes formulées ont été les suivantes :
- **améliorer la desserte du pôle cannois** à la hauteur de son statut national et international de 2e ville de congrès et de 2e aéroport d'affaires de France, en lien également avec la présence d'activités économiques ;
- **contribuer à la structuration urbaine du quartier** en développement de La Bocca ;
- **offrir aux agglomérations du Pays de Lérins et du Pays de Grasse une accessibilité** aux pôles régionaux, nationaux et européens.

Pour cette variante de gare, les participants ont soulevé les problèmes suivants :
- conditions d'accès au site de la gare, incidences du projet pour l'environnement urbain (bruit notamment), et conditions d'insertion de la gare nouvelle dans le site de Cannes Marchandises ;
- implications de cette variante sur le projet LNPCA, notamment sur les fonctionnalités ferroviaires et les tracés ainsi que sur sa compatibilité avec le calendrier du projet.

GARE NICE AÉROPORT

Les attentes formulées sont les suivantes :
- **créer un pôle d'échange multimodal international** performant autour de l'aéroport de Nice Côte d'Azur : avions, TGV, TER, tramway, bus, modes doux ;
- **renforcer la desserte du pôle de la plaine du Var**.

Pour la gare de Nice Aéroport, les participants ont soulevé les problèmes suivants :
- **capacité de l'aménagement ferroviaire** existant entre Nice Aéroport et Nice Ville jugée insuffisante ;
- **contraintes hydrauliques dans** la zone inondable du Var ;
- interrogations sur le **positionnement de la gare Nice Aéroport**, notamment par rapport à une implantation plus au nord ;
- craintes sur l'**accessibilité de la gare**.

LES DEMANDES D'ÉTUDES COMPLÉMENTAIRES SUR LES GARES

Sur Sophia Antipolis, il a été demandé **d'étudier une optimisation de la position de gare** dans le secteur délimité par les 3 Moulins, le secteur des Clausonnes, l'échangeur autoroutier d'Antibes et le ruisseau du Fugueiret.

À Cannes, il a été demandé de **réaliser une gare nouvelle TER / TGV dans le secteur de Cannes Marchandises**.

LES ATTENTES ET PROBLÈMES SPÉCIFIQUES AUX TRACÉS

DANS LES BOUCHES-DU-RHÔNE

POUR LE SECTEUR MARSEILLE NORD

Les participants attendent du projet LNPCA une **amélioration de la qualité de vie sur leur secteur** par :

→ la **réduction des nuisances sonores** et plus largement l'**insertion environnementale** des voies ferrées actuelles ;
→ la **création de traversées des voies pour les piétons, vélos** ;
→ l'amélioration de la **problématique des « trains des poubelles »**.

Les participants ont exprimé des craintes sur :

→ **les nuisances sonores** en phase d'exploitation, notamment pour les secteurs suivants : secteur Mouraille, Bassens II, Castors de Servières et Font-Vert ;
→ **les impacts sur le bâti** pour le secteur Mouraille, Bassens II, Castors de Servières, Cosmétique / commissariat et Soulat ;
→ l'accentuation **de l'effet de coupure urbaine** nécessitant des **aménagements améliorant la circulation et la sécurité** ;
→ le stationnement des trains qui alimentent le centre de traitement des déchets.

POUR LE SECTEUR DE LA VALLÉE DE L'HUVEAUNE

Ouest vallée de l'Huveaune et secteur La Barasse

Les participants ont demandé **des synergies entre la réalisation du projet, la requalification de différents secteurs** de la vallée et l'aménagement urbain notamment pour le secteur de la **gare de La Barasse** :

- **créer un pôle d'échanges structurant le fonctionnement urbain** ;
- **restaurer l'Huveaune** ;
- **requalifier les friches industrielles** ;
- **réduire globalement les nuisances** liées aux infrastructures actuelles.

Sur ce secteur, les participants ont exprimé :

- **le refus de nuisances sonores et vibratoires** en phase chantier et phase exploitation notamment au niveau de **Saint-Marcel** ;
- des interrogations sur la **compatibilité entre le projet LNPCA et les contraintes hydrauliques** de la vallée de l'Huveaune avec l'inquiétude que le risque inondation soit aggravé ;
- des critiques à l'encontre de SNCF Réseau liées à la non réalisation des **aménagements de protection phonique** suite à la construction de la 3e voie et des inquiétudes que la situation se répète dans le cadre de la ligne nouvelle ;
- des craintes d'**incompatibilité du projet LNPCA avec les projets d'aménagement urbains** notamment pour le secteur de La Barasse.

Est vallée de l'Huveaune, La Penne-sur-Huveaune et Aubagne

Les attentes formulées sont les suivantes :

→ contribuer par le projet à la **réduction des nuisances liées aux infrastructures actuelles** ;
→ permettre **la cohérence du projet avec le projet urbain autour de la gare d'Aubagne** :
  - constituer un pôle d'échange multimodal ;
  - développer des capacités de stationnement ;
  - développer l'intermodalité : Valtram, BHNS des Paluds,etc. ;
→ **éviter les nuisances du projet dans la vallée de l'Huveaune** ;
→ **renforcer le pôle d'échange d'Aubagne en Priorité 2** par la création d'une halte TGV.

Pour ce secteur, les participants ont exprimé un **refus des impacts induits** par la réalisation d'une 4e voie en surface et le ripage de l'autoroute A50 :

- **impacts directs sur les habitations** ;
- **incidences sonores et visuelles** pour les riverains et les entreprises ;
- **impacts des travaux** ;
- **bruit** généré par le trafic ferroviaire, notamment la nuit ;
- **perturbation des circulations des voies** de desserte des zones d'activités et notamment pour le pôle Alpha ;
- **incidences sur le trafic routier** (A50) lors des phases travaux du ripage de l'autoroute A50 ;
- **perturbation induite** du trafic ferroviaire ;
- **impacts sur le secteur des stades** (Aubagne).

LES DEMANDES D'ÉTUDES COMPLÉMENTAIRES DANS LES BOUCHES-DU-RHÔNE

Pour le secteur Marseille Nord

L'étude d'une troisième variante s'appuyant sur la ligne du littoral avant de rejoindre la gare Marseille Saint-Charles en souterrain, afin de supprimer les impacts le long de la ligne Paris - Lyon - Marseille a été demandée.

Pour la vallée de l'Huveaune

Les études suivantes ont été demandées :

- **passage en tunnel dans la vallée de l'Huveaune** entre La Penne-sur-Huveaune et Aubagne ;
- **« shunt » d'Aubagne** proposant une bifurcation en tunnel avant Aubagne.

DANS LE VAR

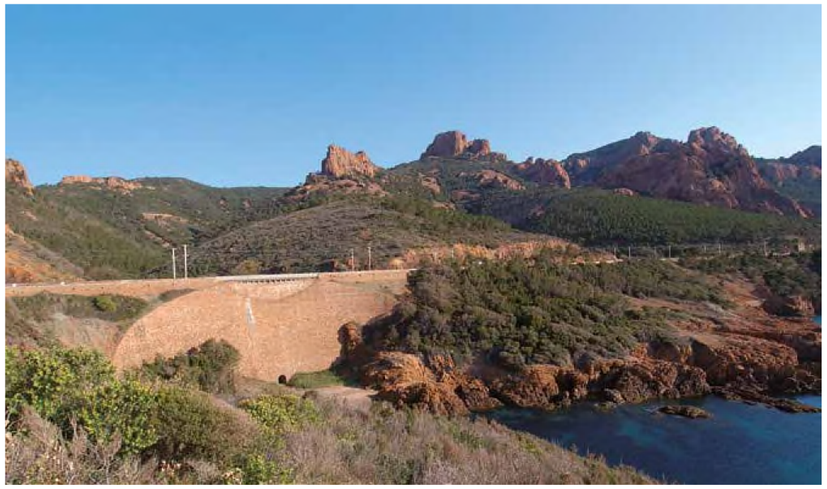
POUR LE SECTEUR DE LA PAULINE

Les attentes formulées sont les suivantes :

- **bénéficier d'une desserte fine des communes de l'est toulonnais** et notamment de La Farlède (demande de réouverture de la gare). De manière générale, rénover les gares, et améliorer leur fonctionnement ;
- **rétablir les accès routiers et améliorer l'accès à la gare** ;
- **réaliser une liaison directe entre les aéroports d'Hyères et Nice** ;
- **mettre en cohérence le projet LNPCA et des enjeux du site SEVESO PetroGarde** ;
- **améliorer la desserte en fret ferroviaire de la ZI est** et notamment celle du site PetroGarde ;
- **préserver l'intérêt patrimonial du bâtiment de la gare actuelle de La Pauline et du château d'eau**.

Pour ce secteur, les participants ont exprimé :

- de fortes inquiétudes quant aux **impacts de la phase travaux** par exemple pour les pistes de chantier et la restitution après travaux ;
- une **contestation du « saut-de-mouton »** perçu comme un ouvrage au coût disproportionné ;
- un refus des **impacts de la variante 1** sur les habitations des Tourraches ;
- un refus des **impacts de la variante 2** sur le foncier agricole ;
- des craintes sur l'**insertion du viaduc** ferroviaire et ses aménagements connexes ;
- des inquiétudes sur l'**encombrement du réseau routier** pour l'accessibilité du futur pôle d'échanges de La Pauline ;
- un refus des **impacts sur le Parc Nature du Plan de La Garde** et la crainte d'aggravation du risque inondation ;
- la contestation des **impacts urbains** liés à l'élargissement de la plateforme ferroviaire ;
- un refus du **bruit** liés à l'augmentation de trafic ;
- un **refus du doublement ultérieur de la ligne La Pauline - Hyères** en raison des impacts très importants sur le bâti et les activités économiques.



DANS LES ALPES-MARITIMES

POUR LE SECTEUR DE SAINT-LAURENT-DU-VAR

Les attentes formulées sont les suivantes :

- **améliorer l'aménagement urbain** grâce au projet LNPCA ;
- profiter du projet pour **requalifier le quartier de la gare**.

Les participants ont demandé des explications sur :

- les raisons du **franchissement du Var en aérien** ;
- les possibilités d'un **franchissement du Var plus au nord** ;

Les participants ont exprimé des craintes sur :

- les **impacts en phase de travaux** ;
- l'**aggravation des nuisances en phase exploitation** : bruit, co-visibilité, augmentation du trafic ferroviaire notamment ;
- les **impacts concernant le bâti** : vibrations, fissures, dévalorisation, et expropriations liées ;
- l'aggravation des **risques d'inondation** ;
- la **suppression à terme de la gare** de Saint-Laurent-du-Var ;
- le **futur fonctionnement urbain** du quartier de la gare.

POUR LE SECTEUR DE SAINT-LAURENT-DU-VAR À VILLENEUVE-LOUBET

Les attentes formulées sont les suivantes :

- **améliorer les mobilités du quotidien** et désaturer le nœud ferroviaire azuréen ;
- **réduire le trafic routier** sur le secteur, en lien avec les projets de développement de Sophia Antipolis et de la plaine du Var.

Les participants ont exprimé des craintes sur :

- les impacts liés à un passage en souterrain notamment concernant les **enjeux hydrogéologiques**, la proximité d'anciennes carrières et l'existence de décharges ;
- le **trafic poids lourds** généré par l'évacuation des déblais : bruit, pollution, gêne du trafic, risques, etc.

Les participants ont demandé l'**amélioration de la desserte des gares TER** et leur fonctionnement : bâtiments, parkings, intermodalités,etc.

POUR LE SECTEUR DE BIOT

Les participants ont exprimé les points suivants :

- refus des **nuisances sonores** et visuelles liées aux portions en surface, jugées inacceptables ;
- remise en cause de la **sincérité de SNCF Réseau** et de la concertation, basée sur des estimations inexactes des impacts sur le bâti ;
- remise en cause de la **prise en compte des risques naturels** : inondations, séismes et incendies notamment ;
- refus des **impacts en phase de travaux** notamment liés au bruit, fissures, circulations de poids lourds, gêne pour le trafic et émergences ;
- remise en cause des **résultats des études** réalisées par SNCF Réseau vis-à-vis des données de trafic, de nombre de voyageurs, de desserte et d'impacts sur l'environnement ;
- remise en question du **principe de gare de desserte de Sophia Antipolis** qui ne résoudrait pas le problème de circulation sur le dernier kilomètre et qui risquerait d'aggraver la situation actuelle.

POUR LE SECTEUR DE CANNES - GRASSE

Les participants ont exprimé des craintes sur les points suivants :

- les **impacts des raccordements et du doublement de la voie sur le bâti**, jugés inacceptables notamment pour des raisons de proximité des nouvelles voies et d'expropriations ;
- les **impacts liés aux tunnels** : vibrations, fissures, etc. ;
- les **impacts environnementaux** sur le Vallon de La Frayère et sur le golf de Cannes - Mougins ;
- les impacts de la traversée de la Siagne en viaduc (aménagement de Priorité 2 induit par le choix d'un tracé de Priorité 1) **sur les cultures florales et la qualité de vie des habitants**. L'entreprise Chanel s'est positionnée pour une variante de gare à Cannes La Bocca qui permet d'éviter le viaduc sur la Siagne.

LES DEMANDES D'ÉTUDES COMPLÉMENTAIRES DANS LES ALPES-MARITIMES

Les demandes d'études complémentaires qui ont été formulées sur le secteur de Saint-Laurent-du-Var, portent sur :

- **un viaduc ferroviaire en pente** pour un enfouissement de la ligne au plus proche du Var ;
- un **décalage des voies ferrées plus au sud**, avec la construction d'un viaduc ferroviaire à la place de la route 6007 et un réaménagement de la voirie compatible avec le trafic routier et avec le futur tramway ;
- un **enfouissement des voies au droit de la gare** de Saint-Laurent-du-Var.

LIGNE NOUVELLE PROVENCE CÔTE D'AZUR

6. LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION AVEC LE PUBLIC

LES ENSEIGNEMENTS POUR LE PROJET

La concertation avec le public sur les tracés et les positions de gares du projet Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur apporte de nouveaux enseignements sur le projet.

Elle a en effet permis d'identifier des attentes, des craintes et des refus du projet LNPCA. Les différents moments d'échange et les diverses expressions recueillies par SNCF Réseau ont également fait émerger des demandes :

- → améliorer les mobilités et notamment les déplacements et trains du quotidien ;
- → résorber la saturation ferroviaire sur le réseau actuel ;
- → réaliser des études de Priorité 2.

Sur ces bases, SNCF Réseau a proposé des modalités de poursuite du projet à l'approbation ministérielle.

SECTEUR MARSEILLE NORD

Les avis formulés lors de la concertation ont privilégié la solution Marseille Nord 1.

L'accent a été mis sur la nécessité d'optimiser le projet pour en réduire les nuisances.

De ce point de vue, la solution Marseille Nord 1 réduit le linéaire d'aménagement en surface et facilite le travail d'optimisation.

SECTEUR MARSEILLE SAINT-CHARLES

La variante Marseille Saint-Charles 1 dite « Abeilles » a fait l'unanimité :

- → elle favorise une restructuration de l'articulation avec les quartiers voisins en favorisant des relations tous azimuts ;
- → elle concentre l'essentiel des impacts travaux sur les emprises ferroviaires ;
- → sa réalisation depuis la surface permet de maîtriser les coûts.

SECTEUR VALLÉE DE L'HUVEAUNE

Dans la vallée de l'Huveaune, les participants à la concertation ont souhaité que les impacts soient minimisés et, si possible, que le projet contribue à la requalification des espaces urbains concernés :

- → en réunion publique d'Aubagne il a été exprimé un refus de la réalisation d'une 4e voie en surface ;
- → des avis négatifs ont été exprimés sur la variante de sortie de tunnel de la gare Marseille Saint-Charles vers Saint-Marcel ;
- → des demandes de précautions et de mesures de traitement des nuisances ont été adressées à SNCF Réseau, en particulier durant les phases de travaux. Il a notamment été demandé :
  - d'optimiser des conditions de passage dans l'ouest de la vallée,
  - d'approfondir des possibilités de synergie entre le projet LNPCA et la requalification urbaine ou économique de différents secteurs de la vallée de l'Huveaune ;
- → d'étudier un passage en souterrain dans la vallée de l'Huveaune entre la Penne-sur-Huveaune et Aubagne.

Pour le positionnement de la tête est du tunnel de Marseille, la concertation n'a pas fait ressortir d'avis marqués en faveur d'une solution ou une autre.

SECTEUR LA PAULINE

La concertation a alerté tout particulièrement sur les enjeux de protection du bâti.

À partir des éléments soumis à la concertation sur La Pauline en Priorité 1, le public a exprimé une préférence pour la variante 2 qui minimise les impacts sur le bâti.

Il est à noter un rejet des aménagements de la Priorité 2 consistant à doubler la voie ferrée entre La Pauline et Hyères en vue du doublement des fréquences TER.

SECTEUR CANNES-GRASSE

Les avis formulés durant la concertation ont soutenu un raccordement de phasage et le doublement de la ligne Cannes - Grasse ainsi que la variante C2 évitant les impacts sur le secteur du golf. À ce titre, il sera important de chercher à optimiser le projet :

- → en limitant les impacts sur les milieux naturels du vallon de La Frayère ;
- → en intégrant au site les bases travaux nécessaires au projet.

SECTEUR OUEST ALPES-MARITIMES

L'opposition du territoire a été massive contre **le site de gare des Bréguières** - OAM2 - (impacts sur les sites urbains concernés, impacts sur le parc naturel de la Valmasque, desserte insuffisante qui nécessitera des travaux importants, etc.).

De même, **le site des Bouillides** (OAM1bis), évoqué dans les réunions avec les élus, a été fortement rejeté par les riverains (quartier du Haut-Sartoux et Garbejaire à Valbonne, des Tamarins à Biot) : nuisances sur les zones habitées, destruction de l'espace de loisir des Bouillides, etc.

Le site du Fugueiret (OAM1) a fait l'objet de positionnements plus équilibrés. Les incidences sur les milieux naturels (parcs de la Brague et de la Valmasque), le trafic induit par la gare, les nuisances (bruit, vue) du viaduc sur la Brague, ont soulevé de fortes oppositions. En contrepoint, le positionnement au coeur de la technopole de Sophia Antipolis et l'articulation avec les transports en commun programmés (BHNS) ont été soulignés. Une optimisation de cette implantation plus au sud, dans le secteur des Clausonnes, a été demandée.

Concernant le tracé des parties en tunnel, le tracé OAM1 fait partie des tracés les plus méridionaux qui permettent de réduire les risques d'interférence avec les ressources en eau les plus importantes pour le territoire et facilitent l'évacuation des matériaux.

Une variante de gare nouvelle TER/TGV à Cannes a émergé durant la concertation. L'implantation de cette gare dans le secteur de Cannes Marchandises nécessite de réaliser des études pour permettre d'en apprécier la faisabilité et les implications (services ferroviaires etc.). Les investigations devront aussi porter sur l'adaptation du tracé de la ligne nouvelle pour desservir la gare de Cannes La Bocca et ses implications (impacts, etc.).

SECTEUR SAINT-LAURENT-DU-VAR - NICE

Pour le franchissement du Var à Saint-Laurent-du-Var, les participants à la concertation ont exprimé le souhait d'une limitation des impacts urbains d'un franchissement en surface et d'une contribution du projet à l'amélioration de la qualité urbaine du secteur.

Ainsi, il a été demandé de :

- → poursuivre la réflexion sur le positionnement d'un nouveau viaduc nécessaire par rapport au viaduc existant. Cette réflexion devra intégrer l'approfondissement des études de réorganisation des circulations routières après modification des voies existantes ;
- → envisager le décalage des voies (existantes et nouvelles) vers le sud au droit de la gare de Saint-Laurent du Var et approfondir des conditions d'enfouissement des voies nouvelles et de dénivellation des voies existantes au droit du secteur de la gare, pour favoriser la transparence urbaine nord-sud et la restructuration du quartier.

Concernant la gare de Nice Aéroport, les expressions du public ont montré un soutien à cette gare et au pôle d'échanges multimodal en construction : tramway, aéroport, TER et gare routière, voitures, modes doux. La gare de Nice Aéroport sera envisagée à 6 voies à quai évolutive à 8 voies à quai.

LES ENSEIGNEMENTS POUR LA CONCERTATION

Cette concertation se place à une période charnière entre la concertation avec le public du deuxième semestre de 2011 sur les fonctionnalités et les fuseaux de passage, les consultations du public sur les zones de passage préférentielles de la Priorité 1 à l'automne 2013 et de la Priorité 2 au printemps 2014 et l'enquête d'utilité publique prévue en 2019.

UNE ÉTUDE DE CONTEXTE PRÉPARATOIRE

L'appropriation par le public de **la priorité donnée à la désaturation des nœuds ferroviaires et aux trains du quotidien** issue de la prise en compte des demandes du public lors des phases précédentes de concertation avec le public ne paraissait pas suffisamment partagée pour que SNCF Réseau puisse présenter directement à l'information et à la participation du public des variantes de tracés et de positions de gares.

Les enseignements tirés de l'étude de contexte ont mis en exergue que, dans une proportion importante, des **acteurs n'avaient pas « intégré » les évolutions du projet.** Ils ne savaient pas « où en était le projet » et n'avaient pas perçu les prises en compte des demandes du public suite à la concertation de 2011 et aux décisions du gouvernement issues du rapport de la Commission Mobilité 21 en 2013 faisant du projet de LGV PACA un projet de ligne nouvelle, acceptant tous les types de services ferroviaires (hors fret) et priorisant les trains du quotidien.

C'est pourquoi cette analyse a conduit à mettre en place un processus de travail en 3 temps :

- → le Temps 1 destiné à **informer le public sur les difficultés de déplacement** dans les métropoles du littoral et l'évolution prévisible de la situation dans les 10 à 15 prochaines années **et expliciter les bénéfices** d'un projet LNPCA donnant la priorité aux trains du quotidien ;
- → le Temps 2 destiné à **échanger avec les élus locaux et partager les résultats des études et investigations** conduites par SNCF Réseau en prenant en considération leurs points de vue et leurs propositions pour définir les variantes de tracés et de positions de gares à soumettre à la concertation public ;
- → le Temps 3 **d'information et de participation du public** en présentant le projet LNPCA, ainsi que les variantes de tracés et de gares de la Priorité 1 et en recueillant les points de vue en réunions publiques, lors des permanences en mairie, au travers du site internet, des cartes T, des courriers et des différents registres disposés principalement en mairies.

TEMPS 1

Avec une large **diffusion d'information sur les difficultés de déplacement, sur le projet et ses bénéfices** via les médias et les réseaux sociaux, SNCF Réseau a pu constater qu'avec l'emploi, la préoccupation principale des habitants était liée aux **difficultés croissantes de déplacement** et **qu'une réponse forte était attendue en matière de transports en commun.**

Des **réunions d'information et d'échanges** sur les grandes orientations du projet LNPCA ont été tenues durant cette période avec les acteurs locaux (CCI, UPE, CIQ, collectivités, etc.). Elles ont permis de **partager les objectifs du projet, d'informer sur son contenu et de répondre aux questions** à caractère général.

Dans le même temps, SNCF Réseau a organisé **deux séries d'ateliers thématiques ouverts** aux représentants des associations et acteurs socio-économiques pour aborder la « **Saturation ferroviaire** », à la demande du garant de la concertation, et la « **Prise en compte des enjeux de l'environnement et du développement durable** » dans les études du projet.

Ces ateliers visaient à échanger sur les connaissances et les méthodes d'évaluation dans le cadre d'un mode de travail présenté aux participants et à permettre la publication de leurs avis dans le dossier support de la concertation, apportant ainsi des premiers éléments argumentaires à la concertation avec le public.

Il semble utile de poursuivre le partage et les explications sur les principes de la saturation ferroviaire en apportant des données en continu, et non pas seulement dans le cadre ponctuel d'ateliers de travail.

A l'instar d'autres grands projets, la mise en place d'un observatoire de la saturation ferroviaire devrait participer, sur le long terme, à une meilleure compréhension de ces enjeux et apporter une base partagée des limites de la capacité actuelle du réseau ferroviaire en Provence-Alpes-Côte d'Azur.

TEMPS 2

Cette étape a consisté à **échanger et à tenir compte des points de vue des élus** sur les variantes de projet issues des études réalisées depuis 2 ans par SNCF Réseau, avant de soumettre ces variantes à l'information et à la participation du public (temps 3).

Avant de tenir plus de **70 réunions d'échanges avec les élus et leurs services**, des réunions d'ouverture de ce temps ont été tenues respectivement dans la préfecture de chacun des trois départements. **Tous les élus concernés par le projet ont été invités** (communes, intercommunalités, parlementaires).

Toutes les communes concernées ont échangé avec SNCF Réseau, à l'exception de la commune de Biot, opposée à tout passage du projet qu'il soit aérien ou souterrain. SNCF Réseau a pu approfondir sa connaissance des points de vue locaux en matière d'appréciation des incidences et bénéfices des variantes de tracés et de positions de gares.

L'important travail d'échanges a conduit à **envisager de nouvelles solutions, à identifier la recevabilité de certaines propositions** étudiées par SNCF Réseau et à **proposer de nouvelles options** pour les tracés et gares du projet LNPCA.

Ces échanges ont permis, in fine, **d'améliorer la qualité du projet proposé, d'identifier de nouvelles alternatives, d'affiner et de compléter les variantes de tracés et de gares** soumises à la concertation avec le public. Ils ont également permis une bonne implication des élus dans le processus de concertation avec le public.

TEMPS 3

Tenant compte des enseignements des temps 1 et 2, le comité de pilotage du 20 septembre 2016. a acté le lancement la concertation avec le public **sur le projet et les tracés et positions de gares de la Priorité 1**.

La participation du public à cette concertation a été forte dans son ensemble bien qu'assez inégale sur le territoire, la mobilisation ayant été beaucoup plus forte dans les Alpes-Maritimes que dans les Bouches-du-Rhône.

Dans le Var, la participation du public sur les aménagements de la Priorité 1 concernant uniquement la dénivellation du croisement ferroviaire de La Pauline et les aménagements de la gare de La Pauline, a été relativement limitée. En revanche, SNCF Réseau a enregistré **une expression forte des Varois** pour une amélioration des trains du quotidien et en opposition au projet LNPCA.

D**ans les Bouches-du-Rhône**, il apparaît que les variantes de tracés sont pour la plupart proches des emprises ferroviaires existantes et que la LNPCA est majoritairement perçue comme **un aménagement sur place**. Tout comme la réalisation d'une 2e gare à Marseille Saint-Charles, en souterrain, qui apparaît également **appropriée et nécessaire à la désaturation du plateau ferroviaire** de Marseille Saint-Charles. Les questions du public ont plus **porté sur les conditions de sa réalisation** que sur son opportunité.

Dans les Alpes-Maritimes, hormis les sections de doublement de la voie Cannes - Grasse ou de passage entre Saint-Laurent-du-Var et Nice, les variantes de tracés sont principalement en création d'une ligne nouvelle.
La topographie des Alpes-Maritimes étant très contrastée, une partie importante du projet LNPCA doit être réalisée en **souterrain, suscitant des inquiétudes sur le bâti et les activités de surface** ou sur l'hydrogéologie et les conditions d'évacuation des déblais et leur traitement.
En revanche, des **oppositions fortes** ont été constatées sur les sections de voies nouvelles dans des secteurs qui ne sont pas aujourd'hui traversés par des voies ferrées.
Des **craintes de nuisances** sonores ou vibratoires, d'impacts pendant les travaux, d'incidences des gares sur le trafic routier local (desserte) et de **dégradation du cadre de vie ont** conduit à des rejets du projet considéré inutile, en mobilisant fortement les populations riveraines à Biot, Valbonne Sophia Antipolis et Mougins.
A contrario, la création d'une **gare nouvelle à Cannes,** sur un secteur dont la vocation ferroviaire est déjà affirmée, a fait l'objet **d'une demande forte et soutenue.**
Plus largement dans les Alpes-Maritimes, le sentiment de saturation croissante des infrastructures de transport et d'enclavement ferroviaire de la péninsule maralpine a conduit à **des expressions très fortes en faveur d'une amélioration des conditions de déplacement.**
Les nouvelles formes de mobilité (cars Macron, covoiturage, transport par cable, BHNS, etc.) ont été proposées comme alternatives au projet LNPCA.

UTILISATION DES OUTILS DE RECUEIL DES EXPRESSIONS

Le site Internet, et notamment la rubrique permettant d'exprimer des avis et contributions, a été **particulièrement utilisé** (2 076 avis et 104 contributions). Bien qu'un peu plus faiblement utilisés (457 avis), **les registres** ont également permis l'expression de nombreux points de vue.

Un grand nombre de questions a été transmis via le site internet (403 questions).

Pour SNCF Réseau, **le site Internet** s'est donc avéré **particulièrement efficace et adapté**.

En revanche, le vecteur des **cartes T** est apparu comme un **outil peu pertinent** en regard de l'écart entre la quantité distribuée (30 570 exemplaires) et la quantité de retours (192).

Les réseaux sociaux (Twitter et Facebook) ont été largement moins utilisés que le site Internet.

Une part très significative des avis formulés sur les réseaux sociaux et sur le site Internet **a concerné une expression pour ou contre le projet.**

UTILISATION DES ESPACES D'ÉCHANGES

Les réunions publiques ont permis des échanges de qualité.

Les **réunions publiques locales** ont particulièrement amené le débat et **l'expression du public sur les préoccupations de chaque territoire.** Si les échanges généraux sur l'amélioration des déplacements en région Provence-Alpes-Côte d'Azur ont été très présents dans les réunions publiques locales, les impacts des tracés et la pertinence des positions de gares ont été fortement débattus, mettant en perspective les enjeux liés à l'intermodalité des pôles d'échanges, aux accès routiers et aux conditions d'amélioration des circulations routières locales.

Les **permanences** ont été particulièrement **utiles à la compréhension du projet et de ses conditions de passage.** Le cadre d'un échange bilatéral, serein, a permis d'expliquer et de partager les solutions d'implantation de l'infrastructure ferroviaire apportant ainsi des réponses à des interrogations.

Si les **ateliers géographiques** ont permis **d'aborder des questions plus locales**, le niveau assez faible de participation interroge sur les modalités et la pertinence de ce type d'espace d'échanges.

Pour accompagner les études d'approfondissement jusqu'à l'enquête d'utilité publique, **SNCF Réseau envisage de mettre en place une logique d'échanges « départementalisés » afin d'assurer une meilleure appropriation du projet à la situation et aux acteurs locaux.**

Dans cette optique, le **collège des acteurs,** dont la composition doit pouvoir évoluer, pourrait être **sollicité sur les formes possibles de poursuite de la concertation continue** en tenant compte d'une nouvelle composition des comités territoriaux. Celle-ci pourrait prendre en compte la participation des collectivités concernées par le projet et celle des milieux associatifs et socio-économiques.

LA SYNTHÈSE DES ENSEIGNEMENTS

La réalisation du projet LNPCA s'inscrit sur un temps long. Les phases d'études successives jusqu'à l'enquête d'utilité publique le rendent difficile à appréhender.

Bien que l'amélioration des conditions de déplacement passe, pour les habitants, par une offre efficace en transports en commun, on retrouve une **forte mobilisation des opposants au projet**, notamment sur les zones où il est prévu de créer une infrastructure nouvelle, qui n'existe pas pour l'heure sur le territoire.

Au regard des arguments développés par les opposants au projet de ligne nouvelle, il semble que son repositionnement donnant la priorité aux trains du quotidien et à la désaturation des noeuds ferroviaires, n'ait généralement pas été perçu, notamment dans le Var.

Les échanges qui ont eu lieu durant la concertation ont mis en évidence **l'importance de conduire un processus continu d'information et de participation du public jusqu'à l'enquête d'utilité publique.**

Ce processus de concertation continue donnera notamment lieu à des concertations publiques sur les gares nouvelles et sur les aménagements des gares du réseau existant. Il permettra de préciser et d'affiner le projet et ses conditions de réalisation en évitant ou limitant les impacts sur le territoire et en respectant les objectifs de performance du système ferroviaire, de maîtrise des coûts et des délais.

Pour la suite, il apparaît important :

- → de **maintenir la dynamique du projet** ;
- → de **prendre en considération les demandes exprimées** durant la concertation avec le public, sur les ajustements des positions de gares et des tracés, en synergies avec les projets de requalification urbaine, de développement et de mobilité ;
- → d'**étudier parallèlement les deux nouvelles options issues de la concertation** pour l'implantation d'une gare TER / TGV à Cannes La Bocca et pour un tunnel dans la vallée de l'Huveaune ;
- → de **mettre en place un processus d'information et de concertation continue jusqu'à l'enquête d'utilité publique**.

Pour en savoir plus

www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr

Suivez l'actualité du projet sur Twitter @ProjetLNPCA

KPH • 03/2017 - Crédit photos : Tous droits réservés : ©Getty Image - ©Vincent Lucot - DT SNCF Réseau Paca - ©DT SNCF Réseau Paca - Imprimé sur du papier issu de forêts gérées durablement et de sources contrôlées.

SNCF Réseau
Mission Ligne Nouvelle
Provence Côte d'Azur
Les Docks - Atrium 10.4
10, place de la Joliette - BP 85404
13567 Marseille Cedex 02
Tél. 33 (0)4 96170480
Fax 33 (0)4 96170499

3.6 BILAN CONSULTATION ZPP-PRIORITE 1-PRIORITE 2 – 2014

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur
GRAND PROJET FERROVIAIRE SUD EUROPE MÉDITERRANÉE

BILAN DE LA CONSULTATION SUR LA ZPP
JUILLET 2014

De la LGV à la Ligne Nouvelle

AZUR—RHÔNE ALPES AUVERGNE
N—HAUTE ET BASSE NORMANDIE—ÎLE DE FRANCE—LANGUEDOC ROUSSILLON—MIDI PYRÉNÉES—NORD PAS DE CALAIS
HE COMTÉ—BRETAGNE PAYS DE LA LOIRE—CENTRE LIMOUSIN—HAUTE ET BASSE NORMANDIE—ÎLE DE FRANCE—L
LPES AUVERGNE

Pour en savoir plus

www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr

Les études préalables à l'enquête d'utilité publique du projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur sont financées par :

Sommaire

PRÉAMBULE ____ 04
AVANT-PROPOS ____ 05

PARTIE 1 :
Cadre et dispositif de la consultation

#01 LE CADRE DE LA CONSULTATION ____ 10
1.1 La priorité 1 : désaturer les nœuds ferroviaires marseillais et azuréen ____ 10
1.2 La priorité 2 : sections Aubagne - Toulon et Est Var - Siagne ____ 11
1.3 Le projet porté à la consultation sur la priorité 1 ____ 12
1.4 Le projet porté à la consultation sur la priorité 2 ____ 13

#02 LE DISPOSITIF D'INFORMATION ET DE CONSULTATION ____ 14
2.1 Le public visé ____ 14
2.2 Les réunions ____ 15
2.2.1 Les commissions consultatives avec les élus ____ 15
2.2.2 Les comités territoriaux ____ 15
2.2.3 Le collège des acteurs ____ 15
2.3 L'information et la consultation du public ____ 15
2.3.1 Le présentoir pour présenter le projet et recueillir les avis du public ____ 16
2.3.2 Les cartes T distribuées en gares pour recueillir les avis des usagers du train ____ 20
2.3.3 Les e-mailings pour diffuser l'information et recueillir les avis des acteurs ____ 22
2.3.4 Le site Internet ____ 22
2.3.5 L'information dans les médias ____ 22
2.3.6 Les relations avec la presse ____ 23

PARTIE 2 :
Bilan de la consultation sur la priorité 1

#01 LE BILAN QUANTITATIF DE LA CONSULTATION ____ 26
1.1 Une très forte participation aux réunions ____ 26
1.1.1 Les commissions consultatives ____ 26
1.1.2 Les comités territoriaux ____ 26
1.1.3 Le collège des acteurs ____ 26
1.2 De nombreux avis et remarques adressés au maître d'ouvrage, surtout depuis les Alpes-Maritimes ____ 26
1.2.1 Par le biais du site internet ____ 27
1.2.2 Par le biais des cartes T ____ 28
1.2.3 Par le biais des délibérations, motions et contributions ____ 29
1.3 Peu de retombées dans la presse mais une information sur la consultation reprise sur les sites économiques des Alpes-Maritimes ____ 29

#02 LE BILAN QUALITATIF DE LA CONSULTATION ____ 30
2.1 53% des avis en faveur du projet ____ 30
2.2 Des attentes différentes de la part des usagers, du public et des élus et acteurs ____ 31
2.2.1 Pour les usagers : plus de trains et un transport du quotidien amélioré ____ 31
2.2.2 Pour le public : une ligne en souterrain et une réponse à la saturation routière ____ 32
2.2.3 Pour les élus et acteurs : un projet fortement soutenu dans son principe mais des modalités de réalisation à approfondir ____ 33

RFF-PACA-Bilan Consultation ZPP-A4.indd 1 12/02/15 10:35
RFF-PACA-Bilan Consultation ZPP-A4.indd 2 12/02/15 10:35

#03 LES PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS DE LA CONSULTATION POUR LE PROJET .. 34

3.1 À l'échelle régionale 34
3.1.1 La désaturation des noeuds ferroviaires marseillais et azuréen : une nécessité partagée 34
3.1.2 Une ZPP qui n'appelle pas d'objection dans son ensemble 34

3.2 Dans les Alpes-Maritimes 34
3.2.1 Aller vite et jusqu'au Muy 34
3.2.2 Une ligne enterrée de la gare de Sophia à Saint-Laurent-du-Var 34
3.2.3 Une desserte ferroviaire de Sophia attendue mais un emplacement de gare à conforter 35
3.2.4 Un pôle d'échanges à Nice Aéroport qui fait l'unanimité 35
3.2.5 Une intermodalité à mettre en place au niveau des pôles d'échanges 35

3.3 Dans les Bouches-du-Rhône 35
3.3.1 Une gare souterraine à Saint-Charles jugée utile mais trop coûteuse 35
3.3.2 Les travaux de la 3e voie entre Aubagne et Marseille qui créent un rejet de la 4e voie 35
3.3.3 Accessibilité et dessertes plébiscitées 35

CONCLUSION PRIORITÉ 1 36

PARTIE 3 :
Bilan de la consultation sur la priorité 2

#01 LE BILAN QUANTITATIF DE LA CONSULTATION 40

1.1 Une très forte participation aux réunions 40
1.1.1 Les commissions consultatives 40
1.1.2 Les comités territoriaux 40

1.2 De très nombreux avis et remarques adressés au maître d'ouvrage 40
1.2.1 Par le biais du site internet 41
1.2.2 Par le biais des cartes T 42
1.2.3 Par le biais des contributions et motions 42

1.3 Assez peu de retombées presse 43

#02 LE BILAN QUALITATIF DE LA CONSULTATION 44

2.1 La priorité 2 attendue par le monde économique et par 55% des avis exprimés sur le site 44

2.2 Section Est Var - Siagne : les acteurs des Alpes-Maritimes et 53% des cartes T favorables à sa réalisation 45

2.3 Section Aubagne-Toulon : les associations varoises et 89% des cartes T retournées opposés au projet 46

#03 LES PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS DE LA CONSULTATION POUR LE PROJET .. 49

3.1 La priorité 2 plébiscitée par les socio-économiques 49

3.2 Un financement du projet à éclairer 49

3.3 Les améliorations de l'existant, prévues dans le cadre du projet, à expliciter 49

3.4 La section Est Var - Siagne 49
3.4.1 Des études à accélérer 49
3.4.2 Une intermodalité préalable à la réalisation de la gare Est Var 50
3.4.3 Un cadre de vie à respecter 50

3.5 La section Aubagne - Toulon 50
3.5.1 Une ZPP à adapter 50
3.5.2 Un environnement et un cadre de vie à préserver 50
3.5.3 Des mesures conservatoires à préciser 50

CONCLUSION PRIORITÉ 2 51

ANNEXES 52-53
GLOSSAIRE 53

RFF-PACA-Bilan Consultation ZPP-A4.indd 3 12/02/15 10:35

PRÉAMBULE

La consultation de fin de phase 1 des Etudes Préalables à l'Enquête Utilité Publique du projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur a été conduite en deux temps : de novembre à décembre 2013 sur les nœuds ferroviaires marseillais et azuréen (priorité 1) et la zone de passage préférentielle associée ; de mai à juin 2014 sur les aménagements et la zone de passage préférentielle de priorité 2 (sections Aubagne - Toulon et Est Var - Siagne).

C'est pourquoi, le **bilan du maître d'ouvrage sur cette consultation** comporte 3 volets :

→ Cadre et dispositif de la consultation
→ Bilan de la consultation sur la priorité 1
→ Bilan de la consultation sur la priorité 2

Ce bilan complet, acté par la CNDP, sera rendu public et sera joint au Dossier d'Enquête d'Utilité Publique.

RFF-PACA-Bilan Consultation ZPP-A4.indd 4 12/02/15 10:35

AVANT-PROPOS

DU DÉBAT PUBLIC À LA DÉCISION DU SCÉNARIO DES MÉTROPOLES DU SUD

Le conseil d'administration de Réseau Ferré de France (RFF), dans sa séance du 6 décembre 2005, a décidé, au vu des conclusions du **débat public** sur la LGV PACA, ayant eu lieu de **février à juillet 2005**, de poursuivre la préparation du projet dont les 3 objectifs sont de :

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

Le débat public a par ailleurs identifié, pour sa réalisation, 3 grandes familles de scénarios : **«Métropoles du Sud»**, passant par Marseille et Toulon, **«Côte d'Azur»**, privilégiant un tracé direct vers Nice à partir de la ligne à grande vitesse Méditerranée au nord de Marseille et **un scénario alternatif** portant sur des liaisons régionales rapides, appuyées sur le réseau existant.

De 2006 à 2008, sur la base du bilan dressé par la Commission nationale du débat public (CNDP), RFF a engagé des études complémentaires pour comparer ces 3 familles de scénarios. Le résultat de ces études préconisait un choix entre les scénarios dits des «Métropoles du Sud» (desserte des grandes métropoles de la région en passant au plus près de la ligne actuelle du littoral) et «Côte d'Azur» (desserte de Nice directement à partir d'Aix TGV, et de Marseille et Toulon par la LGV Méditerranée existante).

Faute de consensus en faveur de l'une ou de l'autre option, le Ministre de l'Ecologie a missionné un médiateur, en février 2009, pour animer un secrétariat permanent associant l'ensemble des parties prenantes, afin de préciser les enjeux des différents scénarios.

Sur la base des travaux de cette mission, le Ministre de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de la Mer et le Secrétaire d'Etat aux transports ont fait le choix le 29 juin 2009 du scénario des «Métropoles du Sud» desservant les agglomérations d'Aix-en-Provence, Marseille, Toulon et Nice et ont demandé à RFF d'engager la phase d'études conduisant au lancement de l'enquête d'utilité publique.

Plaquette sur le lancement des études sur le scénario «Métropoles du Sud» éditée à 13 000 exemplaires

DE LA LGV PACA À LA LIGNE NOUVELLE PROVENCE CÔTE D'AZUR

Le Comité de pilotage du projet, réuni le 24 juin 2010, a **validé le calendrier des études préalables à l'enquête d'utilité publique**, au terme desquelles RFF a prévu de soumettre à l'enquête d'utilité publique une bande de passage d'une largeur d'environ 500 mètres sur les sections de ligne nouvelle, les aménagements à prévoir sur le réseau existant et les programmes des gares.

Ces études sont menées en deux phases : la **phase 1** vise à déterminer le programme couvrant d'une part les aménagements du réseau existant et, d'autre part, la Zone de Passage Préférentielle pour les sections de nouvelle infrastructure. La **phase 2** aura pour objectif d'approfondir les études sur le périmètre retenu par le gouvernement, afin de constituer le dossier qui sera soumis à l'enquête d'utilité publique.

Pour mener à bien ces études, RFF et les co-financeurs du projet ont décidé de conduire, parallèlement au processus d'études, une concertation approfondie avec tous les acteurs concernés par le projet.

Pour formaliser le cadre, les objectifs et les modalités de la concertation et de l'information du public jusqu'à l'enquête d'utilité publique, un projet de charte de concertation a été rédigé par un comité de rédaction réunissant des représentants des co-financeurs, des collectivités locales non co-financeurs, des associations et des acteurs socio-économiques. Cette charte de concertation, débattue en réunion plénière des acteurs le 30 novembre 2010, a été validée par le Comité de pilotage le 17 janvier 2011.

LES AVANCÉES DE LA CONCERTATION PUBLIQUE DE 2011

Une première phase de concertation publique a donc été menée de septembre à décembre 2011, sous l'égide du garant de la concertation Philippe Marzolf qui a présenté les conclusions de son rapport lors du Comité de pilotage du 23 septembre 2013.

Cette concertation s'est déroulée en deux temps:

- elle a d'abord porté sur l'étude de 4 scénarios retenus par le Comité de pilotage en juillet 2011, combinant de différentes manières les fonctions attribuées au système ferroviaire. S'inscrivant tous dans le tracé global des « Métropoles du Sud » décidé en 2009, ces scénarios privilégiaient respectivement la desserte des centres-villes, la rapidité des liaisons, l'économie d'investissement et enfin le maillage régional ;
- elle a ensuite été consacrée à l'analyse de **fuseaux de passage** d'environ 1000 mètres de large, pour la ligne nouvelle, au regard des enjeux et sensibilités des différents territoires traversés.

Cette concertation publique a été riche d'enseignements et a fait ressortir la nécessité de :

- donner la priorité aux transports du quotidien ;
- doubler les capacités du réseau ferroviaire ;
- privilégier des gares intermodales et interconnectées avec le réseau existant ;
- positionner la gare Marseille en souterrain sous la gare Saint-Charles ;
- créer deux gares nouvelles, à l'est du Var et au pôle d'échanges de Nice-Aéroport ;
- analyser l'opportunité et l'emplacement d'une gare à l'ouest des Alpes-Maritimes ;
- abandonner la gare de Toulon est et le passage dans le Bandol ;
- intégrer des études d'accessibilité, de fonctionnement avec les services TER et évaluer les contraintes géotechniques sur la base des sondages en cours et des conditions d'exploitation de la gare en phase travaux, dans la zone de Toulon centre ;
- adapter la grande vitesse aux contraintes du territoire ;
- utiliser les emprises existantes dans le sillon permien pour un doublement de l'infrastructure ;
- prévoir une ligne nouvelle en site propre et à grande vitesse dans les Alpes-Maritimes ;
- améliorer la liaison Nice-Monaco-Italie ;
- éviter au maximum les zones agricoles ;
- limiter les nuisances pour les riverains et les impacts sur les milieux naturels ;
- mieux intégrer la desserte des bassins de vie dans les réflexions ;
- optimiser le doublement de l'infrastructure dans les emprises existantes ;
- examiner les conditions de développement du fret ;
- approfondir le passage dans la vallée de l'Huveaune et aux alentours d'Aubagne ;
- constituer le système ferroviaire intégré et le chaînon manquant de l'arc méditerranéen Barcelone – Marseille – Gênes.

Le Comité de pilotage du 22 décembre 2011 a entériné ces conclusions et a demandé à RFF de mener, jusqu'à l'été 2012, des études d'approfondissements sur l'ensemble des demandes issues de la concertation afin d'être en mesure de proposer le meilleur système ferroviaire, à partir des besoins de transport de proximité et des contraintes des territoires.

LA REMISE EN ORDRE DU PROJET ET LA CONSULTATION DES ÉLUS EN 2012

Les élections présidentielles et législatives de 2012 ont imposé à l'Etat et à RFF une réserve jusqu'au début de l'été. Durant cette période, la concertation a donc été interrompue.

Au regard de l'annonce faite, début juillet 2012, par les nouveaux Ministres des Transports et du Budget, de hiérarchiser les grands projets inscrits au Schéma National des Infrastructures de Transport (SNIT), notamment les grands projets d'infrastructures ferroviaires, le Comité de pilotage du 12 juillet 2012 a décidé de :

- développer un argumentaire sur la nécessité d'une ligne nouvelle en PACA, seule réponse à la saturation routière et ferroviaire régionale ;

- remettre les élus au cœur du projet, en organisant des rencontres, sous l'égide de l'Etat, avec les élus du territoire pour faire le point sur les besoins de mobilité des habitants et définir les orientations souhaitables pour le développement d'un système ferroviaire régional intégré.

Des rencontres ont donc été organisées, à l'automne 2012, avec les élus des 3 départements. Ces échanges ont permis de partager les constats issus de la concertation de 2011, à savoir :

- adapter la grande vitesse aux contraintes du territoire et favoriser l'amélioration des trains du quotidien et la réduction des temps de parcours, entre Marseille et Nice notamment;
- améliorer le réseau et le système ferroviaire;
- développer l'intermodalité au niveau des pôles d'échanges;
- créer des tronçons de ligne nouvelle en limitant au maximum les nuisances;
- crédibiliser le financement du projet.

La prise en compte des enseignements de la concertation, et notamment de l'adaptation de la grande vitesse, a entraîné le changement de nom du projet.

LE PHASAGE DU PROJET ET LA DÉCISION DU GOUVERNEMENT EN 2013

La nouvelle appellation du projet **«Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur»** a été actée à l'occasion du Comité de pilotage du 9 janvier 2013.
Par ailleurs, pour intégrer les contraintes budgétaires et répondre aux enseignements de la concertation, ce Comité de pilotage a retenu un phasage cible[1], présenté à la Commission «Mobilité 21», mise en place fin 2012 et chargée de hiérarchiser les projets du SNIT.

Afin d'informer sur les conclusions du Comité de pilotage, un e-mailing a été adressé fin janvier aux 2 500 acteurs et habitants du territoire, inscrits dans la base de données.

Dans son rapport, remis au gouvernement le 27 juin 2013, la commission a salué l'évolution d'un projet de LGV vers une **Ligne Nouvelle** réalisable par étapes.
Le 9 juillet 2013, lors de la présentation du Programme d'Investissements d'Avenir, le Premier Ministre a annoncé que le gouvernement retenait le scénario 2 de la commission, qui prévoit **un investissement dans les infrastructures de transport de l'ordre de 28 à 30 milliards d'euros d'ici 2030.**
Conformément à cette décision gouvernementale, le projet est phasé selon 3 priorités : la priorité 1, qui concerne les nœuds ferroviaires marseillais et azuréen; la priorité 2, consacrée aux tronçons Aubagne - Toulon et Est Var - Siagne et enfin, l'ambition qui complète le projet dans son intégralité, avec les sections Toulon - Est Var et Nice - Italie.

[1] *Le phasage cible est détaillé dans la plaquette de présentation du projet remise par Yves Crausquer à la Commission « Mobilité 21 » le 11 février 2013, téléchargeable à l'adresse : http://www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr/sites/lgvpaca.fr/files/copil/plaquette-projet_de_ligne_nouvelle_paca.pdf*

RFF-PACA-Bilan Consultation ZPP-A4.indd 7 12/09/15 10:35

PARTIE 1 :
CADRE ET DISPOSITIF DE LA CONSULTATION

RFF-PACA-Bilan Consultation ZPP-A4.indd 8 12/09/15 10:35

#01 LE CADRE DE LA CONSULTATION 10

1.1 La priorité 1 : désaturer les nœuds ferroviaires marseillais et azuréen 10

1.2 La priorité 2 : sections Aubagne - Toulon et Est Var - Siagne 11

1.3 Le projet porté à la consultation sur la priorité 1 12

1.4 Le projet porté à la consultation sur la priorité 2 13

#02 LE DISPOSITIF D'INFORMATION ET DE CONSULTATION 14

2.1 Le public visé 14

2.2 Les réunions 15

2.2.1 Les commissions consultatives avec les élus 15

2.2.2 Les comités territoriaux 15

2.2.3 Le collège des acteurs 15

2.3 L'information et la consultation du public 15

2.3.1 Le présentoir pour présenter le projet et recueillir les avis du public 16

2.3.2 Les cartes T distribuées en gares pour recueillir les avis des usagers du train 20

2.3.3 Les e-mailings pour diffuser l'information et recueillir les avis des acteurs 22

2.3.4 Le site Internet 22

2.3.5 L'information dans les médias 22

2.3.6 Les relations avec la presse 23

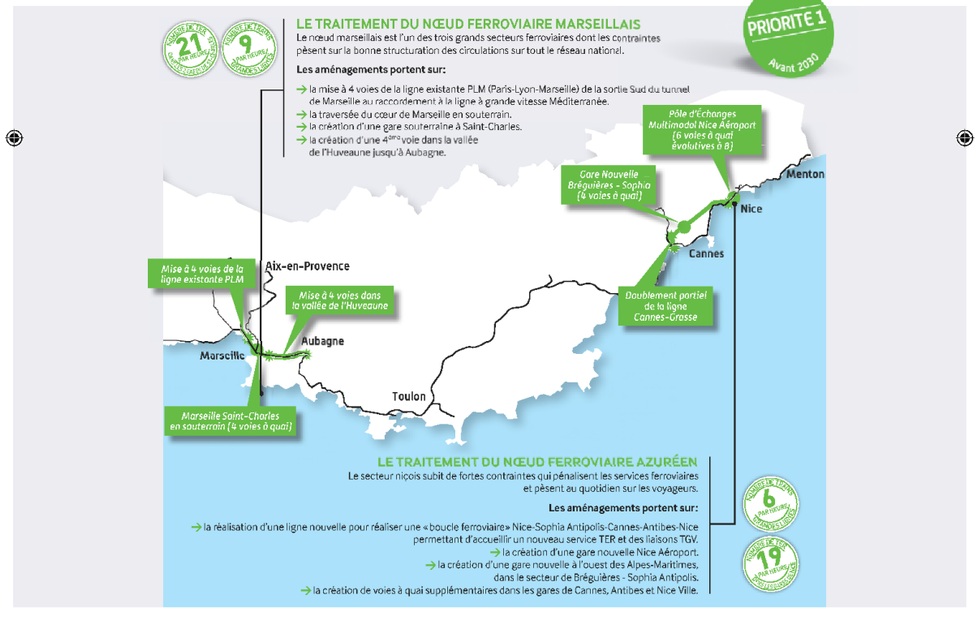
#01 LE CADRE DE LA CONSULTATION

Le Comité de pilotage du projet de Ligne Nouvelle, réuni le 23 septembre 2013, sous la présidence de Michel Cadot, Préfet de région, a pris acte de la Zone de Passage Préférentielle (ZPP), de Marseille à l'Italie, résultant des études de phase 1 menées par Réseau Ferré de France depuis 2010, de la concertation avec le public en 2011 et avec les élus en 2012, puis des études d'approfondissement et de phasage du projet.

Le Comité de pilotage a demandé au maître d'ouvrage de lancer des études en deux temps, conformément à l'ordre des priorités définies par le gouvernement. Ainsi, a-t-il été décidé de mener deux périodes d'information et consultation, sous l'égide des Préfets de département :

- en novembre et décembre 2013, sur la priorité 1, autrement dit sur les nœuds ferroviaires marseillais et azuréen ;
- en mai et juin 2014 sur la priorité 2, à savoir les sections Aubagne - Toulon et Est Var - Siagne.

1.1 LA PRIORITÉ 1 : DÉSATURATION DES NŒUDS FERROVIAIRES MARSEILLAIS ET AZURÉEN



RFF-PACA-Bilan Consultation ZPP-A4.indd 9 12/02/15 10:35
RFF-PACA-Bilan Consultation ZPP-A4.indd 10 12/02/15 10:35

Comme indiqué sur la carte Priorité 1, le traitement du **nœud ferroviaire marseillais** consiste à:

- réaliser la traversée souterraine de Marseille,
- créer une gare souterraine à Saint-Charles,
- mettre à 4 voies la ligne existante de la sortie sud du tunnel de Marseille sur la LGV Méditerranée,
- réaliser une quatrième voie dans la vallée de l'Huveaune jusqu'à Aubagne.

Le traitement du **nœud ferroviaire azuréen** consiste à réaliser une boucle ferroviaire Nice - Sophia Antipolis - Cannes - Antibes - Nice grâce à:

- la création d'une section de ligne nouvelle,
- la création de deux gares nouvelles (Nice Aéroport et Bréguières - Sophia Antipolis),
- l'ajout de voies à quai dans les gares de Cannes, Antibes et Nice Ville.

1.2 LA PRIORITÉ 2 : SECTION AUBAGNE - TOULON ET EST VAR - SIAGNE

Comme indiqué sur la carte ci-dessous, la priorité 2 consiste à:

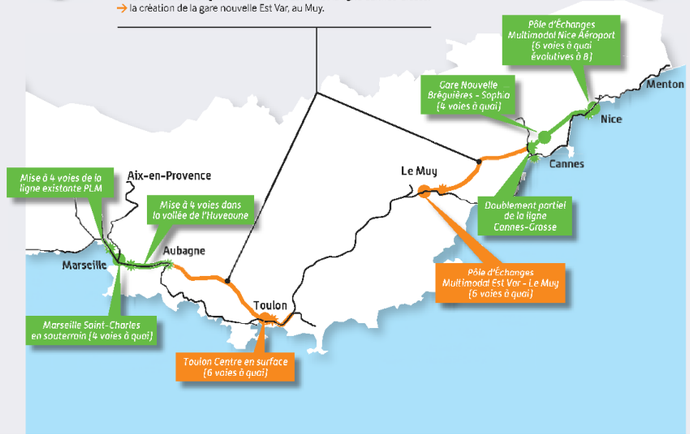
- créer une section de ligne nouvelle entre Aubagne et Toulon,
- aménager la gare de Toulon en surface,
- créer une section de ligne nouvelle entre Est Var et la Siagne,
- créer une gare nouvelle Est Var au Muy.

PRIORITE 2
Entre 2030 et 2050

LA RÉALISATION DES SECTIONS DE LIGNE NOUVELLE AUBAGNE – TOULON ET EST VAR – SIAGNE

La capacité de la ligne Marseille – Vintimille est particulièrement limitée par **deux tronçons: Aubagne – Toulon et Saint-Raphaël – Cannes.** Ces sections, qui représentent 80 km, n'offrent pas de possibilité de dépassement entre les trains rapides et les trains lents. Il n'y a pas d'alternative en cas d'incident et ces sections sont particulièrement exposées aux risques de toutes natures. Afin d'améliorer la qualité et l'offre ferroviaire sur l'ensemble du territoire, la priorité 2 comporte les aménagements suivants:

- la création d'une ligne nouvelle entre Aubagne et Toulon.
- l'aménagement de la gare de Toulon en surface.
- la création d'une ligne nouvelle entre Est Var et la ligne Cannes-Grasse.
- la création de la gare nouvelle Est Var, au Muy.



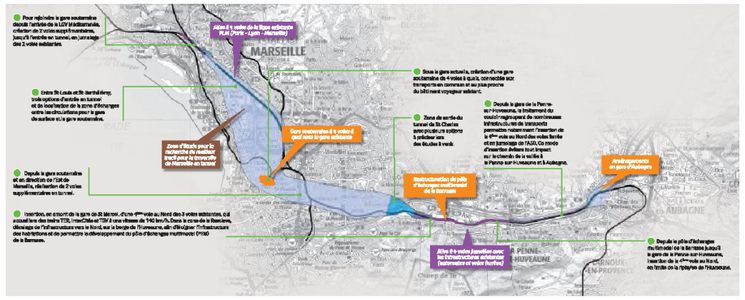
RFF-PACA-Bilan Consultation ZPP-A4.indd 11 12/02/15 10:35

1.3 LE PROJET PORTÉ À LA CONSULTATION SUR LA PRIORITÉ 1

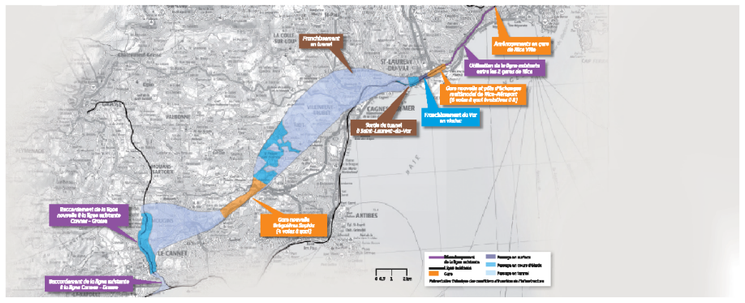
L'information et la consultation menées d'octobre à décembre 2013 ont porté sur la désaturation des nœuds ferroviaires marseillais et azuréen (Priorité 1).

Elles ont donc concerné les territoires de Marseille à Aubagne et de Cannes à Nice, pour lesquels **le ministre des transports a demandé** par lettre du 21 octobre 2013 au préfet de la Région PACA et au président de RFF de «lui proposer pour la fin de l'année 2013 une zone de passage préférentielle pour la section «Marseille / Aubagne» et pour la section de ligne nouvelle «Cannes – Grasse / Nice», sur la base de laquelle seront ensuite poursuivies les études préalables à la déclaration d'utilité publique (DUP), avec un objectif de réalisation avant 2030».

Désaturation du nœud ferroviaire marseillais



Désaturation du nœud ferroviaire azuréen



LA CONSULTATION D'OCTOBRE, NOVEMBRE ET DÉCEMBRE 2013 A DONC PERMIS DE:

- apporter des éléments d'information sur les aménagements envisagés sur le traitement des nœuds ferroviaires marseillais et azuréen;
- présenter la zone de passage au sein de laquelle le meilleur tracé serait recherché lors des études de phase 2;
- recueillir l'avis des acteurs, des habitants et des usagers concernés.

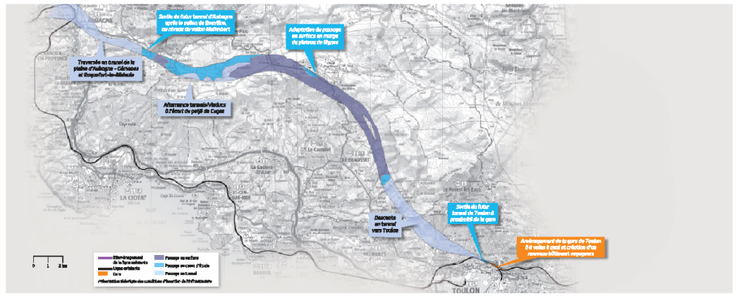
RFF-PACA-Bilan Consultation ZPP-A4.indd 12 12/02/15 10:36

1.4 LE PROJET PORTÉ À LA CONSULTATION SUR LA PRIORITÉ 2

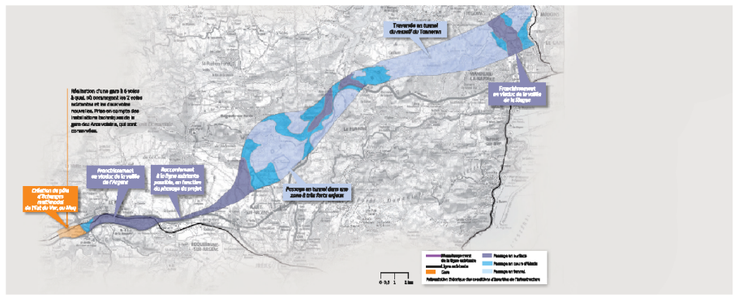
L'information et la consultation menées d'avril à juin 2014 ont porté sur le projet dont la commission Mobilité 21 recommande la réalisation au-delà de 2030, à savoir la section entre Aubagne et Toulon et la section Est Var - Siagne, qui va du Muy à la ligne Cannes - Grasse.

Conformément à la demande du ministre des transports, par lettre du 21 octobre 2013 au préfet de la Région PACA et au président de RFF, l'objectif de cette information et consultation est d'identifier et de **« faire des propositions en vue de la poursuite des études, et notamment des mesures conservatoires qui pourraient être prises afin de préserver la possibilité de réalisation de ces sections, postérieurement aux sections relevant des premières priorités ».**

Section Aubagne – Toulon



Section Est Var - Siagne



LA CONSULTATION D'AVRIL, MAI ET JUIN 2014 A DONC PERMIS DE:

- apporter des éléments d'information sur les aménagements envisagés d'Aubagne à Toulon et sur la section Est Var - Siagne;
- présenter la zone de passage au sein de laquelle pourraient être poursuivies les études de phase 2;
- recueillir l'avis des acteurs, des habitants et des usagers concernés.

#02 LE DISPOSITIF D'INFORMATION ET DE CONSULTATION

Afin de répondre à l'objectif majeur d'information et de consultation du plus grand nombre, le dispositif, approuvé par le Comité de pilotage du 23 septembre 2013 qui réunissait les cofinanceurs du projet et le garant de la concertation, a prévu différents canaux d'expression.

2.1 LE PUBLIC VISÉ

Si l'information a été organisée à l'échelle régionale et la consultation ouverte à tous, le dispositif mis en place s'est adressé plus spécifiquement aux élus, habitants, usagers du trains et acteurs (collectivités, milieux socio-économiques, associations, etc.) des communes situées dans la zone de passage préférentielle:

- de la priorité 1 du projet, pour le premier temps de consultation,

LE PUBLIC CONCERNÉ PAR LA PRIORITÉ 1
Dans les Bouches-du-Rhône, les habitants de :
Aubagne
La Penne-sur-Huveaune
Marseille
Dans les Alpes-Maritimes, les habitants de :
Antibes
Biot
Cagnes-sur-Mer
La Roquette-sur-Siagne
Le Cannet
Mougins
Nice
Saint-Laurent-du-Var
Valbonne
Vallauris
Villeneuve-Loubet

- de la priorité 2 du projet pour le second temps de consultation.

LE PUBLIC CONCERNÉ PAR LA PRIORITÉ 2
Dans les Bouches-du-Rhône, les habitants de :
Aubagne
Gémenos
Roquefort-La-Bédoule
Cuges-les-Pins
Dans le Var, les habitants de :
Le Castellet
Le Beausset
Evenos
Ollioules
Toulon
Les Arcs
Le Muy
Roquebrune-sur-Argens
Puget-sur-Argens
Fréjus
Bagnols-en-Forêt
Les Adrets-de-l'Estérel
Montauroux
Tanneron
Dans les Alpes-Maritimes, les habitants de :
Pégomas
Mandelieu

Dans un souci de cohérence, le dispositif mis en place pour la priorité 1 a été reconduit pour la priorité 2.

2.2 LES RÉUNIONS

2.2.1 LES COMMISSIONS CONSULTATIVES AVEC LES ÉLUS

La consultation des élus locaux du territoire s'est appuyée sur les **commissions consultatives** prévues dans la Charte de concertation. « Organisées par RFF, et présidées par les Préfets, ces commissions départementales sont composées des élus des collectivités locales des territoires concernés ». Elles ont pour objectifs de « présenter régulièrement les avancées du projet » et d' « échanger de manière approfondie avec les élus à partir de leurs connaissances du territoire et des enjeux locaux».
Avant le lancement de l'information et de la consultation du public, les maires des communes concernées par les priorités 1 et 2 ont donc été invités à participer à une commission consultative. Dans les Alpes-Maritimes, les parlementaires des territoires concernés ont également été invités.

Ces commissions consultatives ont permis:

- de présenter aux élus, maires et parlementaires le projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur, tel qu'il résulte des études d'approfondissement menées à la suite de la concertation de fin 2011 et de l'automne 2012, et des décisions gouvernementales,
- de détailler le dispositif et les documents d'information et de consultation proposés pour le public,
- de recueillir l'avis des élus sur les zones de passage préférentielles proposées.

Au total, 6 commissions consultatives ont été organisées:

- 2 fin 2013 pour la priorité 1:
  - le 28 octobre dans les Alpes-Maritimes;
  - le 8 novembre dans les Bouches-du-Rhône;
- 4 en 2014 pour la priorité 2:
  - le 15 avril matin pour les élus varois concernés par la section Aubagne – Toulon
  - le 15 avril après-midi pour ceux concernés par la section Est Var - Siagne
  - le 25 avril pour les élus des Alpes-Maritimes
  - le 6 mai pour les élus des Bouches-du-Rhône.

2.2.2 LES COMITÉS TERRITORIAUX

Les **comités territoriaux** sont chargés de « veiller à la bonne application de la Charte de la concertation sur leur territoire de compétence » et à la prise en compte des enjeux locaux dans les études, de se positionner sur les options étudiées et de faire remonter, le cas échéant, les éventuelles difficultés rencontrées auprès du Comité de pilotage. Présidés par les préfets de département, ils sont composés des représentants des partenaires, des collectivités non cofinanceurs, du monde économique et des associations.

5 comités territoriaux se sont réunis pour faire un retour sur les périodes de concertation de fin 2011 et d'automne 2012 et faire le point sur l'avancement du projet (suite aux études d'approfondissement et aux décisions de la Commission « Mobilité 21 » et du gouvernement) et pour lancer officiellement les phases de consultation :

- les 8 et 20 novembre 2013 dans les Alpes-Maritimes et les Bouches-du-Rhône, sur la priorité 1;
- le 16 avril 2014 dans le Var, le 6 mai matin dans les Alpes-Maritimes et le 6 mai après-midi dans les Bouches-du-Rhône, sur la priorité 2.

2.2.3 LE COLLÈGE DES ACTEURS

Le **Collège des acteurs** est l'instance de relais des acteurs à l'échelle globale du projet. Il réunit les représentants des acteurs non co-financeurs et le garant, pour faire part au Comité de pilotage de leurs avis et observations sur le déroulement de la concertation. Le Collège participe notamment à l'évaluation de la concertation sur la forme. Le garant s'assure que le Comité de pilotage a pris connaissance des avis du Collège des acteurs.

Le Collège des acteurs s'est réuni le 27 janvier 2014, à Nice.

2.3 L'INFORMATION ET LA CONSULTATION DU PUBLIC

L'**information** du public a été réalisée par voie de presse et radio fin novembre 2013 pour la priorité 1 et mi-mai 2014 pour la priorité 2, par la mise à disposition de présentoirs d'information et par l'envoi de 2 e-mailings au public identifié lors des précédentes phases de concertation.
Tous les supports d'information papier ont été diffusés auprès des partenaires, lors des commissions consultatives et des comités territoriaux et leur version électronique a été proposée en téléchargement sur le site internet du projet.

La **consultation** du public a été effectuée par la distribution de cartes T, en gares et en mairies, et par la création, sur le site internet du projet, d'une rubrique spécifique « Donnez votre avis ». Elle a eu lieu du 21 novembre au 20 décembre 2013 pour la priorité 1 et du 12 mai au 13 juin 2014 pour la priorité 2.

2.3.1 LE PRÉSENTOIR POUR PRÉSENTER LE PROJET ET RECUEILLIR LES AVIS DU PUBLIC

Différents documents d'information et de participation ont été mis à disposition du public sur des présentoirs dans les mairies des communes concernées par les zones de passage préférentielles des priorités 1 et 2, ainsi que chez certains partenaires.

2.3.1.1 | Les sites sur lesquels les présentoirs étaient disponibles

Pour la priorité 1, 22 présentoirs ont été installés:

- **17 dans les Alpes-Maritimes:**
  - entre le 21 et le 25 novembre, dans les mairies d'Antibes, Cagnes-sur-Mer, Cannes, La Roquette-sur-Siagne, Le Cannet, Mougins, Nice, Saint-Laurent-du-Var, Vallauris, Villeneuve-Loubet, ainsi que dans les Maisons des Entreprises de Grasse, Nice et Antibes et à la Communauté d'Agglomération de Sophia Antipolis;
  - le 10 décembre dans la mairie principale et la mairie annexe de Biot;
  - le 16 décembre en mairie de Valbonne[2];
- **5 dans les Bouches-du-Rhône**, entre le 25 et le 28 novembre, dans les mairies de Marseille et de la Penne-sur-Huveaune, à la CCI ainsi que dans les locaux de Marseille Provence Métropole et de la Région PACA. La mairie d'Aubagne n'a quant à elle pas souhaité mettre le présentoir à disposition dans ses locaux.

Pour la priorité 2, 43 présentoirs ont été installés:

- **6 dans les Alpes-Maritimes**, entre le 12 et le 14 mai, dans les mairies de Mandelieu, et Pégomas, à la Communauté d'agglomération des pays de Lérins, ainsi que dans les Maisons des Entreprises de Nice, Grasse et Cannes;
- **30 dans le Var**, entre le 12 et le 15 mai, dans les mairies des 14 communes situées sur la zone de passage préférentielle, dans les 5 communautés de communes et d'agglomération concernées[3], au Conseil régional (antenne de Toulon), au Conseil général, à la Chambre d'agriculture (locaux de Vidauban et de Draguignan), dans les 5 implantations de la CCI du Var à Toulon, CapForma, Six-Fours-Les-Plages, Draguignan et Saint-Raphaël, à la DDTM de Toulon et à la sous-préfecture de Draguignan;
- **7 dans les Bouches-du-Rhône**, entre le 12 et le 16 mai, dans les mairies d'Aubagne, de Gémenos, Cuges-les-Pins et Roquefort-la-Bédoule, à la CCI ainsi que dans les locaux de Marseille Provence Métropole et de la Région.

2.3.1.2 | Les documents de présentation du projet contenus dans les présentoirs

Différents types de documents d'information, rassemblés dans une pochette, ont été mis à disposition sur les présentoirs:

La plaquette « Les priorités de la Ligne Nouvelle » *12 pages en format A4, présente le projet, les trois phases de réalisation, les services offerts ainsi que le dispositif d'information et de consultation.*
Cette plaquette, éditée à 3 300 exemplaires, a été diffusée lors des deux temps de consultation.

[2] *Les mairies de Biot et de Valbonne ont souhaité attendre d'avoir délibéré avant de mettre les présentoirs à disposition du public.*
[3] *Communauté de communes Sud Sainte Baume, Communauté d'agglomération Toulon Provence Méditerranée, Communauté d'agglomération Dracénoise, Communauté d'agglomération Var Estérel Méditerranée, Communauté d'agglomération Pays de Fayence.*

Les 3 plaquettes sectorielles « Priorité aux trains du quotidien à Marseille », « Quel réseau ferroviaire pour la Côte d'Azur ? » et « Quel réseau ferroviaire de Marseille à la Côte d'Azur ? » présentent respectivement la désaturation du nœud ferroviaire marseillais, la désaturation du nœud ferroviaire azuréen et le projet de priorité 2.

*La plaquette **« Priorité aux trains du quotidien à Marseille »** (document 3 volets format A4), diffusée lors de la consultation sur la priorité 1, a été éditée à 450 exemplaires.*

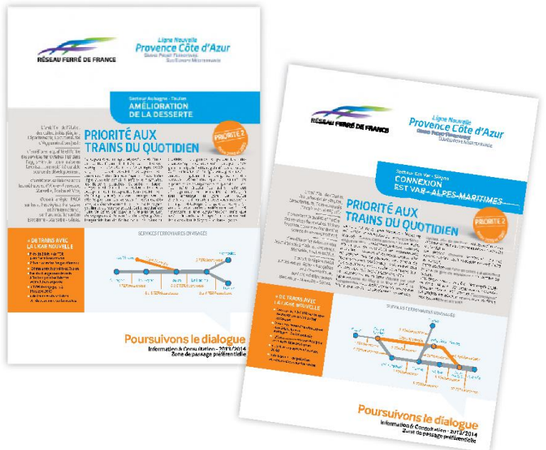
*La plaquette **« Quel réseau ferroviaire pour la Côte d'Azur »** (8 pages A4), diffusée lors de la consultation sur la priorité 1, a été éditée à 1150 exemplaires.*

*La plaquette **« Quel réseau ferroviaire de Marseille à la Côte d'Azur ? »** (8 pages avec rabats), diffusée lors de la consultation sur la priorité 2, a été éditée à 2 200 exemplaires.*

Les 4 fiches ZPP (4 pages format A4) présentent, comme leur nom l'indique, la zone de passage préférentielle.

Pour la consultation sur la priorité 1, 2 fiches ZPP ont été réalisées : l'une pour les Bouches-du-Rhône, l'autre pour les Alpes-Maritimes. Elles ont été éditées respectivement à 450 et 1150 exemplaires.

Pour la consultation sur la priorité 2, 2 fiches ZPP ont été réalisées, l'une pour la section Aubagne-Toulon, l'autre pour la section Est Var - Siagne. Elles ont été éditées respectivement à 1 140 et 1 375 exemplaires.



2.3.1.3 | Les documents de participation contenus dans les présentoirs

Afin de permettre au public de donner son avis sur le projet présenté, des **coupons-réponses** (cartes T) ont été mis à disposition sur chacun des présentoirs.

4 coupons-réponses différents ont été réalisés pour permettre au public de donner son avis sur la zone de passage préférentielle de chacun des territoires concernés (en priorité 1 : Alpes-Maritimes et Bouches-du-Rhône ; en priorité 2 : Aubagne - Toulon et Est Var - Siagne).
Cette carte T était composée d'une partie en commentaires libres « Vos remarques sur la ZPP » et d'une mini enquête, de 2 questions pour chacun des 4 territoires.

Ces documents ont été édités à :

- 30 200 exemplaires pour les Bouches-du-Rhône ;
- 18 600 exemplaires pour les Alpes-Maritimes ;
- 34 100 exemplaires pour Aubagne – Toulon ;
- 14 800 exemplaires pour Est Var – Siagne.

Au-delà de leur mise à disposition sur les présentoirs d'information, ces cartes T ont également été distribuées en gares (cf. chapitre suivant).

Ces documents, de format A3 ouvert / A5 fermé, étaient accompagnés d'une présentation synthétique du projet et de la zone de passage préférentielle du secteur concerné.

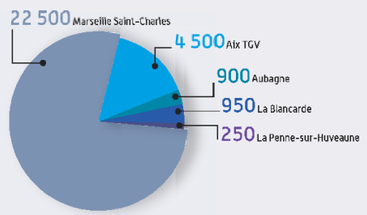
2.3.2 LES CARTES T DISTRIBUÉES EN GARES POUR RECUEILLIR LES AVIS DES USAGERS DU TRAIN

Afin de renforcer le dispositif de consultation du public et permettre aux usagers du train de donner aisément leur avis sur le projet et la zone de passage préférentielle proposés, les coupons-réponses (Cartes T) ont fait l'objet d'une très large diffusion en gares.

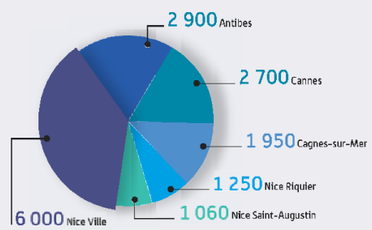
Pour la consultation sur la priorité 1, 44 960 cartes T ont été distribuées en gares, sur 5 jours, du 22 novembre au 13 décembre 2013 :

- le vendredi 22 novembre, de 16h30 à 19h30, dans les gares de Marseille Saint-Charles, d'Aix-TGV et de Nice Ville ;
- le lundi 25 novembre, de 6h30 à 9h30, dans les gares de Marseille Saint-Charles, Aix-TGV, Marseille Blancarde, Nice Ville, Cannes, Antibes, Cagnes-sur-Mer et Nice Riquier ;
- le lundi 25 novembre, de 16h30 à 19h30, dans les gares de La Penne-sur-Huveaune et Nice Saint-Augustin ;
- le mardi 26 novembre, de 6h30 à 9h30, dans les gares de La Penne-sur-Huveaune et Nice Saint-Augustin ;
- le mardi 26 novembre de 16h30 à 19h30 dans les gares de Marseille Blancarde et Nice Riquier ;
- le jeudi 28 novembre, de 6h30 à 9h30, dans les gares de Marseille Saint-Charles, Aix-TGV, Aubagne et Nice Ville ;
- le jeudi 28 novembre, de 16h30 à 19h30, dans les gares de Aubagne, Cannes, Antibes et Cagnes-sur-Mer ;
- le vendredi 13 décembre, de 18h30 à 19h30, en gare de Marseille Saint-Charles.

CONSULTATION SUR LA PRIORITÉ 1



Bouches-du-Rhône : 29 100 cartes T

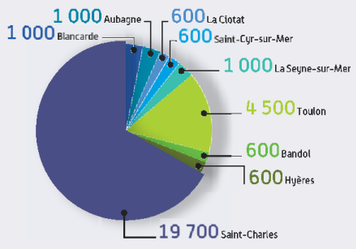


Alpes-Maritimes : 15 860 cartes T

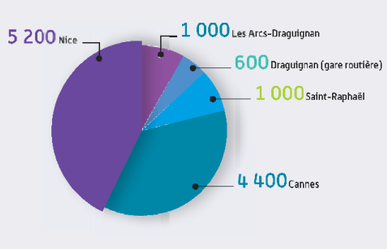
Pour la consultation sur la priorité 2, 41800 cartes T ont été distribuées en gares, sur 13 jours, du 12 mai au 1er juin 2014 :

- le lundi 12 mai, de 6h à 9h, dans les gares de Marseille Saint-Charles et Nice Ville ;
- le mardi 13 mai, de 6h à 9h, dans les gares de Toulon et Cannes ;
- le mercredi 14 mai, de 6h30 à 9h30, dans les gares de Marseille Blancarde et La Ciotat ;
- le mercredi 14 mai, de 16h30 à 19h30, dans les gares d'Aubagne et de Saint-Cyr-sur-Mer ;
- le jeudi 15 mai, de 6h30 à 9h30, dans les gares d'Aubagne et Saint-Cyr-sur-Mer ;
- le jeudi 15 mai, de 16h30 à 19h30, dans les gares de Marseille Blancarde et La Ciotat ;
- le vendredi 16 mai, de 6h30 à 9h30, en gare de Bandol ;
- le vendredi 16 mai, de 16h30 à 19h30, dans les gares de Marseille Saint-Charles, Nice Ville et La Seyne-sur-Mer ;
- le lundi 19 mai, de 6h30 à 9h30, en gare de Hyères ;
- le lundi 19 mai, de 16h30 à 19h30, dans les gares de Bandol et La Seyne-sur-Mer ;
- le mardi 20 mai, de 6h30 à 9h30, en gare de La Seyne-sur-Mer ;
- le mardi 20 mai, de 16h30 à 19h30, en gare de Hyères ;
- le mercredi 21 mai, de 6h30 à 9h30, en gare des Arcs-Draguignan ;
- le mercredi 21 mai, de 16h30 à 19h30, à la gare routière de Draguignan ;
- le jeudi 22 mai, de 6h30 à 9h30, en gare de Saint-Raphaël ;
- le jeudi 22 mai, de 16h30 à 19h30, en gare des Arcs-Draguignan ;
- le vendredi 23 mai, de 6h30 à 9h30, à la gare routière de Draguignan ;
- le vendredi 23 mai, de 16h30 à 19h30, en gare de Saint-Raphaël ;
- le mercredi 28 mai, de 6h à 9h, en gare de Cannes ;
- le mercredi 28 mai, de 16h30 à 19h30, en gare de Marseille Saint-Charles ;
- le jeudi 29 mai, de 7h à 10h, dans les gares de Toulon et Nice Ville ;
- le dimanche 1er juin, de 16h30 à 19h30, dans les gares de Toulon et Cannes.

CONSULTATION SUR LA PRIORITÉ 2



Aubagne – Toulon : 29 600 cartes T



Est Var – Siagne : 12 200 cartes T

2.3.3 LES E-MAILINGS POUR DIFFUSER L'INFORMATION ET RECUEILLIR LES AVIS DES ACTEURS

Deux e-mailings ont été adressés aux acteurs recensés dans la base de données, c'est-à-dire à toutes les personnes ayant par le passé manifesté leur intérêt pour le projet, soit en participant à une réunion, soit en adressant un mail ou un courrier au maître d'ouvrage :

- le premier e-mailing a été envoyé le 26 novembre 2013 aux 2546 personnes recensées, afin de leur présenter le projet de priorité 1 et les inviter à donner leur avis par le biais du site internet. Des liens pour télécharger l'ensemble des documents d'information étaient également fournis.
- le second e-mailing a été envoyé le 16 mai 2014 aux 2819 personnes recensées (plus de 250 personnes ayant été intégrées durant la priorité 1) afin de leur annoncer la décision ministérielle du 9 mai validant la zone de passage de la priorité 1, leur présenter le projet de priorité 2, leur annoncer le lancement de la consultation et les inviter à donner leur avis sur le site internet. Le lien vers la page correspondante du site était proposé.

2.3.4 LE SITE INTERNET

Afin de transmettre une large information et permettre au public de donner son avis, le site Internet du projet, **http://www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr** a été largement actualisé et mis en ligne dans sa nouvelle version le 21 novembre 2013. Une seconde actualisation a été réalisée le 12 mai 2014, pour le démarrage de la consultation sur la priorité 2.

Outre la consultation et le téléchargement de tous les documents clés du projet depuis le débat public de 2005, le site offre la possibilité d'exprimer son opinion sur la zone de passage préférentielle et le projet, de poser une question, adressée directement au chargé de projet territorial de son département, de répondre à la mini-enquête ou encore de s'abonner à la lettre d'information.

Dans une volonté de transparence, tous les documents produits pour chaque temps de consultation ont été mis en ligne en téléchargement sur le site, dans une rubrique spécifique intitulée « La concertation en 2013-2014 » et accessible directement depuis la page d'accueil.

Pour la consultation sur la priorité 1, cette nouvelle rubrique comportait 3 pages à partir desquelles les documents d'information étaient téléchargeables :

- « Plus de trains à Marseille », consacrée à la présentation du projet, des services attendus et de la zone de passage préférentielle dans les Bouches-du-Rhône ;
- « Plus de trains à Nice », qui présentait le projet, les services attendus et la zone de passage préférentielle dans les Alpes-Maritimes ;
- « Donnez votre avis » qui permettait au public d'envoyer un message et/ou de répondre à la mini-enquête.

Pour la consultation sur la priorité 2, 3 pages ont été ajoutées :

- « Plus de mobilité entre Aubagne et l'aire toulonnaise », consacrée à la présentation du projet, des services attendus et de la zone de passage préférentielle entre Aubagne et Toulon ;
- « Plus de mobilité entre Le Muy et la Siagne », qui présentait le projet, les services attendus et la zone de passage préférentielle de l'Est Var à la ligne Cannes-Grasse ;
- « La concertation avec les acteurs du territoire » qui fournissait les supports de présentation et les comptes-rendus des comités territoriaux et du Collège des acteurs du 27 janvier 2014, ainsi que ses contributions en vue de la préparation de la phase 2 des études. cette page permettait également de télécharger l'ensemble des documents ;
- La page « Donnez votre avis » a été actualisée, proposant la mini enquête sur la priorité 2 et offrant la possibilité d'envoyer un message.

2.3.5 L'INFORMATION DANS LES MÉDIAS

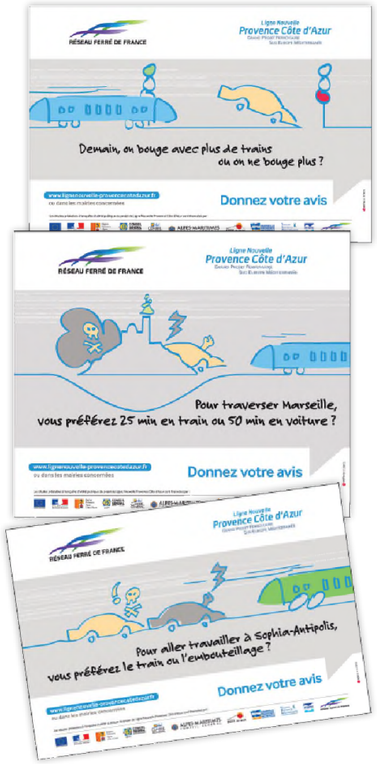
Afin de faire connaître la phase de consultation en cours et inviter le public à donner son avis, des spots radio et des annonces presse, spécifiques à chacun des territoires concernés, ont été réalisés.

2.3.5.1 | Pour la consultation sur la priorité 1

120 spots radio ont été diffusés sur RFM, à raison de 12 spots par jour :

- du 20 novembre au 4 décembre 2013 pour Nice ;
- du 21 novembre au 5 décembre 2013 pour Marseille.

4 annonces presse ont été diffusées dans La Provence et Nice Matin les 23, 26, 27 et 28 novembre 2013 et une parution dans le numéro spécial RFF PACA de Rail et Transports de décembre a été réalisée.



2.3.5.2 | Pour la consultation sur la priorité 2

Suite aux demandes formulées par les acteurs à l'occasion du Collège des acteurs de janvier 2014, le nombre de spots radio a été revu à la hausse pour la priorité 2.

Ainsi, au total, **376 spots radio** ont été diffusés du 12 au 21 mai 2014 :

- 96 spots sur France Bleue Azur et France Bleue Provence, à raison de 6 spots par jour en semaine et 3 en week-end;
- 40 spots sur RMC, à raison de 4 spots par jour en semaine et 1 en week-end;
- 240 spots sur RFM Nice et Marseille, à raison de 13 par jour.

1 annonce presse a été diffusée dans La Provence, Nice Matin et Var Matin le 12 mai.

2.3.6 LES RELATIONS AVEC LA PRESSE

Pour la consultation sur la priorité 1, les relations presse ont pris la forme :

- de 2 interviews du Chef de Mission de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur, par Var Matin, le 26 novembre et MarsActu, le 18 décembre 2013;
- de l'envoi d'un communiqué de presse le 27 novembre 2013.

Une conférence de presse a par ailleurs été organisée par la Préfecture des Alpes-Maritimes, à l'issue de la commission consultative du 28 octobre 2013.

Pour la consultation sur la priorité 2, les relations presse ont pris la forme :

- d'une interview du chargé de projet territorial pour les Alpes-Maritimes, publiée dans l'Express du 14 mai 2014;
- de l'envoi d'un communiqué de presse le 23 mai 2014.

PARTIE 2 : BILAN DE LA CONSULTATION SUR LA PRIORITÉ 1

RFF-PACA-Bilan Consultation ZPP-A4.indd 23 12/02/15 10:37
RFF-PACA-Bilan Consultation ZPP-A4.indd 24 12/02/15 10:37

#01 LE BILAN QUANTITATIF DE LA CONSULTATION 26

1.1 Une très forte participation aux réunions 26
1.1.1 Les commissions consultatives 26
1.1.2 Les comités territoriaux 26
1.1.3 Le collège des acteurs 26

1.2 De nombreux avis et remarques adressés au maître d'ouvrage, surtout depuis les Alpes-Maritimes 26
1.2.1 Par le biais du site internet 27
1.2.2 Par le biais des cartes T 28
1.2.3 Par le biais des délibérations, motions et contributions 29

1.3 Peu de retombées dans la presse mais une information sur la consultation reprise sur les sites économiques des Alpes-Maritimes 29

#02 LE BILAN QUALITATIF DE LA CONSULTATION 30

2.1 53% des avis en faveur du projet 30

2.2 Des attentes différentes de la part des usagers, du public et des élus et acteurs 31
2.2.1 Pour les usagers : plus de trains et un transport du quotidien amélioré 31
2.2.2 Pour le public : une ligne en souterrain et une réponse à la saturation routière 32
2.2.3 Pour les élus et acteurs : un projet fortement soutenu dans son principe mais des modalités de réalisation à approfondir 33

#03 LES PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS DE LA CONSULTATION POUR LE PROJET 34

3.1 À l'échelle régionale 34
3.1.1 La désaturation des noeuds ferroviaires marseillais et azuréen: une nécessité partagée 34
3.1.2 Une ZPP qui n'appelle pas d'objection dans son ensemble 34

3.2 Dans les Alpes-Maritimes 34
3.2.1 Aller vite et jusqu'au Muy 34
3.2.2 Une ligne enterrée de la gare de Sophia à Saint-Laurent-du-Var 34
3.2.3 Une desserte ferroviaire de Sophia attendue mais un emplacement de gare à conforter 35
3.2.4 Un pôle d'échanges à Nice Aéroport qui fait l'unanimité 35
3.2.5 Une intermodalité à mettre en place au niveau des pôles d'échanges 35

3.3 Dans les Bouches-du-Rhône 35
3.3.1 Une gare souterraine à Saint-Charles jugée utile mais trop coûteuse 35
3.3.2 Les travaux de la 3e voie entre Aubagne et Marseille qui créent un rejet de la 4e voie 35
3.3.3 Accessibilité et dessertes plébiscitées 35

CONCLUSION PRIORITÉ 1 36

RFF-PACA-Bilan Consultation ZPP A4.indd 25 12/02/15 10:37

#01 LE BILAN QUANTITATIF DE LA CONSULTATION

Cette partie présente les données quantitatives sur la participation à la consultation, sous toutes ses formes, et sur les retombées dans la presse.

1.1 UNE TRÈS FORTE PARTICIPATION AUX RÉUNIONS

1.1.1 LES COMMISSIONS CONSULTATIVES

Au total 80% des élus invités, à l'initiative des préfectures départementales, aux commissions consultatives y ont participé.

Dans les Alpes-Maritimes, 3 parlementaires et 10 élus, sur les 14 communes concernées par les priorités 1 et 2 étaient présents et toutes les communautés d'agglomération concernées étaient représentées.

Dans les Bouches-du-Rhône, les 6 communes invitées ont participé à la commission consultative.

1.1.2 LES COMITÉS TERRITORIAUX

La participation aux comités territoriaux des Alpes-Maritimes et des Bouches-du-Rhône a été très importante, les cofinanceurs, les collectivités non cofinanceurs, les acteurs socio-économiques et les associations ayant répondu présents, dans leur quasi-totalité.

Ont participé aux comités territoriaux, 21 représentants de l'Etat, des collectivités, du monde économique et des associations pour des Alpes-Maritimes et 16 pour les Bouches-du-Rhône.

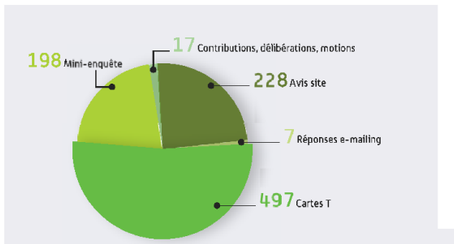
Les comptes-rendus des comités territoriaux sont présentés en annexe.

1.1.3 LE COLLÈGE DES ACTEURS

68% des membres du Collège des acteurs ont assisté à la réunion, auxquels s'ajoutent 4 associations ayant exprimé le souhait de participer.

1.2 DE NOMBREUX AVIS ET REMARQUES ADRESSÉS AU MAITRE D'OUVRAGE, SURTOUT DEPUIS LES ALPES-MARITIMES

Au total, du 21 novembre à fin décembre, la consultation a suscité **947 retours**, collectés sur le site internet du projet, par mail, par courrier ou par le biais des cartes T. Ces participations se répartissent comme suit[1] :



Ce nombre important de retours prouve que la consultation a intéressé, et bien au-delà des seules communes situées sur la zone de passage préférentielle. En effet, 41 communes différentes ont été renseignées dans les avis émis sur le site internet, dont plus de 65% en dehors de la ZPP.[2]

[1] Si le nombre de retours reçus suite à l'envoi de l'e-mailing est très faible, ceci s'explique par le fait que des acteurs ont laissé leur avis sur le site internet, directement à partir du lien fourni dans l'e-mailing.
*[2] Liste des 41 communes renseignées dans les avis reçus (en gras, les communes hors ZPP de la priorité 1) : Antibes, **Aspremont**, Aubagne, Biot, Cagnes, Cannes, **Carros, Contes, Cuges-les-Pins, Ensues-la-Redonne, Grasse, Juan-les-Pins, La Bouilladisse, La Colle-sur-Loup, La Gaude**, La Roquette-sur-Siagne, **Le Beausset**, Le Cannet, **Le Rouret, Les Arcs, Mandelieu**, Marseille, **Menton, Monaco, Mouans-Sartoux**, Mougins, Nice, **Peymeinade, Roquefort-les-Pins, Roquevaire, Saint-Cyr-sur-Mer**, Saint-Laurent-du-Var, **Saint-Sauveur-sur-Tinée, Septèmes-les-Vallons, Signes**, Sophia-Antipolis, **Speracédès, Toulon, Trans-en-Provence**, Valbonne, Villeneuve-Loubet.*

RFF-PACA-Bilan Consultation ZPP A4.indd 26 12/02/15 10:37

1.2.1 PAR LE BIAIS DU SITE INTERNET

1.2.1.1 | Une forte attractivité du site projet www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr

À partir de fin novembre, la fréquentation du site internet, qui s'élevait en moyenne à 100 visites par jour depuis juin 2013, a connu une forte hausse à partir du 28 novembre et s'est établie sur le mois à 235 visites quotidiennes en moyenne.

Sur la période de consultation, le site a connu **6324 visites dont 5030 visiteurs différents** et 75,7% de nouveaux visiteurs, ce qui est certainement dû à la distribution en gare qui a permis de toucher les usagers, auparavant non ciblés spécifiquement.

Le pic de visites a eu lieu le 28 novembre (suite à un article avec un lien vers le site dans Nice Matin), avec 1200 visites pour cette seule journée *(cf. schéma bas de page)*.

Les visites ont duré en moyenne 4,47 minutes, pour une moyenne de 3 pages consultées par visite. 3,4% des visiteurs ont laissé un message sur le site et en moyenne 6,1 avis ont été reçus chaque jour.

20127 pages ont été vues au total, dont la consultation se répartit comme suit:

Page ***«Accueil»***	**5337 vues**	**27%**
Page ***«Le projet en 2013»***	**2425 vues**	**12%**
Page ***«Plus de trains à Nice»***	**2415 vues**	**12%**
Page ***«Donnez votre avis»***	**1207 vues**	**6%**
Page ***«Plus de trains à Marseille»***	**1006 vues**	**5%**
Cartes	**604 vues**	**3%**

La consultation dans les Alpes-Maritimes a davantage intéressé, les pages «niçoises» étant 2,5 fois plus consultées que les pages «marseillaises».

Les internautes ont accédé au site de la façon suivante:

- Google (35% → 2.233 visites)
- Accès directs (31% → 1979 visites)
- Nice-Matin arrive en tête des sites référents (11% → 721 visites)
- rff.fr (3% → 198 visites)
- Facebook (2% → 111 visites)
- Forum Sara (1% → 80 visites)

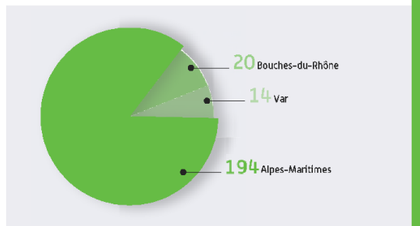
Les mots clés les plus utilisés pour accéder directement au site sont:

- «lgv paca» (4%)
- «ligne nouvelle paca» (1%)
- «lgv», «ligne nouvelle provence côte d'azur», «ligne nouvelle ferroviaire provence côte d'azur» <1%

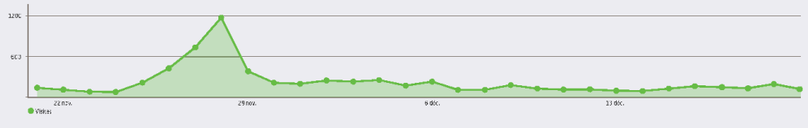
On note une percée du nouveau nom, «Ligne Nouvelle PACA» ou «Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur» étant désormais utilisé par le quart des internautes effectuant une recherche par le biais du nom du projet.

1.2.1.2 | 228 avis exprimés sur le site www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr

A fin décembre, **228 avis et remarques** ont été envoyés au maître d'ouvrage par le biais de la page «Donnez votre avis» du site internet. Ces questions se répartissent comme suit:



Evolution des visites sur le mois de consultation



La participation via le site internet a été quasiment monopolisée par les Alpes-Maritimes puisque les avis en provenance de ce département représentent 85% des avis exprimés.

Ceci s'explique par:

- → la mobilisation des habitants de Villeneuve-Loubet, puis de Biot et enfin de Saint-Laurent-du-Var contre un passage en aérien de leur commune: 75 avis exprimés, soit 33% du total;
- → la mobilisation de la CCI et de l'UPE 06, en faveur du projet: 22 avis exprimés, soit 10% du total.

Sur les 228 avis reçus sur le site internet et les 7 avis reçus par mail, 22 ont nécessité une réponse personnalisée, les autres recevant une réponse type indiquant que leur avis serait versé au présent bilan. En effet, 22 personnes n'ont pas formulé un avis sur le projet présenté mais ont posé des questions au maître d'ouvrage, auxquelles une réponse spécifique a été apportée.

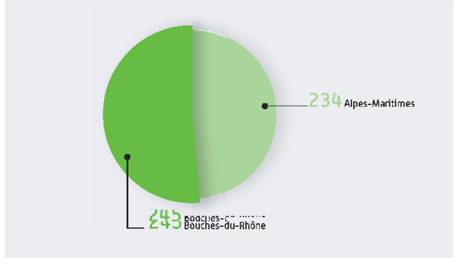
Par ailleurs, 198 personnes ont répondu à la mini-enquête du site internet.

1.2.2 PAR LE BIAIS DES CARTES T

497 cartes T ont été retournées au maître d'ouvrage, ce qui représente plus de 1% de taux de retour, autrement dit un taux considéré comme élevé pour ce type d'enquête.

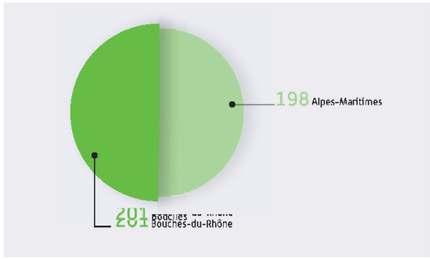
Parmi ces 497 cartes T, 18 étaient vierges ou déchirées et n'ont donc pas pu être exploitées.

Les **479 cartes T** «valides» proviennent quasiment à part égale de chacun des deux départements concernés par la consultation:



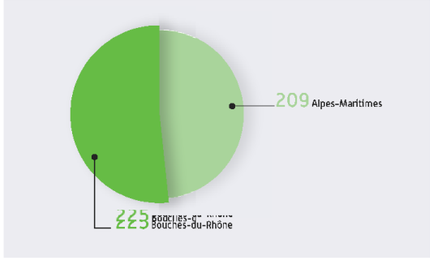
1.2.2.1 | 399 avis exprimés sur les cartes T retournées au maître d'ouvrage

Sur les 479 cartes T «valides» retournées au maître d'ouvrage, 83% ont été accompagnées d'un avis (85% dans les Alpes-Maritimes et 82% dans les Bouches-du-Rhône).



1.2.2.2 | 436 réponses à la mini-enquête retournées au maître d'ouvrage

Sur les **479 cartes T** retournées au maître d'ouvrage, 91% des personnes ont répondu à la mini enquête (89% dans les Alpes-Maritimes, 93% dans les Bouches-du-Rhône).



1.2.3 PAR LE BIAIS DES DÉLIBERATIONS, MOTIONS ET CONTRIBUTIONS

Le maître d'ouvrage a collecté :

- 3 délibérations produites par les communes de Valbonne et de Biot et par la Communauté d'Agglomération de Sophia-Antipolis ;
- 2 motions de la commune de Saint-Laurent-du-Var et de TGV Développement Var Nice Côte d'Azur ;
- 12 contributions émises par les Amis du Rail Azuréen, Région Verte Adhec et FNE06, FNE PACA et FNE 13, le Gir-Maralpin, Stop LGV Sanary, la CCI Côte d'Azur, l'UIMM, l'UPE06, la CCI Région et un habitant des Alpes-Maritimes.

Tous ces documents sont fournis en annexe du présent bilan.

1.3 PEU DE RETOMBÉES DANS LA PRESSE MAIS UNE INFORMATION SUR LA CONSULTATION REPRISE SUR LES SITES ÉCONOMIQUES DES ALPES-MARITIMES

La commission consultative des élus et le comité territorial des Alpes-Maritimes ont engendré une dizaine d'articles et reportages dans les médias locaux (France 3 Côte d'Azur, France Bleue Provence, Nice Matin ou encore Nice Premium...), notamment en raison de la conférence de presse ayant suivi la commission consultative.

L'ouverture de la phase d'information et de consultation, annoncée par l'envoi du communiqué de presse, n'a quant à elle donné lieu qu'à un seul article, dans Nice Matin. La mise en ligne, sur le site internet du quotidien, du lien vers le site du projet a néanmoins entrainé de nombreuses connexions sur le site.

Durant le mois de consultation, seuls 5 articles sont parus dans la Marseillaise, La Provence et Nice Matin, consacrés à des prises de position de municipalités par rapport au projet.

Un article est également paru sur le site de MarsActu, en complément de l'interview du Directeur de Mission.

Cependant, il faut noter que l'information sur la consultation a été bien relayée, à l'initiative de la CCI Côte d'Azur vers les sites et réseaux économiques que sont, par exemple Les Petites Affiches des Alpes-Maritimes, Nice-06.fr (réseau business des professionnels de Nice) ou encore Viadeo.

De la LGV à la Ligne Nouvelle

#02 LE BILAN QUALITATIF DE LA CONSULTATION

Il faut d'abord noter que la consultation, si elle portait sur la zone de passage préférentielle, a avant tout permis au public de donner son avis sur le projet global présenté pour la priorité 1 et sur le système ferroviaire actuel.

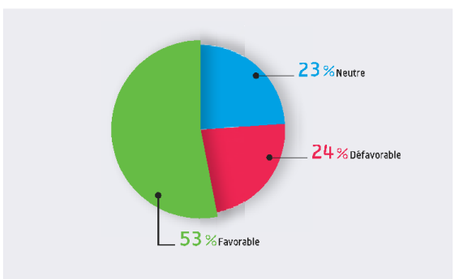
Si la ZPP est citée au total une quarantaine de fois, autrement dit dans moins de 5% des avis exprimés, plus de la moitié des citations montre qu'elle est comprise comme étant le projet de Ligne Nouvelle et non comme la zone d'étude pour la réalisation du projet.

Par ailleurs, le public attend la présentation d'un tracé précis pour s'exprimer et les usagers donnent d'abord leur avis sur la desserte et sur l'existant, plutôt que sur la future zone de passage.

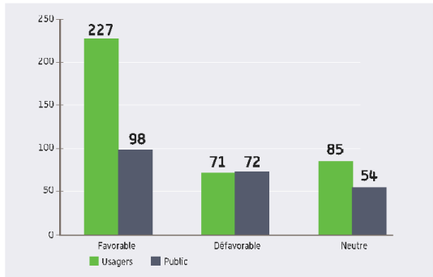
Il apparaît par ailleurs que le projet est désormais bien identifié comme étant différent de la LGV PACA. En effet, seuls 25 avis (3,5%) traitent de la LGV, dont 8 émanant du Var (ce qui représente plus de la moitié des avis du département), la moitié pour réaffirmer leur opposition au projet initial, l'autre moitié pour le regretter ou pour remettre en avant le tracé Nord.

2.1 53% DES AVIS EN FAVEUR DU PROJET

L'acceptation du projet soumis à la consultation est plus forte auprès des usagers (ayant retourné les cartes T distribuées en gare), favorables à 57% au projet, que du public en général (ensemble des avis), favorable à 43% au projet.



De la même manière, on constate que 23% des usagers ayant retourné une carte T se sont déclarés opposés au projet, tandis que 31% des personnes ayant émis un avis sur le site (public global) se sont exprimés contre le projet.



Les principales raisons évoquées par les personnes soutenant le projet sont :

- dans les Alpes-Maritimes, la nécessité d'accroitre les circulations TER pour réduire la saturation routière, ainsi que la perte économique et les problèmes environnementaux qu'elle engendre ;
- dans les Bouches-du-Rhône, le fait qu'il faille augmenter le nombre de trains et la fiabilité des circulations.

Les résultats de la mini-enquête, qu'ils proviennent du site internet ou des cartes T confirment cette attente forte de trains plus fréquents.

En effet, avec une fréquence d'un train toutes les 6 à 9 minutes entre Marseille et Aix-en-Provence, Aubagne ou Vitrolles, 75% des personnes ayant répondu seraient prêtes à prendre le train tous les jours, 20% de temps en temps et seulement 5% préfèreraient leur voiture.

Avec une fréquence d'un train toutes les 8 minutes entre Nice et Cannes, 65% des usagers prendraient le train tous les jours, 28% de temps en temps et 7% préfèreraient leur voiture.

2.2 DES ATTENTES DIFFÉRENTES DE LA PART DES USAGERS, DU PUBLIC ET DES ÉLUS ET ACTEURS

Les cartes T ayant été distribuées à 94% en gare, on peut considérer que les avis émis à travers elles proviennent dans leur quasi globalité d'usagers du train. A l'inverse, les avis émis sur le site internet, proviennent à 85% d'habitants et acteurs associatifs des Alpes-Maritimes, et très majoritairement de communes situées sur la zone de passage préférentielle. Enfin, les délibérations et contributions émanent d'élus et acteurs associatifs connaissant bien le projet et dont les demandes portent avant tout sur ses modalités de réalisation.

On constate donc une nette différence dans les attentes exprimées par chacun de ces trois publics.

2.2.1 POUR LES USAGERS: PLUS DE TRAINS ET UN TRANSPORT DU QUOTIDIEN AMELIORÉ

On constate que les 2 thématiques «Plus de trains» et «Améliorer l'existant» prédominent, représentant à elles seules plus de 65% des avis exprimés.

Près de 40% des personnes ayant retourné leur carte T s'expriment directement **en faveur du projet** tel qu'il est présenté («votre projet est très bien», «je suis favorable au projet»), en ce qu'il permettra d'abord d'avoir plus de trains, de réduire les temps de parcours, de s'affranchir de la saturation routière ou encore de préserver l'environnement. A l'inverse, 13 personnes ont retourné leur carte T pour signifier leur opposition au projet, la première raison invoquée en étant le coût.

La seconde thématique abordée sur 26% des cartes T concerne **le service ferroviaire actuel**, au sujet duquel les avis sont, à une exception près, unanimement négatifs. Près de 35% des usagers critiques vis-à-vis du fonctionnement existant demandent une amélioration immédiate du réseau en lieu et place de la réalisation de la Ligne Nouvelle (en reportant les investissements prévus pour la Ligne Nouvelle sur le réseau existant). 38% attendent de la Ligne Nouvelle une amélioration du transport du quotidien quant au dernier quart, il ne parle que des dysfonctionnements, sans donner d'avis sur la Ligne Nouvelle. Les retards, les suppressions de trains, les conditions de voyage, le manque d'information et les grèves sont les premiers sujets de mécontentement.

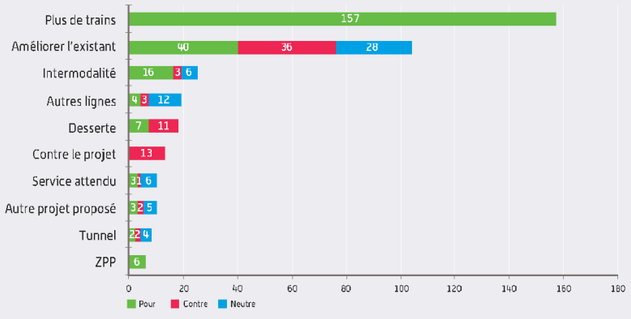
L'intermodalité est une attente exprimée par 6% des usagers, notamment la création de parkings de stationnements qui est demandée à 27 reprises, pour les ¾ par les usagers des Bouches-du-Rhône. Mais les correspondances en gare avec les bus et les vélos sont également souhaitées.

5% des avis portent sur **d'autres lignes que la Ligne Nouvelle**, telles que Bordeaux-Marseille, Nice-Breil, Miramas-Port de Bouc ou encore Aix Ville – Aix TGV, sur lesquelles les usagers demandent que des améliorations soient réalisées.

Le sujet des **dessertes** est abordé dans 4,5% des avis, notamment dans les Bouches-du-Rhône, les usagers demandant que le projet offre une meilleure ou nouvelle desserte de certains lieux (Saint-Henri, Saint-Chamas, CHU Nord, Biot, Vence...).

Le **service attendu** (accès PMR, trajets, tarification, horaires...), en dehors de la fréquence des trains, est quant à lui abordé par 4% des cartes T.

Les 10 premières thématiques[2] abordées dans les cartes T



[2] *Les personnes s'étant exprimées sur l'une ou l'autre des thématiques, se sont soit déclarées favorables au projet (représentation en bleu), soit opposées au projet (représentation en rouge) ou n'ont pas donné d'avis sur le projet, ne traitant que de la thématique (représentation en vert).*

RFF-PACA-Bilan Consultation ZPP-A4.indd 31 12/02/15 10:37

2,5% des avis proposent d'autres projets à partir de modes de transports différents: métro, autotrains, tramway, bus – avec 3 avis citant les Cartreize en exemple.

La demande d'une traversée en tunnel de Cagnes-sur-Mer a été portée par un peu plus de 2% des avis, exprimés les derniers jours de la consultation, et provenant certainement de cartes T mises à disposition en mairie et non distribuées en gares.

Enfin, la ZPP n'a été le sujet principal que de 6 cartes T, qui par ailleurs lui sont toutes favorables.

2.2.2 POUR LE PUBLIC: UNE LIGNE EN SOUTERRAIN ET UNE RÉPONSE A LA SATURATION ROUTIÈRE

Deux thématiques, la réalisation en souterrain de la ligne et la nécessité de faire le projet, sont abordées dans 54% des avis reçus par internet.

33% des avis exprimés sur le site portent sur la nécessité de réaliser la ligne nouvelle en **souterrain**. A une exception près, ces 75 avis émanent des communes de Biot, de Villeneuve-Loubet et de Saint-Laurent-du-Var. Ceci s'explique par le fait que la mairie de Biot a délibéré, début décembre, pour exiger une traversée de son territoire en tunnel, que celle de Saint-Laurent-du-Var a voté, mi-décembre, une motion dans laquelle elle demande la définition de l'impact urbain du projet en vue d'une restructuration cohérente du quartier et par le fait que Villeneuve-Loubet est le siège d'une association qui, après s'être largement mobilisée fin 2011, a appelé ses adhérents à demander un passage en souterrain du territoire de la commune. En outre, cet appel à la mobilisation «pour le souterrain» a été relayé dans une interview de Lionnel Luca, député maire de Villeneuve-Loubet, publiée le 4 décembre par Nice Matin.

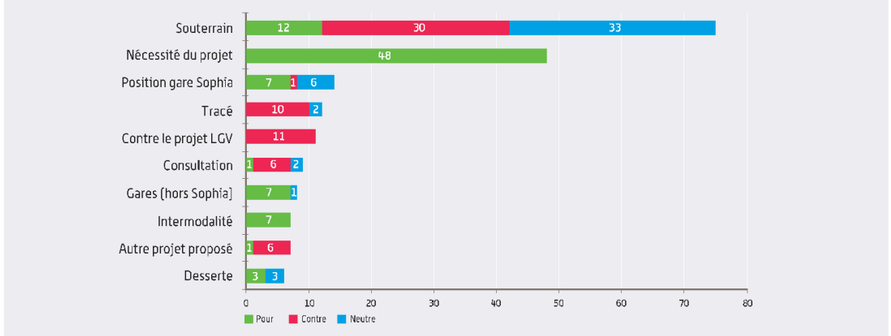
16% de ces personnes se déclarent néanmoins favorables au projet, contre 40% qui s'y opposent, le reste ne se positionnant pas par rapport à la Ligne Nouvelle, mais uniquement sur les modalités de réalisation.

21% des avis exprimés confirment **la nécessité de réaliser la Ligne Nouvelle** afin de répondre aux problèmes de saturation routière et d'environnement. Ces avis positifs vis-à-vis du projet émanent, en proportion du nombre d'avis exprimés, tant des Alpes-Maritimes que des Bouches-du-Rhône ou du Var. Concernant les Alpes-Maritimes, l'aspect économique, autrement dit l'attractivité du département, est largement mis en avant dans les bénéfices du projet. D'autre part, la desserte ferroviaire de Sophia est également un argument en faveur du projet, évoqué par 12 personnes. Concernant les Bouches-du-Rhône, le principal bénéfice exprimé est l'augmentation du nombre de trains.

A l'inverse, dans 4% des avis, le public exprime son opposition totale au projet, soit parce qu'il l'assimile à la LGV PACA, à laquelle il est opposé, soit en raison de son coût, jugé rédhibitoire.

La position de la gare de Sophia est le sujet principal de 6% des avis. Si la création d'une gare nouvelle dans le secteur des Bréguières est généralement jugée intéressante (bien que certains estiment que des liaisons en bus seraient moins coûteuses), son positionnement fait débat: 14 personnes proposent en effet qu'elle soit placée, plus à l'ouest, sur le secteur des Clausonnes.

Les 10 premières thématiques abordées dans les avis du site



RFF-PACA-Bilan Consultation ZPP-A4.indd 32 12/02/15 10:37

La thématique des **tracés** est le sujet principal de 5% des avis provenant principalement des Alpes-Maritimes. Ces avis émanent de personnes qui demandent que le tracé Nord soit réalisé, qui s'opposent au tracé des Métropoles, qui s'interrogent sur le tracé définitif ou qui proposent d'autres types de tracé (Moyen Pays, Nice Nord...).

La **consultation** est abordée dans 5% des avis, par ceux qui la jugent trop courte ou avec trop peu de publicité, par ceux qui estiment qu'elle ne servira à rien ou par ceux qui désirent en savoir plus sur la priorité 2.

Les **gares**, autres que Sophia, sont le thème principal de 3,5% des avis, notamment en provenance des Bouches-du-Rhône, où il est proposé que la gare de La Blancarde soit aménagée en lieu et place de Marseille Saint-Charles.

L'**intermodalité** (bus, vélo et piétons) est la première attente exprimée par 3,5% des avis.

3,5% des personnes s'étant exprimées proposent de réaliser d'**autres moyens de transport**, comme des lignes de métro, de BHNS, de téléphériques ou maritimes ou traitent d'**autres projets ferroviaires**, tels que la 3ème voie entre Cannes et Antibes.

3% des personnes donnent leur avis sur **les dessertes futures souhaitées** pour Sophia, La Barasse ou le Moyen Pays...

2.2.3 POUR LES ÉLUS ET ACTEURS : UN PROJET FORTEMENT SOUTENU DANS SON PRINCIPE MAIS DES MODALITÉS DE RÉALISATION À APPROFONDIR

A l'exception de celles de la CCIR PACA, de la FNE PACA/FNE13 et de Stop LGV Sanary, toutes les contributions, délibérations et motions reçues proviennent des Alpes-Maritimes.

Si 60% d'entre elles réaffirment leur soutien à la réalisation de la priorité 1 dans les meilleurs délais, 40% vont encore plus loin, en demandant que les priorités 1 et 2 fassent l'objet d'une seule et même déclaration d'utilité publique, voire que la section de ligne nouvelle Est Var - Siagne soit réintégrée en première priorité.

Au-delà de l'expression du soutien au projet, les acteurs et élus demandent néanmoins que soient étudiés et approfondis, par ordre décroissant de priorité :

- **la mixité de la ligne nouvelle pour le fret**, afin de permettre un véritable report modal des poids lourds de la route vers le fer - Ce souhait est exprimé par plus d'un tiers des contributions ;
- **les travaux d'amélioration de la ligne existante entre Nice et la frontière italienne**, afin de faciliter les liaisons vers l'Italie et de fiabiliser les circulations sur cette portion de ligne, notamment entre Nice Aéroport et Nice Ville - Cette demande apparaît dans le quart des avis exprimés ;
- **la traversée souterraine** du territoire de la CASA, l'insertion urbaine de la sortie de tunnel à Saint-Laurent-du-Var, ainsi que les mesures de protections environnementales et acoustiques, revendiquées par toutes les délibérations et motions des collectivités ;
- **l'intermodalité** au niveau des pôles d'échanges qui est mise en avant par le quart des contributions ;
- **les raccordements** de la boucle ferroviaire sur la ligne Cannes-Grasse et sur la ligne littorale pour lesquels le quart des associations craignent des difficultés de réalisation ou une inefficience et proposent d'autres solutions ;
- **le positionnement de la gare nouvelle aux Clausonnes plutôt qu'aux Bréguières**, dont l'étude est recommandée par 2 associations ;
- **la traversée d'Aubagne** que 2 associations demandent d'éviter ou de revoir.

Par ailleurs, deux contributions ont été remises à l'occasion du Collège des acteurs de fin janvier. Celles-ci portent sur les modalités de la concertation et les adaptations de celle-ci que les acteurs souhaiteraient voir à l'occasion de la concertation qui aura lieu durant la phase 2 des études préalables à l'enquête d'utilité publique.

RFF-PACA-Bilan Consultation ZPP-A4.indd 33 12/02/15 10:37

#03 LES PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS DE LA CONSULTATION POUR LE PROJET

La consultation avait pour but de recueillir les avis des élus et du public sur le projet et la zone de passage préférentielle à l'intérieur de laquelle serait recherché, en phase 2 des études, le meilleur tracé.

Comme en témoignent les comptes-rendus des réunions, les avis reçus par le maître d'ouvrage et le présent bilan, la consultation a bel et bien permis au public de s'exprimer sur le projet et a produit des enseignements significatifs.

3.1 À L'ÉCHELLE RÉGIONALE

3.1.1 LA DÉSATURATION DES NŒUDS FERROVIAIRES MARSEILLAIS ET AZURÉEN : UNE NÉCESSITÉ PARTAGÉE

Que ce soit à travers les interventions des élus lors des réunions, dans les délibérations et contributions reçues ou par le biais des avis exprimés par le public, le projet et la zone de passage préférentielle de priorité 1 sont majoritairement acceptés et attendus.

En effet, la priorité 1 du projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur est considérée comme une bonne réponse au besoin d'amélioration des transports du quotidien, en ce qu'elle permettra d'améliorer la fréquence et la fiabilité des circulations TER sur les aires marseillaise et azuréenne.

Le développement des transports en commun est perçu comme une nécessité, tant en raison de la saturation routière actuelle que de la volonté de promouvoir des modes de déplacement plus responsables en terme d'environnement.

3.1.2 UNE ZPP QUI N'APPELLE PAS D'OBJECTION DANS SON ENSEMBLE

Qu'il s'agisse des élus, des acteurs ou du grand public, la zone de passage préférentielle présentée, tant dans les Bouches-du-Rhône que dans les Alpes-Maritimes, n'a fait l'objet d'aucun rejet de la part des personnes, certes peu nombreuses, s'étant exprimées à son seul sujet. En effet, ses seuls détracteurs sont ceux qui assimilent la ZPP au projet de LGV PACA, auquel ils étaient opposés et ceux pour qui un tracé Nord, longeant l'A8 vers Aix, aurait été préférable (2,5 % des avis).

3.2 DANS LES ALPES-MARITIMES

3.2.1 ALLER VITE ET JUSQU'AU MUY

A travers la consultation, le public et les élus du département ont exprimé l'urgente nécessité d'une nouvelle infrastructure ferroviaire, attendue de longue date, non seulement pour désaturer les circulations ferroviaires et routières, mais également pour faciliter les déplacements vers l'ouest de la Région.

C'est pourquoi, de nombreux acteurs ont réaffirmé la nécessité d'une réalisation concomitante des investissements de priorité 1 aussi bien sur le nœud ferroviaire de Marseille que sur le nœud azuréen.

La plupart souhaitent également que la section de priorité 2 dans les Alpes-Maritimes, c'est-à-dire la ligne nouvelle Est Var - Siagne, soit réalisée en même temps que la boucle ferroviaire de la priorité 1.

3.2.2 UNE LIGNE ENTERRÉE DE LA GARE DE SOPHIA À SAINT-LAURENT-DU-VAR

Qu'il s'agisse des délibérations prises par les communes et la communauté d'agglomération de Sophia-Antipolis, des prises de position des élus de ces communes dans les médias ou encore de la mobilisation du public, une demande très forte s'est exprimée en faveur d'une traversée du territoire de Sophia en souterrain.

La sortie de tunnel à Saint-Laurent-du-Var inquiète également un certain nombre de personnes, qui demandent que soit étudiée la traversée du Var en souterrain, que les mesures de protection acoustiques nécessaires soient prises et que soit présentée l'insertion de cette sortie de tunnel dans un cadre plus général de requalification du quartier de la gare.

RFF-PACA-Bilan Consultation ZPP-A4.indd 34 12/02/15 10:37

3.2.3 UNE DESSERTE FERROVIAIRE DE SOPHIA ATTENDUE MAIS UN EMPLACEMENT DE GARE À CONFORTER

Si la création d'une gare nouvelle sur le territoire de Sophia-Antipolis est jugée intéressante (6% des avis traitent de ce sujet), en ce qu'elle apporterait une réponse aux problèmes récurrents de déplacements depuis et vers la technopole, son emplacement aux Bréguières ne fait pas l'unanimité, le secteur des Clausonnes étant souvent proposé, tant dans les contributions reçues que les avis exprimés.

Les fonctionnalités et aménagements de la gare, notamment les aménagements routiers facilitant l'accès à la gare, ainsi que le choix de son positionnement devront être présentés et argumentés.

3.2.4 UN PÔLE D'ÉCHANGES À NICE AÉROPORT QUI FAIT L'UNANIMITÉ

La réalisation de la gare de Nice Aéroport, si elle a été assez peu évoquée, l'a toujours été favorablement, notamment dans les contributions. Elle est en effet perçue comme la plaque tournante des échanges depuis et vers l'ouest de Nice.

3.2.5 UNE INTERMODALITÉ À METTRE EN PLACE AU NIVEAU DES PÔLES D'ÉCHANGES

L'intermodalité est un sujet récurrent, tant de la part du public que des usagers, dont la prise en compte dans la réalisation des pôles d'échanges est jugée indispensable, qu'il s'agisse de la gare de Nice Aéroport ou de celle de Sophia.

En effet, la desserte en bus, la réalisation de parkings, les connexions avec d'autres lignes ferroviaires (comme les Chemins de fer de Provence) ou avec des Transports en Commun en Site Propre (tels que le Bus-Tram Antibes-Sophia ou le tramway de Nice), mais aussi les aménagements pour les vélos et les piétons sont considérés comme les conditions de réussite de ces nouveaux pôles d'échanges.

3.3 DANS LES BOUCHES-DU-RHÔNE

3.3.1 UNE GARE SOUTERRAINE À SAINT-CHARLES JUGÉE UTILE MAIS DONT LE COÛT EST MAL COMPRIS

Si l'utilité de réaliser une gare souterraine à Saint-Charles est dans l'ensemble assez bien perçue, notamment par les élus, nombreux sont les usagers qui jugent cette solution trop coûteuse. En effet, ces derniers semblent avoir compris que le coût de la gare souterraine de Saint-Charles s'élevait à 2,5 milliards d'euros. Il sera donc nécessaire d'expliquer que cette somme correspond au traitement du nœud ferroviaire marseillais dans son ensemble, et non à la seule réalisation de la gare souterraine de Saint-Charles.

De nombreux avis tentent d'apporter d'autres solutions comme l'aménagement de la gare de La Blancarde, souvent citée, comme la mise en place de bus, tels que Cartreize, pris en exemple à plusieurs reprises, ou comme la création de nouvelles lignes de métro ou tramway. Mais ces avis reflètent dans la majorité des cas une mauvaise compréhension de l'ensemble des améliorations apportées par la priorité 1, qui ne se limite pas à la réalisation d'une gare souterraine. Par exemple, certains pensent qu'elle ne servira qu'aux TER, d'autres qu'aux TGV et la complexité du système ferroviaire avec l'exploitation de missions omnibus, directes et diamétralisées, c'est-à-dire sans changement de trains en gare de Marseille, est encore mal comprise.

3.3.2 LES TRAVAUX DE LA 3E VOIE ENTRE AUBAGNE ET MARSEILLE QUI CRÉENT UN REJET DE LA 4E VOIE

Bon nombre d'usagers, lassés par les travaux de réalisation de la 3ème voie entre Marseille et Aubagne et les nuisances qu'ils ont pu engendrer, ont du mal à percevoir l'intérêt de construire une 4ème voie et proposent, à sa place, de connecter les lignes de tram ou de bus existantes.

Par ailleurs, deux associations (la FNE PACA et 13 et TGV Var et Développement) demandent que la ligne nouvelle soit réalisée en site propre, et non par l'ajout d'une 4ème voie le long des emprises actuelles, et qu'elle contourne Aubagne.

Enfin, les modalités de réalisation de cette 4ème voie semblent parfois ne pas être comprises : certains en demandent la réalisation en aérien, considérant qu'elle est prévue en souterrain, d'autres au contraire en tunnel, ayant compris qu'elle serait aérienne.

3.3.3 ACCESSIBILITÉ ET DESSERTES PLÉBISCITÉES

Les habitants des Bouches-du-Rhône qui se sont exprimés dans le cadre de la consultation sont pour 90% des usagers. Leurs préoccupations, au-delà du souhait de disposer de plus de trains plus souvent, portent sur l'accessibilité des gares. Ils jugent indispensable la création de places de parkings, considérées aujourd'hui comme insuffisantes, et demandent à ce que la création de nouvelles haltes ou de nouvelles dessertes s'accompagne de nouveaux parkings.

Ils demandent également à ce que les trains du quotidien desservent le maximum de gares ou haltes et craignent, sur des trajets comme Marseille-Aix, de voir disparaître les omnibus au profit de seuls trains directs.

CONCLUSION DE LA CONSULTATION SUR LA PRIORITÉ 1

La consultation réalisée d'octobre à décembre 2013 a permis de valider **la bonne acceptation de la priorité 1 du projet de Ligne Nouvelle**, en ce qu'elle doit permettre la désaturation des nœud ferroviaires marseillais et azuréen, **ainsi que la zone de passage préférentielle** à l'intérieur de laquelle sera recherché le meilleur tracé durant la phase 2 des études préalables à l'enquête d'utilité publique.

Dans les Alpes-Maritimes, les autres principaux points de consensus portent sur la nécessité d'une desserte ferroviaire de Sophia, d'un pôle d'échanges à Nice Aéroport et sur l'intermodalité à mettre en place au niveau de ces pôles d'échanges.

Dans les Bouches-du-Rhône, la consultation a permis d'acter l'utilité de la gare souterraine de Marseille Saint-Charles ainsi que la nécessité de disposer de dessertes plus importantes et plus accessibles.

Néanmoins, la consultation a également montré que des réponses sont attendues sur :

- la possibilité d'une traversée souterraine de la ligne nouvelle de Sophia à Saint-Laurent-du-Var ;
- la justification de l'emplacement de la gare Ouest Alpes-Maritimes ;
- l'explication des coûts liés à la désaturation du nœud marseillais ;
- la clarification des modalités de réalisation de la 4e voie entre Aubagne et Marseille.

Comme RFF s'y est engagé, la seconde phase d'études préalables à l'enquête d'utilité publique permettra d'approfondir ces demandes issues de la présente consultation.

Cette phase d'études s'accompagnera d'une nouvelle période de concertation, dont les modalités seront précisées dans le cadre des dispositifs prévus par la Charte de concertation.

RFF-PACA-Bilan Consultation ZPP-A4.indd 37 12/02/15 10:37

PARTIE 3 :

BILAN DE LA CONSULTATION SUR LA PRIORITÉ 2

RFF-PACA-Bilan Consultation ZPP-A4.indd 38 12/02/15 10:37

#01 LE BILAN QUANTITATIF DE LA CONSULTATION 40

1.1 Une très forte participation aux réunions 40
1.1.1 Les commissions consultatives 40
1.1.2 Les comités territoriaux 40

1.2 De très nombreux avis et remarques adressés au maître d'ouvrage 40
1.2.1 Par le biais du site internet 41
1.2.2 Par le biais des cartes T 42
1.2.3 Par le biais des contributions et motions 42

1.3 Assez peu de retombées presse 43

#02 LE BILAN QUALITATIF DE LA CONSULTATION 44

2.1 La priorité 2 attendue par le monde économique et par 55% des avis exprimés sur le site 44

2.2 Section Est Var - Siagne : les acteurs des Alpes-Maritimes et 53% des cartes T favorables à sa réalisation 45

2.3 Section Aubagne-Toulon : les associations varoises et 89% des cartes T retournées opposés au projet 46

#03 LES PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS DE LA CONSULTATION POUR LE PROJET 49

3.1 La priorité 2 plébiscitée par les socio-économiques 49

3.2 Un financement du projet à éclairer 49

3.3 Les améliorations de l'existant, prévues dans le cadre du projet, à expliciter 49

3.4 La section Est Var - Siagne 49
3.4.1 Des études à accélérer 49
3.4.2 Une intermodalité préalable à la réalisation de la gare Est Var 50
3.4.3 Un cadre de vie à respecter 50

3.5 La section Aubagne - Toulon 50
3.5.1 Une ZPP à adapter 50
3.5.2 Un environnement et un cadre de vie à préserver 50
3.5.3 Des mesures conservatoires à préciser 50

CONCLUSION PRIORITÉ 2 51

RFF-PACA-Bilan Consultation ZPP-A4.indd 39 12/02/15 10:37

#01 LE BILAN QUANTITATIF DE LA CONSULTATION

Cette partie présente les données quantitatives sur la participation à la consultation, sous toutes ses formes et sur les retombées dans la presse.

1.1 UNE TRÈS FORTE PARTICIPATION AUX RÉUNIONS

1.1.1 LES COMMISSIONS CONSULTATIVES

La quasi totalité des élus invités aux commissions consultatives y ont participé:

- 2 communautés d'agglomérations, la Métropole, la Principauté de Monaco et 2 communes de l'ouest du département ont assisté à la commission consultative des Alpes-Maritimes; les deux communes directement situées sur la zone de passage préférentielle de la priorité 2 étaient représentées par leur communauté de communes;
- 12 communes varoises sur les 14 concernées par la priorité 2 ont assisté à la commission consultative dédiée à leur territoire;
- 3 des 4 communes des Bouches-du-Rhône ainsi que les communautés d'agglomération et urbaine concernées par la priorité 2 ont participé à la commission consultative.

1.1.2 LES COMITÉS TERRITORIAUX

La participation aux 5 comités territoriaux a été très importante, les cofinanceurs, les collectivités non cofinanceurs, les acteurs socio-économiques et les associations ayant répondu présents, dans leur quasi-totalité.

Ainsi ont participé aux comités territoriaux 19 représentants de l'Etat, des collectivités, du monde économique et des associations pour les Alpes-Maritimes, 19 pour le Var et 13 pour les Bouches-du-Rhône.

La liste des membres et des participants, ainsi que les comptes-rendus des comités territoriaux sont présentés en annexe.

1.2 DE TRÈS NOMBREUX AVIS ET REMARQUES ADRESSÉS AU MAÎTRE D'OUVRAGE

Au total, du 12 mai au 13 juin, la consultation a suscité **2412 retours**, collectés sur le site internet du projet, par mail, par courrier ou par le biais des cartes T. Ces participations se répartissent comme suit:

Ce nombre très important de retours, plus de 2,5 fois plus élevé que lors de la consultation sur la priorité 1, prouve que la consultation a intéressé, bien au-delà des seules communes situées sur la zone de passage préférentielle et notamment dans le Var. En effet, 73 communes différentes ont été renseignées dans les avis émis sur le site internet, dont plus de 80% en dehors de la ZPP.[1]

*[1]Liste des 73 communes renseignées dans les avis reçus (en gras, les communes hors ZPP): **Antibes**, Aubagne, **Auribeau-sur-Siagne**, **Bandol**, **Beausoleil**, **Biot**, **Cagnes-sur-Mer**, **Cannes**, **Cap d'Ail**, **Carros**, **Chateauneuf**, **Correns**, Cuges-les-Pins, **Draguignan**, Evenos, **Forcalqueiret**, Fréjus, **Gareoult**, **Golfe-Juan**, **Gonfaron**, **Grasse**, **Hyères**, **La Cadière d'Azur**, **La Ciotat**, **La Colle-sur-Loup**, **La Farlède**, **La Gaude**, **La Motte**, **La Roquette-sur-Siagne**, **La Seyne-sur-Mer**, Le Beausset, **Le Cannet**, Le Castellet, **Le Lavandou**, Le Muy, **Le Plan de Grasse**, **Le Plan du Castellet**, **Le Rouret**, **Le Tinet**, Mandelieu, **Marseille**, **Menton**, **Monaco**, Montauroux, **Mouans-Sartoux**, **Mougins**, **Nice**, Ollioules, Pégomas, **Peymeinade**, **Pignans**, **Plascassier**, **Puget-Théniers**, **Roquebrune Cap Martin**, Roquebrune-sur-Argens, Roquefort-la-Bédoule, **Saint-André-de-la-Roche**, **Saint-Cézaire-sur-Siagne**, **Saint-Cyr-sur-Mer**, **Saint-Laurent-du-Var**, **Saint-Sauveur-sur-Tinée**, **Saint-Paul-de-Vence**, **Sanary-sur-Mer**, **Saorge**, **Signes**, **Six-Fours-les-Plages**, **Solliès-Pont**, **Tende**, Toulon, **Valbonne**, **Vallauris**, **Vidauban**, **Villeneuve-Loubet**.*

RFF-PACA-Bilan Consultation ZPP-A4.indd 40 12/02/15 10:37

1.2.1 PAR LE BIAIS DU SITE INTERNET

1.2.1.1 | Une forte attractivité du site projet www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr

A partir de mi-mai, la fréquentation du site internet, qui s'élevait en moyenne à 100 visites par jour depuis janvier, a plus que doublé pour atteindre 222 visites quotidiennes en moyenne sur la période.

Cette fréquentation est très proche de celle constatée lors de la première phase de consultation, sur la priorité 1.

Sur la période de consultation, le site a connu **7340 visites dont 5854 visiteurs différents** et 75% de nouveaux visiteurs. Si les visiteurs proviennent à 64% de la Région PACA, ceux d'Ile de France, qui représentent 20%, et de Rhône-Alpes (5%) sont en hausse. Ceci pourrait être lié à la décision ministérielle concernant la priorité 1 qui est intervenue juste avant le démarrage de la consultation et qui a été largement reprise au niveau national.

3 pics de visites ont été constatés:

- le 16 mai, avec 492 visites, vraisemblablement suite à un article de La Marseillaise consacré aux propositions de l'association TGV Développement Var Nice Côte d'Azur;
- le 19 mai, avec 418 visites, résultant probablement de la conférence de presse de l'association Stop LGV Sud Sainte-Baume;
- le 9 juin, avec 491 visites, suite à l'article de Var Matin intitulé «Les anti-LGV restent mobilisés dans l'ouest Var», dans lequel l'association Stop LGV Sanary invitait le public à participer à la consultation. Cet article a, à lui seul, provoqué 70% des visites ce jour là.

La durée des visites a été de l'ordre de 5 minutes, soit en légère hausse par rapport à la précédente phase de consultation.

23330 pages ont été vues au total, dont la consultation se répartit comme suit:

Page ***«Accueil»***	**5404 vues**	**23%**
Page ***«Une ligne nouvelle à réaliser par étapes»***	**2576 vues**	**11%**
Page ***«Donnez votre avis»***	**2318 vues**	**10%**
Page ***«Cartes»***	**1521 vues**	**6,5%**
Page ***«Plus de mobilité entre Aubagne et l'aire toulonnaise»***	**1189 vues**	**5%**
Page ***«Plus de mobilité entre le Muy et la Siagne»***	**888 vues**	**4%**

Le site internet a été réellement utilisé comme vecteur d'expression, la page «Donnez votre avis» ayant été consultée deux fois plus souvent que lors de la première phase de consultation.

En ce qui concerne les sources, les internautes ont d'abord accédé au site via Google, à partir duquel sont réalisés 40% des visites. Les mots clés les plus fréquemment utilisés sont «LGV PACA», «Ligne nouvelle PACA», «tracé lgv paca» et «ligne nouvelle Provence Côte d'Azur»,

Les accès directs ont représenté 26% des visites.

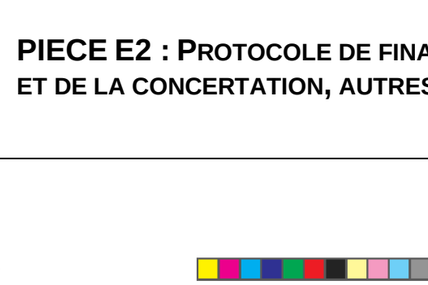
Le site rff.fr a, quant à lui, été à la source de 3% des visites. La presse a joué un rôle déterminant, avec Var Matin, en tête des sites référents, notamment avec son article du 9 juin. On peut également citer ouest Var (article «Sanary-LGV PACA attention danger») et Webtimemedia (article «Ligne nouvelle Cannes-Grasse-Nice, la zone de passage est arrêtée») qui ont engendrés respectivement 98 et 91 visites.

Il faut également noter que les liens mis en place sur les sites internet de la CCI Nice Côte d'Azur et des villes de Fréjus, Biot, le Muy, Aubagne, Bandol et le Beausset, ont bien fonctionné, provoquant plus de 450 visites au total.

Enfin, le forum Sarah a continué à être actif et les échanges sur Facebook et Twitter ont été à la source de près de 1% des visites.

1.2.1.2 | 342 avis exprimés sur le site www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr

Au 13 juin, 342 avis et remarques ont été envoyés au maître d'ouvrage par le biais de la page «Donnez votre avis» du site internet, selon la répartition suivante:



Si la participation des Bouches-du-Rhône a été très faible (6% des avis), celles des Alpes-Maritimes et du Var ont été beaucoup plus importantes.

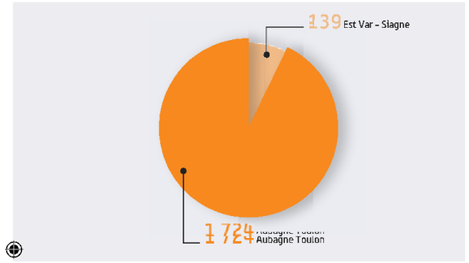
Il faut noter la forte mobilisation de la CCI Nice Côte d'Azur qui a permis de recueillir 135 avis, soit les ¾ des avis du département. Ces avis représentent à eux seul plus de 900 entreprises et près de 40.000 salariés.

Par ailleurs, 181 personnes ont répondu à la mini-enquête du site internet.

1.2.2 PAR LE BIAIS DES CARTES T

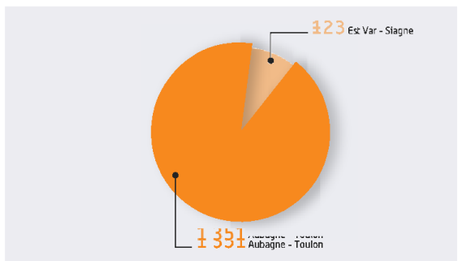
1863 cartes T ont été retournées au maître d'ouvrage, dont 92,5% sur la section Aubagne - Toulon. Ce chiffre très important s'explique par l'importante mobilisation des associations varoises qui ont notamment souhaité remettre plus de 957 cartes T en mains propres au maître d'ouvrage.

Dans le secteur de Sud Sainte-Baume notamment, les cartes T ont été largement utilisées dès leur mise à disposition dans les mairies et établissements recevant du public. Certaines de ces mairies ont même dupliqué la documentation pour répondre aux questions d'un nombre important d'administrés.



1.2.2.1 | Cartes T: 1474 avis «personnalisés» exprimés

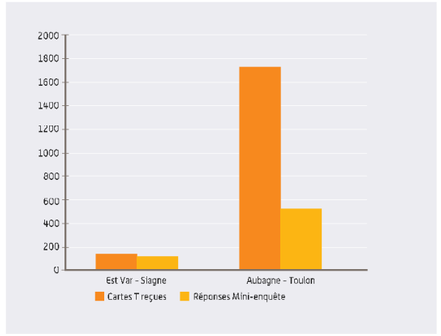
Sur les 1863 cartes T reçues, 80% comportaient des avis différents personnalisés. En effet, 330 autres cartes T étaient des photocopies d'avis et enfin 59 ne contenaient que les réponses à la mini-enquête.



1.2.2.2 | Mini-enquête

Sur les 1863 cartes T retournées au maître d'ouvrage, 34% des personnes ont répondu à la mini-enquête, soit 642 réponses.

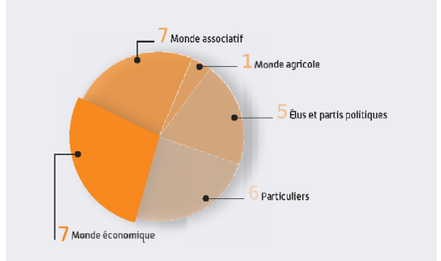
Ces réponses à la mini-enquête sont néanmoins très différentes pour chacune des deux sections Est Var - Siagne et Aubagne - Toulon.



Ainsi, 86% des personnes ayant retourné leur carte T sur la section Est Var - Siagne ont également répondu à la mini-enquête, contre 30% seulement sur la section Aubagne-Toulon.

1.2.3 PAR LE BIAIS DES DÉLIBÉRATIONS, CONTRIBUTIONS ET MOTIONS

Le maître d'ouvrage a collecté 26 contributions, délibérations et motions durant la période de consultation.



- Monde économique : CCI Côte d'Azur/UPE 06, CCI du Var, CCI Marseille Provence, CCI Région, UPE 13, Entreprise B. Bronzo, Parc d'activités de Gémenos ;
- Monde agricole : Chambre d'Agriculture du Var ;
- Monde associatif : TGV Développement Var Nice Côte d'Azur, Stop Nuisances Cuers, Stop LGV sud Sainte-Baume, Collectif Est-Var, 3PNC, Toulon Qvenir, Toulon Var Déplacements ;
- Élus et politiques : Mairie de Mandelieu, Section CASA du PCF, Communauté de Communes Sud Sainte-Baume, Mairie d'Evenos, Mairie du Beausset ;
- Particuliers : Rémi Quinton (auteur de 4 contributions pour les Alpes-Maritimes et d'une contribution pour le Var), Paul Ursat (auteur d'une contribution pour le Var).

Tous ces documents sont fournis en annexe du présent bilan.

1.3 ASSEZ PEU DE RETOMBÉES PRESSE

Concernant la consultation des élus, seul le comité territorial du Var, à l'occasion duquel les associations ont organisé un rassemblement, a donné lieu à 3 articles (dans Var Matin et sur le blog de Bandol). Deux articles ont été consacrés à la manifestation en tant que telle, le troisième au compte-rendu que les élus du Beausset, présents au comité territorial, en ont fait lors de leur conseil municipal suivant.

L'ouverture de la phase d'information et de consultation, annoncée par l'envoi du communiqué de presse, a donné lieu à deux articles, dans la Marseillaise et Les Petites Affiches des Alpes-Maritimes, et a été reprise sur les sites internet, notamment économiques et associatifs.

Durant le mois de consultation, 6 articles sont parus dans la Marseillaise, La Provence, Le Moniteur, Var Matin et En Pays Varois. A l'exception de l'article du Moniteur, qui informait sur la période de consultation, les 5 autres articles donnaient la parole aux associations contestant la consultation et appelant à la mobilisation contre le projet.

RFF-PACA-Bilan Consultation ZPP-A4.indd 43 12/02/15 10:37

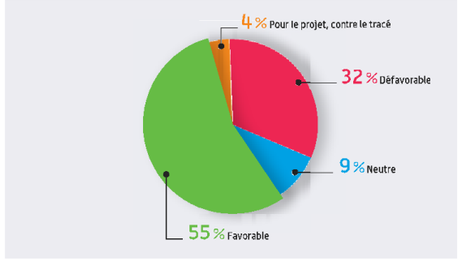
#02 LE BILAN QUALITATIF DE LA CONSULTATION

On constate que les différents supports mis à disposition du public pour donner son avis ont été utilisés pour parler de choses différentes :

- les avis exprimés par le biais du site internet et dans 70% des contributions du monde économique portent d'abord sur la réalisation de la priorité 2 dans son ensemble ;
- les avis portés sur les cartes T de la section Est Var - Siagne et dans les contributions de politiques, élus, associations et particuliers des Alpes-Maritimes traitent avant tout du service ferroviaire et de la section Est Var - Siagne ;
- les avis retournés sur les cartes T de la section Aubagne-Toulon, dans les contributions du monde associatif varois et dans celles d'acteurs des Bouches-du-Rhône concernent principalement la réalisation de la ligne nouvelle dans l'ouest du Var.

C'est pourquoi, le bilan qualitatif est présenté en 3 parties : la priorité 2, la section Est Var - Siagne et la section Aubagne - Toulon.

2.1 LA PRIORITÉ 2 ATTENDUE PAR LE MONDE ÉCONOMIQUE ET PAR 55 % DES AVIS EXPRIMÉS SUR LE SITE



Aux 55% d'avis favorables émis sur le site internet s'ajoutent les 5 contributions des CCI et UPE des trois départements.

Les 4% de personnes favorables au projet mais opposées au tracé privilégient un tracé nord, le long de l'A8.

Les résultats divergent cependant d'un département à l'autre : les habitants des Alpes-Maritimes soutiennent à 86% la priorité 2, tandis que ceux du Var s'y opposent à 76%.

Les arguments avancés par les personnes qui se déclarent, sur le site internet, favorables au projet sont :

- la saturation routière qu'un service ferroviaire de qualité permettrait de limiter ;
- l'inaccessibilité du territoire, et notamment des Alpes-Maritimes, qui, aujourd'hui, freine le développement économique et à laquelle la ligne nouvelle pourrait apporter une réponse ;
- les aspects environnementaux et le développement de modes de transports moins polluants.

10 avis insistent sur l'**urgence de la réalisation** de la Ligne Nouvelle et demandent à ce que les études, notamment sur la section Est Var - Siagne, soient accélérées. Ces avis sont partagés par les contributions du monde socio-économique.

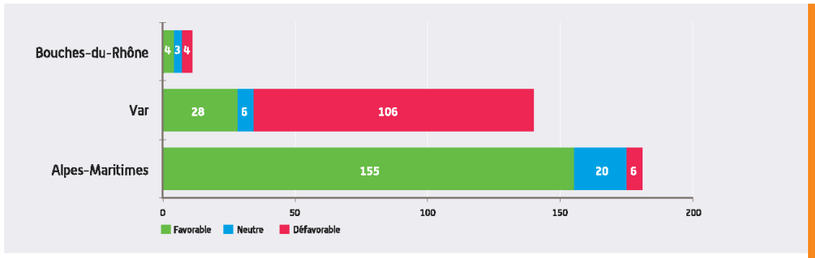
L'environnement est le premier argument avancé par les personnes qui s'opposent au projet. En effet, ceux-ci considèrent la réalisation de la Ligne Nouvelle comme un «désastre environnemental», en ce qu'elle traverserait des zones à forts enjeux écologiques.

Vient ensuite le **coût** de la priorité 2, considéré comme «prohibitif», surtout en période de crise et avec un niveau d'endettement déjà trop important, immédiatement suivi par l'opposition «historique» au projet de LGV.

Les résultats de la mini-enquête réalisée par le biais du site internet confirment exactement l'expression des avis émis sur ce même site. En effet, 55% des personnes déclarent quelles serait prêtes à prendre le train tous les jours ou de temps en temps si elles disposaient de davantage de trains, avec des temps de parcours plus courts.

Il est à noter que 94% des personnes ayant répondu à l'enquête sont différentes de celles ayant laissé un avis.

RFF-PACA-Bilan Consultation ZPP-A4.indd 44 12/02/15 10:37



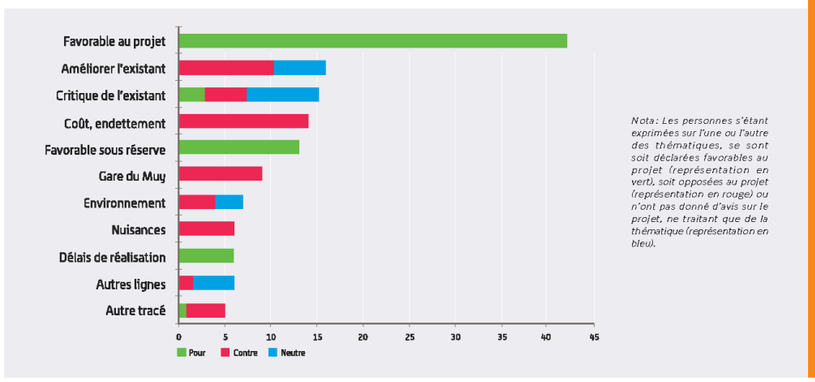
2.2 SECTION EST VAR - SIAGNE : LES ACTEURS DES ALPES-MARITIMES ET 53% DES CARTES T FAVORABLES À SA RÉALISATION

La réalisation de la Ligne Nouvelle sur la section entre l'Est Var et la Siagne est soutenue par l'ensemble des élus et acteurs des Alpes-Maritimes ayant, soit participé aux commissions consultatives ou comités territoriaux, soit rédigé une contribution.

Les avis des personnes ayant retourné leur carte T sur cette section sont plus partagés puisque 53% seulement sont favorables au projet. Par ailleurs, une contribution d'une association située dans l'est du Var s'oppose à la réalisation de cette section.

Les résultats de la mini-enquête, à laquelle ont répondu 86% des personnes ayant retourné une carte T, confortent ces avis. En effet, 72% des personnes ayant répondu déclarent qu'elles seraient prêtes à prendre le train tous les jours s'il leur permettait de faire Le Muy-Sophia en 15 minutes et 81% si elles avaient un train toutes les 15 minutes entre l'est du Var et les Alpes-Maritimes.

Les **11 premières thématiques abordées** dans les cartes T de la section **Est Var - Siagne**, et évoquées par au moins 5 personnes, sont présentées dans le schéma ci-dessous.



Nota : Les personnes s'étant exprimées sur l'une ou l'autre des thématiques, se sont soit déclarées favorables au projet (représentation en vert), soit opposées au projet (représentation en rouge) ou n'ont pas donné d'avis sur le projet, ne traitant que de la thématique (représentation en bleu).

34% des personnes ayant retourné leur carte T s'expriment directement **en faveur du projet ou de la ZPP** tel qu'ils sont présentés sur cette section : « très bon projet », « belle initiative »... Les premières raisons mises en avant sont l'augmentation du nombre de trains, notamment en heure de pointe, et la réduction des temps de parcours.
A ces personnes d'emblée favorables au projet, s'ajoutent les 10% qui **l'approuvent mais sous condition** : ils soutiennent la réalisation de la Ligne Nouvelle dès lors que celle-ci améliorera le fonctionnement du réseau existant, qu'elle ne nuira ni aux riverains ni à l'environnement ou qu'elle facilitera l'intermodalité.

Près de 5% des avis portent sur l'urgence du projet : ces personnes souhaiteraient voir les **délais de réalisation réduits** (« 2030, c'est trop long », «il était temps », « le plus tôt possible »). Cette thématique est également au cœur de 3 contributions, émanant des Alpes-Maritimes et de l'association TGV Développement.

Les deuxième et troisième thématiques abordées le plus fréquemment, sur le quart des cartes T, concernent **les services ferroviaires actuels, largement critiqués**. **Plus de 60% des personnes qui demandent une amélioration du réseau** en font une priorité, à réaliser avant, ou en lieu et place, de la Ligne Nouvelle. Les autres demandent cette amélioration, sans s'exprimer sur la Ligne Nouvelle. Parmi les 15 personnes qui **critiquent le réseau**, la moitié limite son avis au constat des dysfonctionnements actuels (retards, suppression de trains, grèves, inconfort...), le tiers remet en question la capacité à réaliser le projet de Ligne Nouvelle compte tenu de l'incapacité à gérer le réseau existant et une minorité espère que le projet conduira à résoudre les problèmes rencontrés actuellement.

Il faut noter que sur cette section, seules deux personnes émettent un avis défavorable (« je suis contre ») sans l'argumenter. Après l'amélioration en priorité du réseau existant, la principale raison d'opposition au projet, avancée sur 11% des avis, **réside dans son coût et son financement**. Compte tenu de la période de crise actuelle et du niveau d'endettement du pays et de RFF, ces personnes considèrent que ce n'est pas le moment de lancer un grand projet aussi coûteux et qu'il sera difficile, voire impossible, de le financer.

Le second argument contre le projet est **la gare du Muy**, avancé sur 7% des cartes T : ces riverains, qui indiquent subir déjà les nuisances de l'autoroute A8, craignent que cette gare n'accroisse le trafic automobile sur le secteur et ne transforme le Muy « en carrefour routier et ferroviaire ».

Puis viennent les **nuisances** (bruit, expropriation) et les **dégâts environnementaux** (« cette ZPP n'occulte pas les risques naturels ») que pourraient générer les travaux de réalisation de la Ligne Nouvelle. Ils sont évoqués au total à 11 reprises.

6 personnes émettent des avis sur **d'autres lignes** (Monaco-Nice, Brignoles-Carnoules, Draguignan-Grasse, Toulon-Hyères...), n'exprimant pas, dans leur majorité, d'avis sur le projet.

Enfin, le dernier item porte sur d'autres **propositions de tracé** : dans 80% des cas, les personnes rejettent le projet dès lors qu'il serait réalisé sur la ZPP présentée et proposent dans leur majorité un tracé le long de l'A8, sans passer par Toulon. Une contribution de la part d'un particulier des Alpes-Maritimes, qui soutient par ailleurs le projet, demande également un tracé par Brignoles.

2.3 SECTION AUBAGNE-TOULON : LES ASSOCIATIONS VAROISES ET 89 % DES CARTES T RETOURNÉES, ESSENTIELLEMENT DEPUIS LE VAR, OPPOSÉS AU PROJET

Le projet de Ligne Nouvelle est rejeté par 90% des mairies, associations et particuliers varois ayant soumis des contributions, délibérations ou motions, ainsi que par 89% des personnes ayant retourné une carte T sur la section Aubagne-Toulon. Il faut toutefois noter que la réalisation de cette section est soutenue par les élus du Var et des Bouches-du-Rhône présents aux commissions consultatives et par l'Association Toulon Avenir.

Il est à noter une évolution des retours durant le mois de la consultation :

- les premières cartes T retournées étaient des originaux et provenaient vraisemblablement de la distribution en gares, faite auprès des usagers du train. Sur ces cartes T, les avis exprimés vis-à-vis du projet étaient partagés entre pour et contre et les réponses à la mini-enquête fournies dans 95% des cas ;
- les cartes T suivantes étaient, presque exclusivement des photocopies, distribuées par les associations, auprès des habitants situées dans la zone de passage préférentielle ou à proximité et ce, principalement dans le secteur de Sud Sainte-Baume, au cœur de la contestation contre le projet de LGV PACA lors des étapes précédentes de concertation. Dès lors, les avis étaient unanimement négatifs et la mini-enquête beaucoup moins utilisée, si ce n'est pour indiquer une préférence pour la voiture.

On retrouve donc l'opposition classique entre utilisateurs et riverains.

Sur les 525 personnes ayant répondu à la mini-enquête, 34% déclarent qu'elles prendraient le train tous les jours si elles en avaient un toutes les 30 minutes depuis Aubagne ou l'aire toulonnaise vers Marignane et 28% seulement si elles avaient un train toutes les 10 minutes entre La Seyne et La Pauline.

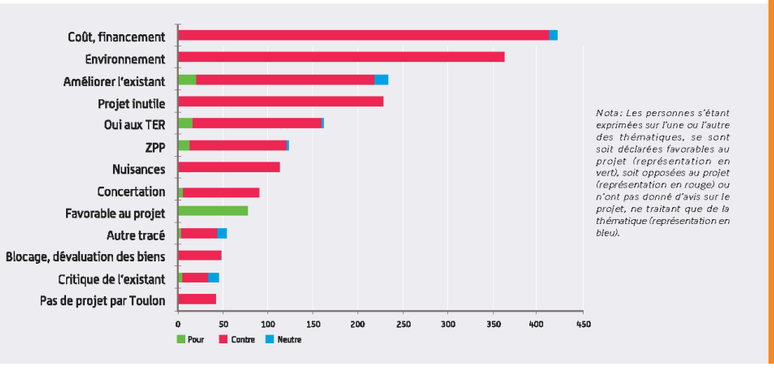
Au-delà du rejet pur et simple du projet, toujours assimilé, dans le Var, à la LGV PACA (35% des cartes T reçues portent, seule ou commentée, la mention « Non », « Non à la LGV », « ~~LGV~~ », « Non à la LN » ou « Ni ici, ni ailleurs »), les **13 premières thématiques abordées**, et évoquées sur au moins 40 cartes T, sont présentées dans le graphique ci-dessous.

La première raison de refuser le projet est, comme sur la section Est Var - Siagne d'ailleurs, **le coût**, jugé trop élevé par 32% des personnes s'étant exprimées (« gouffre financier », « dispendieux »), ainsi que par les motions et délibérations des communes. Il ressort des avis exprimés qu'il est inimaginable aujourd'hui de vouloir réaliser un tel investissement, surtout compte tenu de l'état des finances publiques et ces personnes déclarent ne pas vouloir « endetter les générations futures ». A la question du coût, s'ajoute celle du financement : nombreux sont ceux qui craignent, et refusent, de voir leurs impôts augmenter, d'autant qu'ils jugent que le projet ne répond pas à leurs besoins.

En effet, 17% des personnes estiment que le projet est **inutile** (« sans intérêt », « pourquoi faire ? », « n'en vaut pas la chandelle ») et qu'il ne bénéficiera qu'aux lobbies (« grands industriels ») et à « 10% de la population », autrement dit aux usagers du TGV. Le « modèle TGV » est d'ailleurs contesté sur près de 30 cartes T.

Le projet étant toujours perçu comme une ligne à grande vitesse, il est quasiment systématiquement mis en opposition à **l'amélioration du réseau existant** et à **l'accroissement du nombre de TER**. En effet, qu'il s'agisse des 17% de personnes qui demandent une modernisation de la ligne Marseille-Toulon ou des 12% qui souhaitent en priorité plus de transports en commun, pratiquement tous pensent que les investissements consacrés à la Ligne Nouvelle se feront au détriment des TER et de l'amélioration des services proposés. A l'échéance lointaine de réalisation du projet, ils opposent le besoin d'une amélioration rapide, dès « aujourd'hui », du service ferroviaire. Comme sur la section Est Var - Siagne, le constat de la piètre qualité du service ferroviaire offert induit une méfiance vis-à-vis du maître d'ouvrage. On peut noter ainsi que 30 personnes font référence à l'actualité ferroviaire concernant les longueurs de quais et la largeur des rames.

Figurant sur 27% des avis exprimés, ainsi que dans les motions et délibérations des communes, les effets du projet sur **l'environnement** (« saccage des terres et paysages ») arrivent en seconde position des arguments avancés pour contester le projet. La préservation des paysages, faisant la richesse du Var, ainsi que la problématique de la ressource en eau sont fréquemment évoquées, y compris dans les contributions émises par les associations et particuliers varois, ainsi que dans les deux contributions émises par une entreprise et un parc d'activité des Bouches-du-Rhône. La Chambre d'Agriculture du Var demande quant à elle à être associée aux études d'évaluation non seulement de la perte de foncier agricole, mais également des incidences du projet sur le fonctionnement des exploitations et de l'ensemble de la filière.



Nota : Les personnes s'étant exprimées sur l'une ou l'autre des thématiques, se sont soit déclarées favorables au projet (représentation en vert), soit opposées au projet (représentation en rouge) ou n'ont pas donné d'avis sur le projet, ne traitant que de la thématique (représentation en bleu).

La **ZPP**, qui a été largement approuvée par les élus et institutions membres des comités territoriaux, est cependant refusée, par plus de 87% des personnes s'étant exprimées sur ce sujet, ainsi que dans les motions et délibérations des communes de Sud Sainte-Baume. Cette opposition, si elle est souvent réduite à « non à la ZPP », est à mettre en regard des **propositions de tracés**. Une ligne qui longerait l'A8 vers Aix, avec ou sans descente via Brignoles, est souvent privilégiée au **passage par Toulon**, considéré comme « sans valeur ajoutée », en raison du faible gain de temps de parcours offert aux Niçois. Ainsi, une quarantaine d'avis refuse, soit la création d'une gare TGV à Toulon, soit une arrivée de la Ligne Nouvelle à Toulon, soit la réalisation d'un tunnel sous Toulon. A noter cependant, la création d'une gare TGV/TER à Signes est proposée dans une contribution associative et dans quelques avis.

Les **nuisances**, le « bétonnage » et la perte de qualité de vie sont également des arguments mis en avant dans 8% des avis, en particulier dans le secteur du Beausset et d'Aubagne.

La **concertation**, si elle est appréciée par une très faible minorité, est remise en cause dans 7% des avis. Ceci s'explique notamment par le décalage entre la date de consultation, 2014, et l'échéance de réalisation de la priorité 2 du projet, 2050[2] : en effet, un certain nombre de personnes se demandent quelle peut être l'utilité d'une consultation réalisée 35 ans avant la date effective de mise en service. La concertation est par ailleurs jugée insuffisante, certaines personnes ayant souhaité qu'elle soit élargie à l'ensemble du département du Var, ntamment à l'ensemble des communes de Sud Sainte-Baume. De plus elle est également jugée « faussée » dans certains avis exprimés, en ce que les questions posées dans la mini-enquête seraient « tendancieuses ».

Seul 6% des personnes ayant retourné leur carte T s'expriment directement **en faveur du projet** qu'elles jugent utile, voire indispensable. Ces avis ont, dans leur quasi intégralité, été reçus au démarrage de la consultation, immédiatement suite à la distribution en gares et proviennent donc pour l'essentiel des usagers du train.

Vient enfin la question **du risque de la dévaluation des biens immobiliers et actifs** que craignent 3% des personnes ayant retourné leur carte T.

[2] *L'objectif de réalisation de la priorité 1 est avant 2030 ; celui de la priorité 2 entre 2030 et 2050.*

#03 LES PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS DE LA CONSULTATION POUR LE PROJET

La consultation avait pour but de recueillir les avis des élus et du public sur le projet et la zone de passage préférentielle à l'intérieur de laquelle serait recherché, en phase 2 des études, le meilleur tracé.

Comme en témoignent les comptes-rendus des réunions, les nombreux avis reçus par le maître d'ouvrage et le présent bilan, la consultation a effectivement permis au public qui souhaitait le faire de s'exprimer sur le projet et a produit des enseignements significatifs.

3.1 LA PRIORITE 2 PLÉBISCITÉE PAR LES SOCIO-ÉCONOMIQUES

Que ce soit à travers les contributions des CCI et UPE ou la très forte mobilisation des entreprises et syndicats professionnels, en particulier des Alpes-Maritimes et dans une moindre mesure du Var, **le monde économique plébiscite la priorité 2**, sur l'ensemble du territoire régional.

En effet, celle-ci est considérée comme une nécessité, tant pour le développement économique régional (grâce à la Ligne Nouvelle, l'accessibilité des entreprises, et plus largement de l'ensemble du territoire, sera facilitée et les temps de parcours réduits), que pour lutter contre la saturation routière (avec un réseau plus performant, le report modal de la voiture vers le train sera possible) et la pollution environnementale. L'urgence de sa réalisation est d'ailleurs souvent évoquée.

3.2 UN FINANCEMENT DU PROJET À ÉCLAIRER

La première source d'inquiétude, voire de rejet du projet pour un grand nombre d'avis exprimés, porte sur son coût et son financement. De très nombreuses personnes s'interrogent sur la **capacité de l'Etat français à financer un projet d'une telle envergure** et redoutent une hausse de la fiscalité des collectivités territoriales. Ces doutes sont renforcés par la période de crise et par les communications sur l'endettement de RFF, dans le cadre de la réforme ferroviaire. Des réponses aux questions sur les modalités de financement devront être apportées.

3.3 LES AMÉLIORATIONS DE L'EXISTANT, PRÉVUES DANS LE CADRE DU PROJET, À EXPLICITER

À cette crainte s'ajoute, dans le Var, celle d'un report des investissements prévus sur le réseau existant au profit de la Ligne Nouvelle. Or, compte tenu des dysfonctionnements actuels (retards, suppressions de train, insécurité, grèves...) jugés intolérables, l'ensemble des usagers considère la modernisation du réseau comme une priorité, à réaliser au plus tôt.

Les **bénéfices apportés par la réalisation de la Ligne Nouvelle sur le transport du quotidien semblent donc ne pas avoir été compris** dans le Var. Le public est en effet nombreux à demander plus de TER et des TER plus fiables, tout en se prononçant contre le projet, qu'il assimile, dans la plupart des cas, à la seule grande vitesse. Des explications approfondies sur les aménagements du réseau existant, prévus dans le cadre du projet, et l'intérêt d'un doublet de lignes, apparaissent nécessaires.

3.4 LA SECTION EST VAR - SIAGNE

3.4.1 DES ÉTUDES À ACCÉLÉRER

Parmi les personnes s'étant exprimées spécifiquement sur la section Est Var - Siagne, une large majorité soutient sa réalisation et nombreux sont ceux qui mettent en avant son caractère prioritaire. En effet, bon nombre d'avis et contributions demandent à ce que **les études soient accélérées et menées au même rythme que celles sur les sections de priorité 1**. Certains souhaitent même que le tronçon de ligne nouvelle entre La Siagne et Le Muy soit intégré à la première priorité.

3.4.2 UNE INTERMODALITÉ PRÉALABLE À LA RÉALISATION DE LA GARE EST VAR

La réalisation d'une gare nouvelle au Muy est aujourd'hui redoutée par les habitants de la commune qui craignent, à cause du trafic routier que cette gare pourrait générer, qu'elle accroisse les difficultés de déplacement sur ce secteur. Pour être mieux approprié, **ce pôle d'échanges doit donc être présenté dans un cadre plus large d'intermodalité avec d'autres projets de transport en commun portés par le territoire**.

3.4.3 UN CADRE DE VIE À RESPECTER

Dans un secteur relativement peu urbanisé, mais subissant déjà les nuisances de l'autoroute A8, les riverains insistent sur la nécessaire préservation de leur cadre de vie. Les modalités de réalisation de la Ligne Nouvelle, ainsi que les **mesures de réduction des nuisances qui seront mises en place seront donc à partager**.

3.5 LA SECTION AUBAGNE - TOULON

3.5.1 UNE ZPP CONTESTÉE DANS LE SECTEUR SUD SAINTE-BAUME

La Zone de Passage Préférentielle présentée pour la section de Ligne Nouvelle entre Aubagne et Toulon a été quasi unanimement rejetée par les habitants de Sud Sainte-Baume, fortement mobilisés par les associations de ce secteur. Au-delà de l'opposition de principe à la « LGV PACA », qui implique un refus de toute ZPP, quel qu'en serait le positionnement, un bon nombre de personnes, et de communes de Sud Sainte-Baume et d'associations, y compris des Alpes-Maritimes, proposent d'autres tracés en ce qu'ils seraient, selon eux, moins coûteux, qu'ils offriraient des temps de parcours plus intéressants aux Azuréens et assureraient de meilleures dessertes pour le Centre Var.

Une étude permettant la réalisation d'une gare TGV/TER à Signes, est également demandée.

3.5.2 UN ENVIRONNEMENT ET UN CADRE DE VIE À PRÉSERVER

La **protection de l'environnement et des terres agricoles est une préoccupation majeure** dans le Var. Un nombre très important de personnes expriment leurs craintes, tant sur les cartes T que dans les contributions retournées, concernant des zones protégées qui ne figureraient pas sur la ZPP (Maison de la Nature des Quatre Frères, Espace naturel sensible du Beausset...), la préservation de la ressource en eau ou encore les risques géologiques liés à la réalisation de tunnels. Des garanties sont donc attendues par une large fraction du public.

Comme dans l'est du Var, **l'impact du projet sur le cadre et la qualité de vie**, le « calme varois », est également un facteur de rejet important du projet. Les mesures de réduction des nuisances, ainsi que les modalités de réalisation de la section de Ligne Nouvelle devront être détaillées.

3.5.3 DES MESURES CONSERVATOIRES À PRÉCISER

Enfin, l'horizon lointain du projet et le risque de baisse de la valeur des biens immobiliers et actifs sur plusieurs décennies qu'il pourrait engendrer, suscitent de vives inquiétudes. Il sera important de présenter, dans les meilleurs délais, les mesures conservatoires envisagées afin de répondre aux préoccupations exprimées.

CONCLUSION DE LA CONSULTATION SUR LA PRIORITÉ 2

Les enseignements de la consultation réalisée d'avril à juin 2014 sur les sections relevant de la priorité 2 sont particulièrement contrastés.

Le public et les acteurs associatifs situés à l'ouest de l'agglomération toulonnaise et à l'est des Bouches-du-Rhône rejettent toujours majoritairement un projet dont la dimension grande vitesse et le coût sont critiqués ainsi que toute zone de passage située entre Aubagne et Toulon. Une minorité réclame des adaptations de la ZPP, des garanties en matière de protection de l'environnement et des mesures conservatoires concernant le foncier.

Le public et les acteurs économiques situés à l'est du Var et dans les Alpes-Maritimes plébiscitent un projet de transport équilibré, facteur de développement économique, ainsi qu'une zone de passage préférentielle à l'intérieur de laquelle sera recherché le meilleur tracé entre la Siagne et l'est du Var durant la phase 2 des études préalables à l'enquête d'utilité publique.

La seconde phase d'études devra permettre d'approfondir ces demandes en concertation avec l'ensemble des parties prenantes et le public.

RFF-PACA-Bilan Consultation ZPP-A4.indd 51 12/02/15 10:37

ANNEXES

(Les annexes sont remises sur cédérom accompagnant ce dossier)

PARTIE 1 :
Cadre et dispositif de la consultation

1 - DÉCISION MINISTÉRIELLE DU 21 OCTOBRE 2013

2 - DÉCISION MINISTÉRIELLE DU 7 MAI 2014

3 - COMMUNIQUÉ DE PRESSE DU COPIL DU 23 SEPTEMBRE 2013

4 - OUTILS D'INFORMATION ET DE RELATIONS PRESSE

- 4.1 - Le présentoir
- 4.2 - La plaquette projet
- 4.3 - Les 3 plaquettes « Priorité aux trains du quotidien à ... »
- 4.4 - Les 4 fiches ZPP
- 4.5 - Les 2 e-mailings
- 4.6 - Les cartes T
- 4.7 - Les annonces presse
- 4.8 - Les spots radio
- 4.9 - Communiqué de presse de la priorité 2

PARTIE 2 :
Bilan de la consultation sur la priorité 1

1 - COMPTES-RENDUS DES RÉUNIONS

- 1.1 - COLAC
- 1.2 - CoTer 06
- 1.3 - CoTer 13

2 - TABLEAUX DES AVIS ÉMIS

- 2.1 - Avis site Internet
- 2.2 - Cartes T (06)
- 2.3 - Cartes T (13)
- 2.4 - Avis e-mailing
- 2.5 - Enquête site

3 - CONTRIBUTIONS, DÉLIBÉRATIONS, MOTIONS :

- 3.1 - Délibération de la CASA
- 3.2 - Délibération de Valbonne Sophia Antipolis
- 3.3 - Délibération de Biot
- 3.4 - Motion de St-Laurent-du-Var
- 3.5 - Motion de TGV Développement Var Nice Côte d'Azur
- 3.6 - Contribution des Amis du Rail Azuréen
- 3.7 - Contribution de la CCI Côte d'Azur
- 3.8 - Contribution de la CCIR PACA
- 3.9 - Contribution de l'UIMM

RFF-PACA-Bilan Consultation ZPP-A4.indd 52 12/02/15 10:37

3.10 - Contribution de l'UPE06
3.11 - Contribution de Région Verte - Adhec et FNE06
3.12 - Contribution de FNE PACA et FNE13
3.13 - Contribution du Gir Maralpin
3.14 - Contribution de Stop LGV Sanary
3.15 - 3 Contributions de Rémi Quinton

PARTIE 3 :
Bilan de la consultation sur la priorité 2

1 - COMPTES-RENDUS DES COMITÉS TERRITORIAUX

1.1 - CoTer 13
1.2 - CoTer 83
1.3 - CoTer 06

2 - TABLEAUX DES AVIS ÉMIS

2.1 - Avis site Internet
2.2 - Cartes T Aubagne - Toulon
2.3 - Cartes T Est Var - Siagne
2.4 - Enquête site

3 - CONTRIBUTIONS ET MOTIONS

3.1 - Contribution de la CCI Côte d'Azur / UPE 06
3.2 - Contribution de la CCI du Var
3.3 - Contribution de la CCI Marseille Provence
3.4 - Contribution de la CCIR PACA
3.5 - Contribution de l'UPE13
3.6 - Contribution de l'entreprise B. Bronzo
3.7 - Contribution du parc d'activités de Gémenos
3.8 - Contribution de la Chambre d'Agriculture du Var
3.9 - Contribution de TGV Développement Var Nice Côte d'azur
3.10 - Contribution de Stop Nuisances Cuers
3.11 - Contribution de Stop LGV Sud Sainte-Baume
3.12 - Contribution du Collectif Est Var
3.13 - Contribution de l'Association 3PNC
3.14 - Motion de Toulon Avenir
3.15 - Contribution Toulon Var Déplacements
3.16 - Contribution de la Section CASA du PCF
3.17 - Contribution de la Mairie de Mandelieu
3.18 - Motion de la Communauté de Communes Sud Sainte-Baume
3.19 - Motion de la Mairie d'Evenos
3.20 - Motion de la Mairie du Beausset
3.21 - 5 contributions de Rémi Quinton
3.22 - Contribution de Paul Ursat

GLOSSAIRE

3PNC: Association pour la Protection et la Promotion du Parc National des Calanques
ADHEC: Association de Défense des Habitants de l'est du Cros
CCI: Chambre de Commerce et d'Industrie
CCIR: Chambre de Commerce et d'Industrie Régionale
CASA: Communauté d'Agglomération de Sophia-Antipolis
DDTM: Direction départementale des Territoires et de la Mer
FNE: France Nature Environnement
MPM: Marseille Provence Métropole
NCA: Nice Côte d'Azur
TER: Train Express Régional
RFF: Réseau Ferré de France
UIMM: Union des Industries et des Métiers de la Métallurgie
UPE: Union Pour les Entreprises
ZPP: Zone de Passage Préférentielle

NOTES

RFF-PACA-Bilan Consultation ZPP-A4.indd 53 12/02/15 10:37
RFF-PACA-Bilan Consultation ZPP-A4.indd 54 12/02/15 10:37

RFF-PACA-Bilan Consultation ZPP-A4.indd 55 12/02/15 10:37
RFF-PACA-Bilan Consultation ZPP-A4.indd 56 12/02/15 10:37

Pour en savoir plus

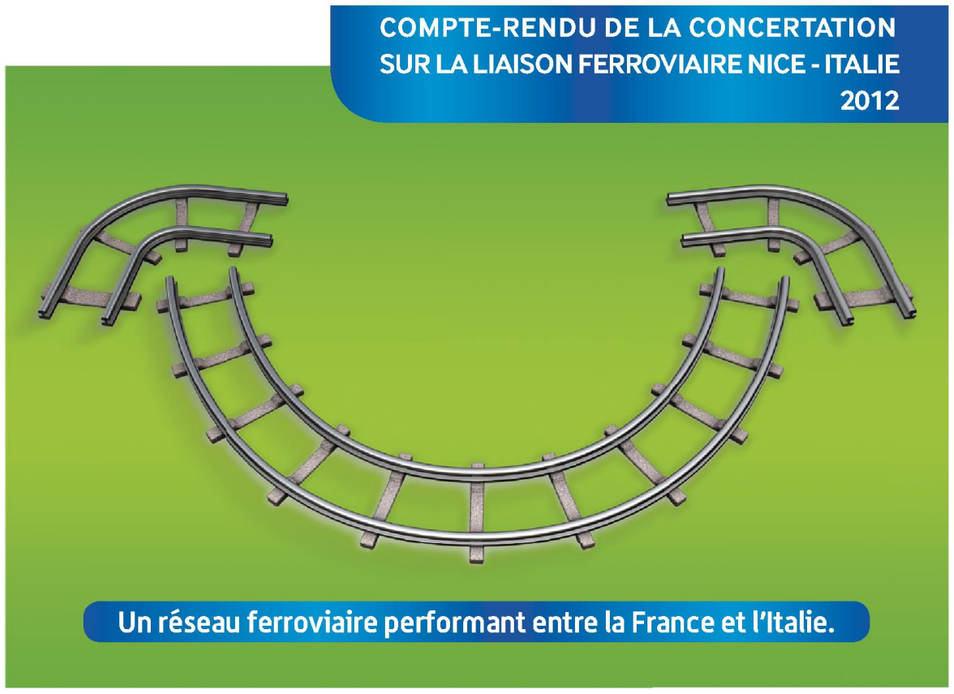
www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr

Réseau Ferré de France Mission Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur
Les Docks - Atrium 10.4 - 10, place de la Joliette - BP 85404 - 13567 Marseille Cedex 02
Tél. 33 (0)4 96 17 04 80 - Fax 33 (0)4 96 17 04 99
www.rff.fr

3.7 CONCERTATION SUR LA SECTION NICE-ITALIE – 2012

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

LGV Provence-Alpes-Côte d'Azur
GRAND PROJET FERROVIAIRE SUD EUROPE MÉDITERRANÉE



Pour en savoir plus :
www.lgvpaca.fr

Les études préalables à l'enquête d'utilité publique du projet LGV PACA sont financées par :

PRÉAMBULE

Ce document présente le compte-rendu du maître d'ouvrage sur la concertation conduite du 16 janvier au 16 février 2012, conformément aux dispositions des articles L121-8 et L121-9 du Code de l'environnement, sur la section Nice - Monaco - Italie dans le cadre de la phase I des Etudes Préalables à l'Enquête d'Utilité Publique sur le projet de Ligne à Grande Vitesse Provence-Alpes-Côte d'Azur.

Dans une logique de cohérence de l'ensemble du projet, ce compte-rendu est rendu public, ainsi que le bilan sur la concertation qui s'est déroulée de septembre à décembre 2011 sur le projet LGV PACA, et sera joint au dossier d'enquête publique. Il est également adressé à la Commission nationale du débat public.

Ce compte-rendu rappelle l'historique du projet sur cette section, présente le dispositif de concertation mis en place et synthétise les avis recueillis. Il met également en lumière les enseignements de la concertation.

SOMMAIRE

AVANT-PROPOS 6
DU DÉBAT PUBLIC DE 2005 À LA DEMANDE MINISTÉRIELLE DE JANVIER 2011 6
UNE CONCERTATION RECOMMANDÉE PAR LA COMMISSION NATIONALE DU DÉBAT PUBLIC 6
UNE CONCERTATION SOUS L'ÉGIDE D'UN GARANT 6
UNE CONCERTATION POUR COMPLÉTER CELLE SUR LE SYSTÈME FERROVIAIRE ENTRE AIX/MARSEILLE ET NICE 7
L'OBJET DE LA CONCERTATION 7

1 LE DISPOSITIF D'INFORMATION ET DE PARTICIPATION 8
1.1 L'INFORMATION ET LA PARTICIPATION DU PUBLIC 9
1.1.1 Le dossier de concertation et sa synthèse 9
1.1.2 Une rubrique spécifique sur le site Internet *www.lgvpaca.fr* 10
1.1.3 Les expositions 10
1.1.4 L'information dans la presse 10
1.1.5 Les relations avec la presse 11
1.1.6 Les invitations aux réunions publiques 11
1.1.7 Les réunions publiques 11
1.2 LE DIALOGUE AVEC LES ACTEURS 11
1.2.1 La préparation avec les partenaires italiens 11
1.2.2 Le groupe de travail géographique 11

2 LE BILAN QUANTITATIF DE LA CONCERTATION 12
2.1 LES RETOMBÉES DANS LA PRESSE 13
2.2 LES RÉUNIONS DE CONCERTATION 14
2.2.1 Les réunions publiques 14
2.2.2 Le groupe de travail géographique 14
2.3 LES QUESTIONS OU REMARQUES ADRESSÉES AU MAÎTRE D'OUVRAGE 14
2.3.1 L'outil Internet 14
2.3.2 Les outils de concertation papier 14

3 LES ENJEUX SOULEVÉS AU COURS DE LA CONCERTATION 16
3.1 DANS LA PRESSE 17
3.2 DANS LES RÉUNIONS PUBLIQUES 17
3.3 DANS LE GROUPE DE TRAVAIL GÉOGRAPHIQUE 18
3.4 DANS LES QUESTIONS, AVIS ET CONTRIBUTIONS ADRESSÉS AU MAÎTRE D'OUVRAGE 18

4 LES PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION 20
4.1 LES ENSEIGNEMENTS POUR LE PROJET 21
4.1.1 Un large consensus 21
4.1.2 Un soutien réaffirmé au système ferroviaire porté par le projet de LGV PACA 21
4.1.3 Des phasages proposés pour accélérer la réalisation du projet et réduire les coûts 22
4.2 LES ENSEIGNEMENTS SUR LE DISPOSITIF DE CONCERTATION 22
4.2.1 Une concertation dans la poursuite de celle réalisée à l'automme : une appropriation facilitée 22
4.2.2 Des interventions d'experts techniques qui ont suscité l'intérêt des participants 22
4.2.3 Un dossier de concertation apprécié 22

CONCLUSION 23

ANNEXES
LES ANNEXES SONT ENREGISTRÉES DANS LA CLÉ USB FOURNIE AVEC CE COMPTE-RENDU
Annexe 1 : décisions officielles
Annexe 2 : outils d'information
Annexe 3 : relations presse
Annexe 4 : questions, contributions et études
Annexe 5 : synthèses des réunions

SOMMAIRE

AVANT-PROPOS

DU DÉBAT PUBLIC DE 2005 A LA DEMANDE MINISTÉRIELLE DE JANVIER 2011

En 2005, à l'occasion du débat public sur le projet de LGV PACA entre Marseille/Aix et Nice, la question du prolongement de l'amélioration de la liaison ferroviaire vers l'Italie est apparue comme une nécessité exprimée par la quasi-totalité des collectivités, milieux économiques et associatifs des Alpes-Maritimes ayant contribué au débat. Les arguments avancés en faveur du prolongement ont d'ailleurs été retranscrits formellement dans le compte-rendu de la Commission particulière du débat public du projet de LGV PACA.

Dans leur décision du 29 juin 2009 de choisir le scénario « Métropoles du Sud », le Ministre de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement Durable et de la Mer et le Secrétaire d'État aux transports ont demandé à RFF d'engager «des études complémentaires pour préciser les enjeux et les conditions de réalisation d'un prolongement de la ligne nouvelle vers l'Italie. »

À l'occasion du Comité de pilotage du projet de LGV PACA du 17 janvier 2011, le député-maire de Nice et président de la Métropole Nice-Côte d'Azur, M. Christian Estrosi, a demandé la prise en compte de la liaison Nice-Italie dans le cadre de l'enquête d'utilité publique programmée en 2014. La Ministre de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement, Mme Nathalie Kosciusko-Morizet s'est déclarée favorable à la prise en compte de la partie Nice-Italie à un niveau d'études similaire au reste du projet, le 20 janvier 2011. C'est pourquoi elle a demandé à RFF de constituer un dossier de saisine de la Commission nationale du débat public avant fin 2011.

UNE CONCERTATION RECOMMANDÉE PAR LA COMMISSION NATIONALE DU DÉBAT PUBLIC

Le président de Réseau Ferré de France a saisi la Commission nationale du débat public le 31 août 2011 à propos du projet d'amélioration de la liaison ferroviaire Nice-Italie. Dans sa décision du 5 octobre 2011, la CNDP a considéré que « *l'opportunité du projet a déjà été débattue à l'occasion du débat public sur le projet de ligne à grande vitesse PACA, qui s'est déroulé du 21 février au 8 juillet 2005* » et « *a décidé de ne pas organiser de débat public sur ce projet.* »

Toutefois, au regard de l'importance des impacts sur l'environnement, la Commission a recommandé à Réseau Ferré de France d'ouvrir une concertation publique spécifique.

UNE CONCERTATION SOUS L'EGIDE D'UN GARANT

La Commission nationale du débat public a désigné M. Philippe Marzolf en qualité de personnalité indépendante garante de la mise en œuvre de la concertation recommandée sur le projet d'amélioration de la ligne ferroviaire Nice-Italie. Toute personne pouvait, au cours de la concertation, saisir le garant à l'adresse philippe.marzolf@debatpublic.fr si elle estimait que, dans la forme, la concertation n'était pas satisfaisante.

M. Philippe Marzolf, président de la Commission particulière du débat public en 2005, a également été nommé garant de la concertation sur le projet LGV PACA.

Le garant a assisté aux deux réunions publiques organisées durant la concertation Nice - Italie.

UNE CONCERTATION POUR COMPLÉTER CELLE SUR LE SYSTÈME FERROVIAIRE ENTRE MARSEILLE/AIX ET NICE

Compte tenu du calendrier de la concertation sur le projet LGV PACA entre Marseille/Aix et Nice, fin 2011, il est apparu opportun d'élargir, dès début 2012, le périmètre de cette concertation, au projet d'amélioration de la liaison ferroviaire Nice-Italie.

Ainsi, l'objectif **d'enquête d'utilité publique commune sur la globalité du programme d'amélioration du système ferroviaire méditerranéen** pourrait alors être respecté, sans nuire à la qualité des études, ni à la compréhension des problématiques des deux projets, ni à l'information et à la participation du public de l'Est du département des Alpes Maritimes, en associant la principauté de Monaco et les partenaires italiens.

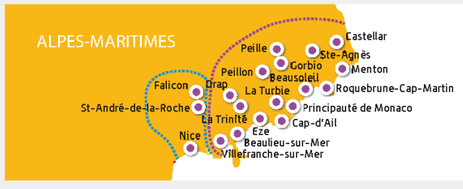
C'est pourquoi, la concertation spécifique sur l'amélioration de la ligne Nice-Italie s'est déroulée du 16 janvier au 16 février 2012, dans le prolongement de la concertation publique organisée à l'automne 2011 sur le projet LGV PACA.

L'OBJET DE LA CONCERTATION

La concertation sur la section Nice-Italie a eu pour objectif d'échanger sur le projet de système ferroviaire entre Nice et l'Italie et sur ses aspects fonctionnels avec le territoire concerné, à savoir les 18 communes françaises situées dans l'aire d'études, la Principauté de Monaco et les 30 communes italiennes frontalières.

La concertation sur la liaison ferroviaire entre Nice et l'Italie vise essentiellement à :

- **apporter des éléments d'information** sur le projet envisagé sur la section Nice-Italie ;
- **recueillir l'avis des acteurs,** des habitants et des usagers concernés ;
- **s'intégrer à la concertation sur le projet LGV PACA ;**
- **associer les partenaires italiens et monégasques** à la concertation.



Territoire français concerné par la concertation sur la liaison ferroviaire Nice-Italie

CALENDRIER DU PROJET

| 1 | LE DISPOSITIF D'INFORMATION ET DE PARTICIPATION

1.1 L'INFORMATION ET LA PARTICIPATION DU PUBLIC

Différents types d'outils et d'actions ont été réalisés afin d'informer et de faire participer le public.
Ainsi, des **réunions publiques** ont été organisées sur le secteur concerné par le projet. Afin de garantir la meilleure participation, des **invitations** ont été envoyées au démarrage de la concertation et un dispositif d'information, notamment dans la presse, a été mis en place.

Par ailleurs, une rubrique spécifique créée sur le **site Internet** global du projet de LGV PACA a également permis de s'informer, de poser des questions et d'exprimer son opinion en adressant un courriel au maître d'ouvrage. Pour permettre aux personnes ne disposant pas d'un accès à internet de s'exprimer, des **registres et des coupons-réponses** ont également été mis à disposition sur chacun des lieux de réunion et d'exposition.

Enfin, en complément du site, **un dossier de concertation et sa synthèse** ont été mis à la disposition du public et des expositions présentées dans les trois plus grandes villes du secteur, permettant à chacun de prendre connaissance du projet et maintenant un fil continu d'information durant toute la période.

L'ensemble des documents d'information et de consultation réalisés est téléchargeable sur le site Internet du projet www.lgvpaca.fr et annexé au présent bilan. L'intégralité des documents édités ont été traduits en italien et mis en ligne sur le site Internet du projet LGV PACA.

1.1.1 LE DOSSIER DE CONCERTATION ET SA SYNTHÈSE

Le dossier de concertation
Un dossier de concertation a été réalisé pour présenter :
- le territoire de la Riviera et ses caractéristiques en termes de mobilité et de transport de marchandises ;
- les raisons de la nécessité d'améliorer le système ferroviaire régional ;
- le projet soumis à la concertation et ses fonctionnalités ;
- les modalités de la concertation.

Edité à 300 exemplaires, le dossier de concertation a été adressé par courrier début janvier :
- aux partenaires,
- aux élus des 18 communes concernées, avec comme demande de le mettre à disposition dans leur mairie,
- aux participants des deux groupes de travail de la concertation LGV PACA les plus concernés par la prolongation vers l'Italie : « Nice » et « Paillons Riviera ».

Le dossier de concertation a également été **mis à disposition à l'occasion des groupes de travail et des réunions publiques et proposé en téléchargement sur le site Internet.**
La version italienne du dossier de concertation a été éditée à 50 exemplaires sur clé USB et adressée mi-janvier aux partenaires italiens et aux 30 mairies frontalières.

Un erratum du dossier de concertation a été réalisé pour corriger quelques erreurs. Il a été mis à disposition sur le site Internet et lors des réunions de concertation.

La synthèse du dossier de concertation
Une synthèse de 8 pages du dossier de concertation a été réalisée pour présenter les principaux éléments du projet. Cette synthèse a été éditée à 2 000 exemplaires et diffusée lors des 2 réunions publiques et des 2 réunions du groupe de travail.

Elle a également été adressée début janvier aux 19 communes du secteur, pour diffusion en mairie, ainsi qu'aux co-financeurs et participants des groupes de travail « Nice » et « Paillons Riviera ».

1.1.2 UNE RUBRIQUE SPÉCIFIQUE SUR LE SITE INTERNET *WWW.LGVPACA.FR*

Le 9 janvier 2012, une rubrique Nice-Italie a été ouverte sur le site Internet du projet LGV PACA, afin de permettre aux internautes d'accéder, dès la page d'accueil aux informations concernant le projet sur la section Nice-Italie.

Cette rubrique est organisée en 4 pages :

- « **Pourquoi ?** », qui présente les enjeux et bénéfices du projet, pour le secteur et plus largement l'arc méditerranéen ;
- « **Comment ?** », qui présente les 3 scénarios étudiés, le fuseau de passage proposé à la concertation et les solutions envisagées pour la réalisation de la ligne nouvelle ;
- « **La concertation début 2012** », qui décrit le dispositif de concertation et les modalités de participation ;
- « **La concertazione Nizza-Italia** », qui donne accès à l'ensemble des documents produits pour la concertation, traduits en Italien.

Cette rubrique offre en outre la possibilité de télécharger tous les documents afférents à cette concertation et de s'inscrire au nouveau groupe de travail géographique mis en place dans le cadre de la concertation Nice-Italie.

Enfin, le système de questions / réponses a été ouvert à la concertation Nice-Italie : les internautes pouvaient poser une question par mail via le site à laquelle le maître d'ouvrage s'engageait à répondre.

1.1.3 LES EXPOSITIONS

Une exposition a été organisée dans trois communes, du 15 janvier au 16 février 2012, pour présenter le projet au public. Ces expositions, sous forme de 3 kakémonos pédagogiques, expliquaient :

- le contexte et les principaux objectifs du projet Nice-Italie,
- les options possibles et les principes d'études du financement du projet,
- la concertation et le calendrier du projet.

Ces expositions, présentes sur les lieux des réunions publiques et groupe de travail, ont été mises en place à la mairie de Nice, à la mairie de Menton et en gare de Monaco.

Sur chaque lieu d'exposition, le dossier de concertation et sa synthèse étaient en libre distribution.
Chaque exposition était accompagnée d'un registre dans lequel le public pouvait laisser ses observations.

1.1.4 L'INFORMATION DANS LA PRESSE

Afin de faire connaître la tenue des réunions publiques au plus grand nombre et d'inviter les partenaires italiens à participer à la concertation, une campagne d'information dans la presse et par voie d'affichage a été mise en œuvre en janvier et février 2012.

Pour annoncer le lancement et les modalités de la concertation, ainsi que la tenue de la première réunion publique :

- **300 affiches** (format 40x60 cm) ont été envoyées début janvier dans les 19 communes concernées, et chez les partenaires du projet ;
- **2 annonces ont été publiées dans la presse :** une demie page dans les pages régionales de Nice-Matin le jeudi 12 janvier et un quart de page dans l'édition Menton de Nice-Matin, le vendredi 13 janvier ;
- **1 annonce en italien a été diffusée dans l'édition Gênes** de La Repubblica le jeudi 12 janvier.

Pour annoncer la réunion publique de restitution, 2 annonces dans la presse d'une demi page ont été publiées dans les pages régionales de Nice-Matin, le lundi 13 février et dans l'édition Nice de Nice-Matin, le mardi 14 février.

1.1.5 LES RELATIONS AVEC LA PRESSE

Un communiqué de presse a été adressé avant la réunion de restitution afin de faire un premier point sur la concertation en cours et d'inviter les gens à participer à cette dernière réunion.

1.1.6 LES INVITATIONS AUX RÉUNIONS PUBLIQUES

Afin de renforcer le dispositif d'information et d'accroitre la participation aux deux réunions publiques, un carton d'invitation a été adressé début janvier aux partenaires, aux maires des 18 communes concernées ainsi qu'aux participants des groupes de travail « Nice » et « Paillons Riviera » de la concertation sur le projet LGV PACA réalisée fin 2011 (400 exemplaires en français et 50 exemplaires en italien ont été imprimés).

En outre, deux e-mailings d'invitation ont été envoyés dans les jours précédents les réunions publiques aux 300 acteurs identifiés dans le département.

1.1.7 LES RÉUNIONS PUBLIQUES

Deux réunions ont été organisées :

- une réunion d'ouverture de la concertation, le 16 janvier à Menton ;
- une réunion de restitution de la concertation, le 16 février à Nice.

Le détail de la participation et des thématiques abordées à l'occasion de ces deux réunions publiques est présenté dans la quatrième partie de ce bilan.

1.2 LE DIALOGUE AVEC LES ACTEURS

Le dialogue avec les acteurs a reposé sur des espaces de travail et d'échange durant lesquels les acteurs ont pu enrichir les analyses sur la base de leurs demandes, suggestions et avis.

1.2.1 LA PRÉPARATION AVEC LES PARTENAIRES ITALIENS

Une réunion préparatoire a été organisée le 15 décembre 2011, à la Chambre de Commerce de Gênes, avec les partenaires italiens et les co-financeurs afin de leur présenter l'état d'avancement du projet, ainsi que les modalités de concertation envisagées et d'échanger avec eux sur le sujet.

Etaient représentés à cette réunion, outre RFF et la Chambre de Commerce de Gênes, Rete Ferroviaria Italiana et Italfer (gestionnaire et exploitant de l'infrastructure ferroviaire italienne), la Direction Départementale des Territoires et de la Mer (DDTM), la préfecture des Alpes-Maritimes, la Région Ligure, la Région PACA, le Conseil général des Alpes-Maritimes et la Métropole Nice Côte d'Azur.

1.2.2 LE GROUPE DE TRAVAIL GÉOGRAPHIQUE

Comme cela avait été souhaité, dans le cadre de la concertation sur le projet LGV PACA par les participants aux groupes de travail géographiques « Nice » et « Paillons Riviera », la concertation avec **les acteurs** sur la section Nice-Italie a pris la forme d'un **groupe de travail**, couvrant le secteur géographique entre Nice et la frontière italienne.

Une invitation a été envoyée par courrier électronique aux 300 acteurs identifiés sur le département à l'occasion de la concertation sur le projet de LGV PACA et annonce a été faite de ce groupe à l'occasion de la réunion publique d'ouverture de la concertation.

Tout individu, qu'il soit représentant des organismes socioprofessionnels, d'associations, de collectivités, de services de l'Etat ou citoyen désireux de participer au projet, avait la possibilité de se définir comme acteur du projet. Il suffisait pour cela de manifester son intérêt sur le site Internet du projet.

Le groupe de travail géographique Nice-Italie s'est réuni à deux reprises à Menton, le 24 janvier et le 7 février.

|2| LE BILAN QUANTITATIF DE LA CONCERTATION

Cette partie présente les données quantitatives sur les retombées dans la presse et sur la participation à la concertation.

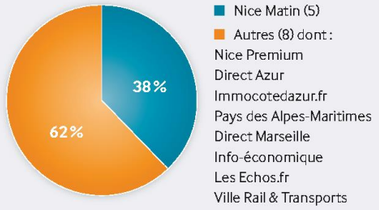
2.1 LES RETOMBÉES DANS LA PRESSE

La concertation Nice-Italie a donné lieu à 13 parutions, dont 9 dans les Alpes-Maritimes.

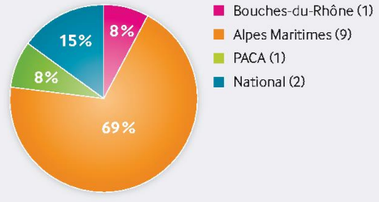
Les retombées dans la presse se sont concentrées sur la presse quotidienne régionale, dans les colonnes de Nice Matin, et dans les journaux économiques régionaux et nationaux spécialisés en ligne.

On a pu observer une faible couverture médiatique au moment du lancement de la concertation.

Répartition des parutions par MEDIA

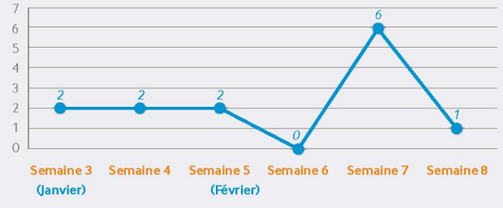


Répartition des parutions par TERRITOIRE



On constate à la mi-février 2012 un plus grand nombre d'articles résultant de l'engagement du monde économique par voie de presse dans les Alpes-Maritimes et les Bouches-du-Rhône, en faveur du projet.

Répartition du nombre de parutions par semaine



2.2 LES RÉUNIONS DE CONCERTATION

Globalement, la concertation Nice-Italie a mobilisé en un mois près de 300 personnes.
Les fiches détaillées de chaque réunion sont fournies en annexe.

2.2.1 LES RÉUNIONS PUBLIQUES

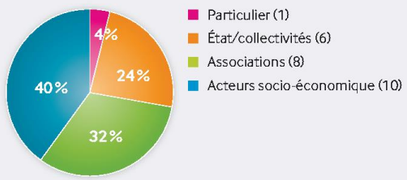
La réunion publique d'ouverture, organisée à Menton, a rassemblé 73 personnes, dans leur grande majorité issue de l'Est du département des Alpes-Maritimes.

La réunion de restitution, organisée à Nice, a rassemblé 125 personnes. Ont participé à cette réunion une vingtaine de personnes du Var et des Bouches-du-Rhône ayant souhaité poursuivre la concertation publique sur le projet LGV PACA, qui s'était achevée mi-décembre.

2.2.2 LE GROUPE DE TRAVAIL GÉOGRAPHIQUE

- 40 personnes se sont inscrites aux 2 réunions organisées pour ce groupe de travail géographique.
- 25 personnes ont effectivement participé à chacune des deux réunions.

Les participants se répartissaient comme suit :



2.3 LES QUESTIONS OU REMARQUES ADRESSÉES AU MAÎTRE D'OUVRAGE

2.3.1 L'OUTIL INTERNET

L'attractivité du site projet
Du 16 janvier au 16 février, la rubrique du site projet consacrée à la concertation Nice-Italie a été vue à 1327 reprises. Ces consultations se répartissent de manière très homogène sur les pages du site dédiée à cette concertation :
- la page « **Pourquoi ?** » a été consultée à 432 reprises,
- la page « **Comment ?** » a été consultée à 453 reprises,
- la page « **Participez à la concertation** » a été consultée à 432 reprises.

Les questions, avis ou contributions adressés par le biais du site
Du 16 janvier au 16 février, 5 questions ont été adressées au maître d'ouvrage par le biais du site Internet ou de l'adresse *concertation06@lgvpaca.fr*.
Par ailleurs, le maître d'ouvrage a reçu deux contributions par courrier électronique, l'une émanant d'un acteur italien, l'autre d'un acteur français.

2.3.2 LES OUTILS DE CONCERTATION PAPIER

A l'instar de la concertation sur le projet LGV PACA, les supports papier utilisés au moment de la concertation (registres et coupons-réponses) n'ont pratiquement pas été utilisés, les supports électroniques étant privilégiés.

Un seul coupon a été remis à l'issue de la dernière réunion publique.

| 3 | LES ENJEUX SOULEVÉS AU COURS DE LA CONCERTATION

3.1 DANS LA PRESSE

En janvier, les articles relatifs à la concertation sur le projet d'amélioration ferroviaire de la liaison Nice-Italie dans la presse quotidienne régionale ont été consacrés, soit au compte-rendu de la réunion de lancement, soit à l'expression des doutes et du scepticisme des opposants au projet LGV PACA dans son ensemble.
Les articles dans la presse nationale spécialisée dans le thème du transport ont quant à eux souligné la confiance des ministres, Mme Nathalie Kosciusko-Morizet et M. Thierry Mariani, dans l'arrivée de la grande vitesse entre Marseille et Gênes.

Mi-février, la presse a fait état de l'engagement du monde économique des Alpes-Maritimes et des Bouches-du-Rhône, en faveur du projet, considéré comme un besoin vital. Ainsi, les propos des présidents des Chambres de Commerce et d'Industrie des Bouches-du-Rhône et des Alpes-Maritimes, Jacques Pfister et Bernard Kleyhnoff, ont été repris, notamment dans les médias économiques régionaux en ligne.

En conclusion, les articles de presse parus durant la période de concertation ont démontré le clivage entre le monde économique favorable à une amélioration de la liaison ferroviaire entre Nice et l'Italie, et certains élus et associations qui s'opposent, non pas au projet entre Nice et l'Italie, mais soit à la création d'une nouvelle infrastructure dans son ensemble, soit à un passage en aérien de la ligne nouvelle à l'Ouest du département des Alpes-Maritimes.

3.2 DANS LES RÉUNIONS PUBLIQUES

La réunion publique d'ouverture a permis de présenter les enjeux du système ferroviaire, le scénario et le fuseau de passage proposé à la concertation, ainsi que les modalités de celle-ci.

Le président de la Chambre de Commerce de Gênes, également mandaté par la Chambre de Commerce et d'Industrie de la Région Ligure, est intervenu pour rappeler l'importance et la nécessité d'une connexion ferroviaire entre les réseaux français et italien.

Les échanges ont d'abord porté sur **les modalités et la prise en compte des résultats de la concertation sur le projet de LGV PACA,** ainsi que sur les projets connexes à la liaison ferroviaire entre Nice et l'Italie, tels que la ligne Coni-Breil ou la modernisation des gares.

L'importance et la nécessité de la modernisation du système ferroviaire ont également été soulignées.

Les questions sur le financement, les délais et modalités de réalisation, notamment le raccordement au réseau italien, et la prise en compte du fret ont été abordées à l'occasion de cette réunion.

La réunion publique de restitution avait pour objectif de présenter les résultats de la concertation. Elle a été l'occasion pour le maire de Nice, le président du Conseil général des Alpes-Maritimes et le premier adjoint au maire de Gênes d'exprimer leur soutien au projet.

Comme à l'occasion de la réunion d'ouverture, de nombreuses interventions, en particulier de la part d'habitants du Var et des Bouches-du-Rhône, ont porté sur la concertation sur le projet de LGV PACA.

Le développement des trains du quotidien et l'amélioration du réseau existant, y compris sur les lignes Nord-Sud, ont été plébiscités.

Les modalités de réalisation du projet, son impact environnemental ainsi que la prise en compte du fret ont été les autres principaux enjeux soulevés lors de cette réunion.

3.3 DANS LE GROUPE DE TRAVAIL GÉOGRAPHIQUE

La première réunion du groupe de travail a été consacrée à :

- l'étude des besoins de desserte du territoire,
- la présentation du système ferroviaire régional porté par le projet de LGV PACA,
- l'étude précise du secteur allant de Nice à Monaco,
- l'examen de la prise en compte du fret sur cette section,
- l'analyse du sous-sol du secteur.

A cette occasion, la DREAL PACA est intervenue pour faire un état des déplacements routiers actuels, le Conseil Régional PACA a présenté les circulations ferroviaires et les parts des différents modes de transport à l'horizon 2023 et un expert du cabinet ANTEA a expliqué les enjeux et contraintes du sous-sol de la zone.

La seconde réunion a été consacrée à :

- l'étude des solutions envisagées de Monaco à l'Italie,
- la présentation des projets ferroviaires italiens,
- l'étude des solutions de maillage ferroviaire sur la section,
- la technique de creusement de tunnels.

Les partenaires italiens de RFI sont intervenus pour présenter l'avancement des projets de doublement de la voie entre Gênes et Vintimille et de Terzo Valico.

Le cabinet Inexia a présenté les différentes méthodes et outils de creusement de tunnel, qui ont suscité de nombreux échanges.
Les fiches détaillées de chaque groupe de travail sont fournies en annexe.

3.4 DANS LES QUESTIONS, AVIS ET CONTRIBUTIONS ADRESSÉS AU MAÎTRE D'OUVRAGE

Les questions adressées au maître d'ouvrage par le biais du site Internet ont porté sur :

- les modalités de téléchargement du dossier de concertation (2 questions),
- le calendrier de réalisation des études de reconnaissance ou du projet (2 questions),
- les modalités de réalisation du projet (1 question).

Les deux contributions et le coupon reçus par le maître d'ouvrage exprimaient des soutiens au projet de liaison entre Nice et l'Italie.

| 4 | LES PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION

4.1 LES ENSEIGNEMENTS POUR LE PROJET

4.1.1 UN LARGE CONSENSUS

La concertation Nice-Italie a permis d'acter **un large consensus des acteurs du département des Alpes-Maritimes sur cinq grands thèmes :**

- **Le projet entre Nice, Monaco et l'Italie est jugé nécessaire** et important et, dans une logique d'arc méditerranéen, il doit être réalisé en étroite coordination avec les travaux ferroviaires italiens de la région de Ligurie.
- Si l'enjeu majeur du projet est bien la liaison Nice-Gênes-Milan, **le maillage du réseau avec des liaisons Nord-Sud améliorées (Nice-Vintimille-Breil-Coni-Turin) est considéré comme une nécessité.**
- L'urgence porte sur **les travaux de modernisation de la ligne Mandelieu-Vintimille** qui doivent démarrer au plus tôt.
- Au regard des études de trafic des poids lourds en provenance et à destination de l'Italie, en raison de l'impact financier moins élevé sur ce secteur que sur le reste de la ligne jusqu'à Marseille de la circulation du fret sur la ligne nouvelle (vitesse modérée, identique à celle pratiquée côté italien et importance des tunnels), **la mixité fret / voyageurs de la ligne nouvelle entre Nice et l'Italie est demandée.**
- Dans une perspective de développement durable et de respect des réglementations en matière de qualité atmosphérique, **le report modal de la route vers le fer est considéré comme une priorité,** dont la condition est la mise en œuvre d'un système ferroviaire performant pour les voyageurs et les marchandises.

4.1.2 UN SOUTIEN RÉAFFIRMÉ AU SYSTÈME FERROVIAIRE PORTÉ PAR LE PROJET DE LGV PACA

L'ensemble des acteurs ayant participé à la concertation soutient donc le projet d'amélioration de la liaison ferroviaire Nice-Italie qui, dans la perspective de constituer l'arc méditerranéen, fait pour eux partie intégrante du projet de système ferroviaire régional performant porté par le projet de LGV PACA.

Par ailleurs, la clôture de la concertation lors de la réunion publique de Nice a donné l'occasion aux élus du département et de Gênes de réaffirmer leur attachement au projet LGV PACA dans son intégralité et leur volonté d'en voir la réalisation avancer dans les meilleurs délais dans les Alpes-Maritimes.

4.1.3 DES PHASAGES PROPOSÉS POUR ACCÉLÉRER LA RÉALISATION DU PROJET ET RÉDUIRE LES COÛTS

Les élus d'une part, et les acteurs ayant participé au groupe de travail géographique d'autre part, ont demandé à ce qu'un phasage global du projet, avec un démarrage par le département des Alpes-Maritimes, soit étudié.

Par ailleurs, dans un souci d'économie, et compte tenu des prévisions de trafic sur la section Nice-Italie, les acteurs ont proposé deux types de phasage sur la section Nice-Italie :

- la réalisation de la section Nice-Monaco dans un premier temps, puis de Monaco-Italie,
- la réalisation d'une seule voie supplémentaire d'abord, puis de deux voies dès lors que les trafics le nécessiteront.

4.2 LES ENSEIGNEMENTS SUR LE DISPOSITIF DE CONCERTATION

4.2.1 UNE CONCERTATION DANS LA DROIT FIL DE CELLE RÉALISÉE A L'AUTOMME : UNE APPROPRIATION FACILITÉE

Le dispositif de concertation, dans le prolongement de celui mis en place pour la concertation sur le projet de LGV PACA à l'automne 2011, a été aisément et immédiatement approprié par les acteurs, qui s'étaient, dans leur très grande majorité, déjà impliqués dans la concertation LGV PACA.

Ainsi, qu'il s'agisse de l'inscription aux groupes de travail géographiques ou de leur déroulement, les acteurs ont apprécié que la méthode soit identique.

4.2.2 DES INTERVENTIONS D'EXPERTS TECHNIQUES QUI ONT SUSCITÉ L'INTÉRÊT DES PARTICIPANTS

A l'occasion des deux réunions du groupe de travail, les interventions d'experts ont intéressé les acteurs et ont suscité de nombreuses questions, ainsi qu'en témoignent les échanges présentés en annexe dans les fiches réunions.

Ces interventions, comme celles des partenaires italiens, présentent l'avantage d'élargir les débats sur ce qui se fait ailleurs et de présenter des exemples et retours d'expérience concrets, dont les acteurs sont demandeurs.

4.2.3 UN DOSSIER DE CONCERTATION APPRÉCIÉ

Le dossier de concertation, envoyé aux acteurs identifiés durant la concertation sur le projet de LGV PACA et mis à disposition lors des différentes réunions, a été apprécié, en ce qu'il portait à la connaissance du plus grand nombre les résultats d'études et données chiffrées de socio-économie, de trafic et d'objectifs de desserte.

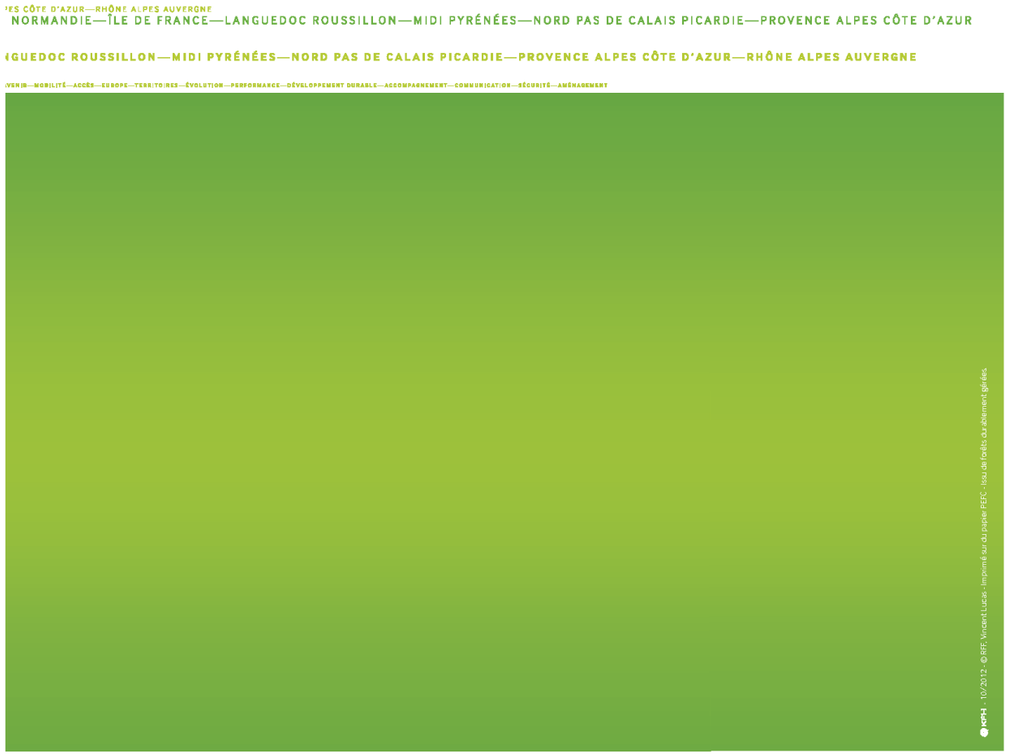
Un tel document permet à chacun de s'approprier les données, avant que celles-ci soient présentées et explicitées en réunion, et ainsi d'être en mesure de pouvoir réagir.

CONCLUSION

Quoique d'une durée relativement courte, cette concertation a été dense et les acteurs ont montré leur intérêt pour le projet et ses enjeux locaux en s'impliquant dans les instances de concertation.

À l'issue de cette phase de concertation spécifique, la section Nice-Italie, considérée comme partie intégrante du projet de LGV PACA, a reçu un large soutien.

N'ayant plus lieu d'être distinguée du projet global de système ferroviaire régional performant, elle en intégrera désormais les différentes phases d'études et de concertation. Un unique dossier d'enquête d'Utilité Publique pourra ainsi être réalisé.



www.lgvpaca.fr

Réseau ferré de France
Mission LGV PACA
Les Docks - Atrium 10.4 - 10, Place de la Joliette - BP 85404 - Marseille Cedex 02
Tél. 33 (0)4 96 17 04 80 - Fax 33 (0)4 96 17 04 99 - www.rff.fr

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

3.8 CONCERTATION SUR LES VARIANTES FONCTIONNELLES ET LES FUSEAUX DE PASSAGE - SEPTEMBRE A DECEMBRE 2011

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

LGV Provence-Alpes-Côte d'Azur
GRAND PROJET FERROVIAIRE SUD EUROPE MÉDITERRANÉE

Pour en savoir plus :
www.lgvpaca.fr

Les études préalables à l'enquête d'utilité publique du projet LGV PACA sont financées par :

PRÉAMBULE

Ce document présente le bilan du maître d'ouvrage sur la concertation conduite, de septembre à décembre 2011, conformément aux articles L121-1 et L121-13-1 du code de l'environnement, pour accompagner la première phase des Etudes Préalables à l'Enquête d'Utilité Publique du projet de ligne à grande vitesse Provence-Alpes-Côte d'Azur (LGV PACA).

Ce bilan rappelle l'historique du projet, présente le cadre et le dispositif de concertation mis en place et synthétise les avis recueillis. Il propose enfin de mettre en lumière les principaux enseignements de la concertation pour le maître d'ouvrage.

Le présent bilan sur le déroulement et les résultats de la concertation est public et sera joint au Dossier d'Enquête d'Utilité Publique.

SOMMAIRE

AVANT-PROPOS 6
Du débat public à la décision du scénario des Métropoles du Sud 6
2011-2014 : 4 années d'études et de concertation pour définir le projet 6
2 phases d'études 7
Une concertation approfondie 7
Le projet porté à la concertation 10

1 LE DISPOSITIF D'INFORMATION ET DE CONCERTATION 13
1.1 DES INSTANCES DE SUIVI DE LA CONCERTATION 13
1.1.1 Le comité de la concertation 13
1.1.2 Le collège des acteurs 14
1.1.3 Les comités territoriaux 14
1.2 L'INFORMATION ET LE DIALOGUE AVEC LES ÉLUS 14
1.2.1 Les rencontres bi-latérales 14
1.2.2 Les commissions consultatives 15
1.2.3 Les e-mailings 15
1.3 L'INFORMATION ET LA PARTICIPATION DU PUBLIC 15
1.3.1 Les documents d'information 15
1.3.2 Le site Internet 17
1.3.3 Les expositions 18
1.3.4 L'information dans les médias 18
1.3.5 Les relations avec la presse 19
1.3.6 Les réunions publiques 19
1.4 LES GROUPES DE TRAVAIL AVEC LES ACTEURS 20
1.4.1 Les modalités de concertation : qui veut venir vient 20
1.4.2 Les 10 groupes de travail géographiques 20
1.4.3 Les groupes de travail thématiques 21

2 LE BILAN QUANTITATIF DE LA CONCERTATION 22
2.1 LES RETOMBÉES DANS LA PRESSE 23
2.2 LA PARTICIPATION AUX RÉUNIONS 24
2.2.1 Une participation globalement soutenue aux réunions publiques 24
2.2.2 Une forte mobilisation dans les groupes de travail 24
2.2.3 Des élus représentés en commissions consultatives 26
2.3 LES QUESTIONS ET REMARQUES ADRESSÉES AU MAÎTRE D'OUVRAGE 26
2.3.1 Des supports électroniques très largement utilisés 26
2.3.2 Des supports papier délaissés 28
2.3.3 Contributions, délibérations et motions 28

SOMMAIRE

3 LES ENJEUX SOULEVÉS AU COURS DE LA CONCERTATION 30
3.1 DANS LA PRESSE 31
3.2 DANS LES RÉUNIONS PUBLIQUES ET LES GROUPES DE TRAVAIL GÉOGRAPHIQUES 32
3.1.1 Les enjeux soulevés dans les Bouches-du-Rhône 32
3.1.2 Les enjeux soulevés dans le Var 33
3.1.3 Les enjeux soulevés dans les Alpes-Maritimes 34
3.3 DANS LES GROUPES DE TRAVAIL THÉMATIQUES 35
3.2.1 Le groupe consacré à la viticulture et l'agriculture dans le Var 35
3.2.2 Le groupe consacré à l'agriculture dans les Bouches-du-Rhône 35
3.2.3 Le groupe consacré aux gares 36
3.2.4 Le groupe consacré au fret et à la logistique 36
3.4 DANS LES QUESTIONS ET LES AVIS ADRESSÉS AU MAÎTRE D'OUVRAGE 37
3.3.1 Par le biais du site Internet 37
3.3.2 Par le biais des registres 38
3.3.3 Par le biais des courriers 38
3.5 DANS LES MOTIONS, DÉLIBÉRATIONS ET CONTRIBUTIONS 39
3.6 SUR INTERNET 40

4 LES PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION 42
4.1 LES ENSEIGNEMENTS SUR LE DISPOSITIF DE CONCERTATION 43
4.1.1 Une concertation globalement acceptée et respectée, bien que jugée trop courte 43
4.1.2 Des groupes de travail et documents techniques appréciés 43
4.2 LES ENSEIGNEMENTS POUR LE PROJET 43
4.2.1 Des points de consensus et de désaccord 44
4.2.2 Des demandes d'approfondissement au cœur des études du 1er semestre 2012 44

NOTES 45

ANNEXES
LES ANNEXES SONT ENREGISTRÉES DANS LA CLÉ USB FOURNIE AVEC CE BILAN
Annexe 1 : Décisions officielles
Annexe 2 : Outils d'information
Annexe 3 : Relations presse
Annexe 4 : Questions, contributions et témoignages des acteurs
Annexe 5 : Liste et synthèses des réunions

Vous pouvez retrouver le Bilan et les Annexes sur le site internet **www.lgvpaca.fr**

AVANT-PROPOS

DU DÉBAT PUBLIC À LA DÉCISION DU SCÉNARIO DES MÉTROPOLES DU SUD

Le conseil d'administration de Réseau Ferré de France (RFF), dans sa séance du 6 décembre 2005, a décidé, au vu des conclusions du **débat public** sur la LGV PACA, ayant eu lieu de **février à juillet 2005**, de poursuivre la préparation du projet dont les 3 objectifs sont de :

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

Le débat public a par ailleurs identifié, pour sa réalisation, 3 grandes familles de scénarios : « **Métropoles du Sud** », passant par Marseille et Toulon, « **Côte d'Azur** », privilégiant un tracé direct vers Nice à partir de la ligne à grande vitesse Méditerranée au nord de Marseille et un scénario alternatif portant sur des liaisons régionales rapides, appuyées sur le réseau existant.

De 2006 à 2008, sur la base du bilan dressé par la Commission nationale du débat public (CNDP), RFF a engagé des études complémentaires pour comparer ces 3 familles de scénarios. Le résultat de ces études préconisait un choix entre les scénarios dits des « Métropoles du Sud » (desserte des grandes métropoles de la région en passant au plus près de la ligne actuelle du littoral) et « Côte d'Azur » (desserte de Nice directement à partir d'Aix TGV, et de Marseille et Toulon par la LGV Méditerranée existante).

Faute de consensus en faveur de l'une ou de l'autre option, le Ministre de l'Ecologie a missionné un médiateur, en février 2009, pour animer un secrétariat permanent associant l'ensemble des parties prenantes, afin de préciser les enjeux des différents scénarios.

Sur la base des travaux de cette mission, le Ministre de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de la Mer et le Secrétaire d'Etat aux transports ont fait le choix le 29 juin 2009 du scénario des « Métropoles du Sud » desservant les agglomérations d'Aix-en-Provence, Marseille, Toulon et Nice et ont demandé à RFF d'engager la phase d'études conduisant au lancement de l'enquête d'utilité publique.

2011 – 2014 : 4 ANNÉES D'ETUDES ET DE CONCERTATION POUR DÉFINIR LE PROJET

Le Comité de pilotage du projet, réuni le 24 juin 2010, a **validé le calendrier des quatre années d'études préalables à l'enquête d'utilité publique,** au terme desquelles RFF a prévu de soumettre à l'enquête d'utilité publique une bande de passage d'une largeur d'environ 500 mètres sur les sections de ligne nouvelle, les aménagements à prévoir sur le réseau existant et les programmes des gares.

Plaquette sur le lancement des études sur le scénario "Métropoles du Sud" éditée à 13 000 exemplaires

2 PHASES D'ÉTUDES

Les études préalables à l'enquête d'utilité publique sont menées en deux phases.

LA PHASE 1 (étape 1 du schéma ci-dessous) vise à déterminer le programme couvrant d'une part les aménagements du réseau existant, et d'autre part un fuseau de passage préférentiel d'environ 1 000 mètres de large, pour les sections de nouvelle infrastructure. À partir de l'approfondissement des connaissances des contraintes techniques et environnementales, cette phase doit permettre de retenir une solution sur laquelle seront ensuite poursuivies les études d'Avant-projet Sommaire. À l'issue de cette phase, la solution retenue par le Comité de pilotage du projet sera soumise à approbation ministérielle.

LA PHASE 2 (étapes 2 et 3 du schéma ci-dessous) a pour objectif d'approfondir les études sur le périmètre retenu par le gouvernement, afin de constituer le dossier qui sera soumis à l'enquête d'utilité publique.

Elles conduiront à définir :

- une bande de passage d'environ 500 mètres de large sur les sections de ligne nouvelle,
- les aménagements de lignes classiques et les mesures d'évitement, de réduction ou de compensation d'impact,
- le programme des gares nouvelles et des aménagements de gares existantes,
- les projets complémentaires, notamment en termes d'inter-modalité et d'aménagements publics des collectivités.

L'enquête d'utilité publique pourrait démarrer en 2015.

DÉROULEMENT TYPE D'UN GRAND PROJET

Les grandes étapes de conduite d'un projet

CALENDRIER DU PROJET

UNE CONCERTATION APPROFONDIE

Pour mener à bien ces études, RFF et les co-financeurs du projet ont décidé de conduire, parallèlement au processus d'études, une concertation approfondie avec tous les acteurs concernés par le projet.

UNE CHARTE DE CONCERTATION CO-CONSTRUITE

RFF a choisi d'élaborer le dispositif de concertation en associant l'ensemble des catégories d'acteurs concernés (co-financeurs, collectivités locales non co-financeurs, associations, acteurs socio-économiques) au sein d'un comité de rédaction qui s'est réuni à plusieurs reprises au dernier trimestre de l'année 2010.

Sur la base des enseignements de la concertation conduite en 2006-2008, qui a fait l'objet d'un bilan publié et envoyé à la CNDP au mois de juillet 2011, et sur ceux issus d'expériences de concertation conduites depuis 2008 sur d'autres grands projets ferroviaires, le comité de rédaction a défini un projet de charte, présenté et débattu en réunion plénière des acteurs le **30 novembre 2010**, puis validé par le Comité de pilotage le 17 janvier 2011.

À vocation évolutive, la charte de concertation **formalise le cadre, les objectifs et les modalités d'information et de participation du public jusqu'à l'enquête d'utilité publique.** La charte est mise à la disposition de tous sur le site Internet du projet *www.lgvpaca.fr*

LES OBJECTIFS DE LA CONCERTATION FIXÉS PAR LA CHARTE

La concertation a pour objectif d'« organiser des échanges constructifs conduisant au choix du meilleur projet de LGV (acceptable, réalisable et efficace), en articulation avec le développement du réseau classique dans ses dimensions locales, nationales et européennes, répondant aux principes du développement durable. »

Articulation à la décision

- Recueillir les propositions du public et des acteurs pour la définition progressive du projet, en liaison avec les études et durant celles-ci.
- Contribuer à identifier les enjeux, les points durs, les avancées, pour éclairer, influencer et enrichir les décisions du Comité de pilotage.

Cohérence entre projet et territoires

- S'assurer de la mise en œuvre d'un système ferroviaire global (LGV-TER) adapté aux enjeux actuels et à une nécessaire vision prospective du développement durable du territoire à ses différentes échelles.
- Contribuer et veiller à l'interaction effective et cohérente entre l'élaboration du projet ferroviaire et les politiques et projets des territoires.

Information

- Organiser et assurer de manière transparente, la disponibilité permanente de l'ensemble des informations et des études auprès des acteurs, du public et des médias.
- Assurer une information régulière ou spécifique aux grandes étapes du projet ou à la demande des acteurs.

Suivi et évolution

- Garantir un dispositif de concertation souple, évolutif, exemplaire et innovant
- Evaluer régulièrement le dispositif de concertation pour l'adapter tout au long du projet.

LE GARANT DE LA CONCERTATION

Conformément à l'article **L121-13-1** du code de l'environnement, RFF a sollicité la CNDP pour désigner un **garant de la concertation** sur le projet. Personnalité indépendante, le garant peut assister à toutes les réunions de concertation et être contacté directement par le public en cas de difficulté particulière

Lors de sa séance du 6 octobre 2010, **la CNDP a nommé Monsieur Philippe Marzolf comme garant** de la concertation. M. Philippe Marzolf était le président

de la Commission particulière du débat public en 2005 et le garant de la phase de consultation des acteurs et d'information du public tenue de 2006 à 2008.

Des réunions préparatoires ont été organisées entre le garant et RFF pour échanger sur les modalités de la concertation.
Sur l'ensemble de la période, les contacts entre le maître d'ouvrage et le garant ont été nombreux.
Durant la phase de concertation, le garant a participé au Comité de pilotage, au Comité de la concertation, au Collège des acteurs, à 2 réunions publiques d'ouverture, à Marseille et à Hyères ainsi qu'à une réunion publique de restitution, à Nice.

Lors de chaque réunion publique (6 au total), il a été rappelé au public qu'il pouvait contacter la garant par mail, à l'adresse philippe.marzolf@debatpublic.fr pour toute remarque sur la concertation. Le garant établit et publie son propre bilan de la concertation.

L'OBJET DE LA CONCERTATION AUTOMNE 2011

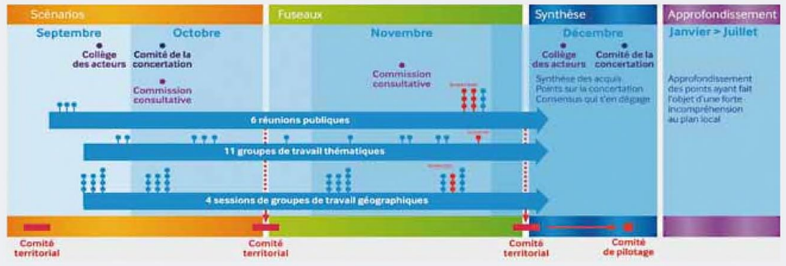
Cette période de concertation s'est déroulée sur 3 mois :

- de début septembre à mi-octobre, elle a porté sur l'étude de **4 scénarios** retenus par le Comité de pilotage lors de sa réunion du mois de juillet 2011, combinant de différentes manières les fonctions attribuées au système ferroviaire, aux horizons 2023 et 2040. S'inscrivant tous dans le tracé global des « Métropoles du Sud » décidé en 2009, ces scénarios privilégiaient respectivement la desserte des centres-villes, la rapidité des liaisons, l'économie d'investissement et enfin le maillage régional ;
- de mi-octobre à début décembre, elle a porté sur l'analyse de **fuseaux de passage** d'environ 1000 mètres de large, pour la ligne nouvelle, au regard des enjeux et sensibilités des différents territoires traversés.

Ce deuxième temps de la concertation a connu des perturbations. En effet, à partir du moment où il s'agissait de se positionner sur un fuseau, le refus global du projet est devenu le moyen le plus sûr de coaliser les oppositions et la tenue de groupes de travail s'est ainsi trouvée perturbée en diverses occasions. Le 25 novembre, ces incidents ont conduit le Préfet du Var et le Préfet des Bouches-du-Rhône à suspendre la tenue des réunions dans ces départements. Ces derniers ont en effet estimé que les conditions nécessaires à l'établissement d'un dialogue serein et constructif n'étaient plus assurées.

La concertation a été précédée, à partir de juillet 2011, d'une phase préparatoire de dialogue avec les élus du territoire.

CALENDRIER DE LA CONCERTATION



LE PROJET PORTÉ À LA CONCERTATION

SCÉNARIO 1
LE + PROCHE DES CENTRES VILLES

SCÉNARIO 2
LE + RAPIDE

SCÉNARIO 3
LE + ÉCONOMIQUE

SCÉNARIO 4
LE + MAILLÉ

| 1 | LE DISPOSITIF D'INFORMATION ET DE PARTICIPATION

Afin de répondre à l'objectif majeur d'ouverture de la concertation au plus grand nombre, ainsi qu'à la double nécessité de procurer de l'information et de répondre aux préoccupations des différents publics, le dispositif défini par la charte de concertation et approuvé par le Comité de pilotage du 17 janvier 2011, a prévu des instances et modalités d'information et de participation adaptées à chacun.
Ainsi, **trois instances de suivi** de la concertation ont été mises en place : le comité de la concertation, le collège des acteurs et les comités territoriaux. Le **dispositif d'information et de dialogue avec les élus** s'est traduit par des rencontres bilatérales, des commissions consultatives départementales et des e-mailings. **L'information et la participation du public** ont été réalisées grâce à l'édition de documents d'information, la mise en ligne d'un site internet, la mise en place d'expositions, la diffusion de campagnes médiatiques, la mise en oeuvre de relations avec la presse et l'organisation de réunions publiques. Enfin, la concertation avec les acteurs s'est déroulée sous forme de groupes de travail géographiques et thématiques.
La concertation s'est d'abord adressée aux **102 communes des départements des Bouches-du-Rhône, du Var et des Alpes-Maritimes situées dans la zone d'études préférentielle (ZEP)** résultant du choix du scénario des Métropoles du Sud, à ses élus et ses habitants, ainsi qu'à l'ensemble des acteurs concernés (collectivités, milieux socio-économiques, associations, etc.).

LES 102 COMMUNES DE LA ZEP

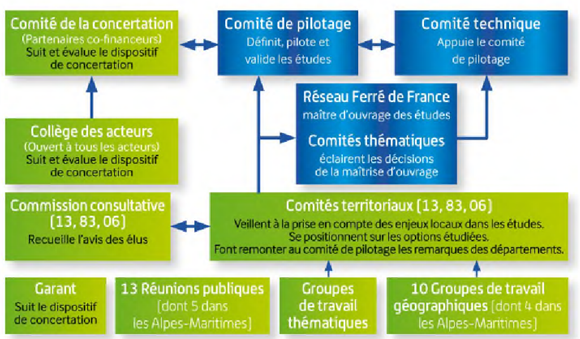
DANS LES ALPES-MARITIMES : Antibes-Juan-les-Pins, Auribeau-sur-Siagne, Beaulieu-sur-Mer, Beausoleil, Biot, Cagnes-sur-Mer, Cannes, Le Cannet, Cap d'Ail, Castellar, Châteauneuf-Grasse, La-Colle-sur-Loup, Drap, Eze, Falicon, La Gaude, Gorbio, Grasse, Mandelieu-la-Napoule, Menton, Mouans-Sartoux, Mougins, Nice, Opio, Pegomas, Peille, Peillon, Peymeinade, Roquebrune-Cap-Martin, Roquefort-les-Pins, La Roquette-sur-siagne, Ste-Agnès, St-André de la Roche, St-Laurent-du-Var, St-Paul, La Trinité, La Turbie, Valbonne Sophia antipolis, Vallauris - Golfe Juan, Villefranche-sur-Mer, Villeneuve-Loubet.

DANS LE VAR : Les Adrets de l'Esterel, Les Arcs sur Argens, Bagnols-en-Forêt, Bandol, Le Beausset, Besse-sur-Issole, Cabasse, La Cadière d'Azur, Callas, Callian, Le-Cannet-des-Maures, Carnoules, Le Castellet, La Crau, Cuers, Evenos, La Farlede, Flassans-sur-Issole, Frejus, La Garde, Gonfaron, Hyeres, Lorgues, Le Luc-En-Provence, Montauroux, La Motte, Le Muy, Ollioules, Pierrefeu, Pignans, Puget-sur-Argens, Puget-Ville, Le-Revest-Les-Eaux, Rocbaron, Roquebrune-sur-Argens, Sainte-Anastasie-sur-Issole, St-Paul-en-Forêt, Sanary-sur-Mer, La-Seyne-sur-mer, Signes, Six-Fours-Les-Plages, Sollies-Pont, Sollies-Toucas, Sollies-Ville, Taradeau, Tanneron, Le Thoronet, Toulon, Tourrettes, Trans-en-Provence, La Valette du Var, Vidauban.

DANS LES BOUCHES-DU-RHÔNE : Aubagne, Carnoux en Provence, Cassis, Ceyreste, La Ciotat, Cuges les Pins, Gemenos, Marseille, La Penne sur Huveaune, Roquefort la Bedoule.

UNE CHARTE DE LA CONCERTATION

- **Construite par les acteurs** du projet (co-financeurs, collectivités locales non co-financeurs, associations, acteurs socio-économiques)
- **Pour fixer le cadre** de la concertation, ses objectifs et ses modalités
- **Validée** par le comité de pilotage en janvier 2011
- **Disponible** sur le site Internet du projet : www.lgvpaca.fr



1.1 DES INSTANCES DE SUIVI DE LA CONCERTATION

Conformément à la charte de concertation et afin de répondre à la volonté de transparence et d'adaptation continue du dispositif de concertation, des instances de suivi ont été mises en place.

1.1.1 LE COMITÉ DE LA CONCERTATION

Le Comité de la concertation, présidé par le Préfet de région, est composé des Préfets de département, des représentants des co-financeurs et du garant de la concertation. Il s'agit d'une instance souhaitée par le Préfet de région pour assurer, en marge du Comité de pilotage, le suivi du dispositif de concertation et d'information du public.
Le Comité de la concertation s'est réuni à 3 reprises, le 11 juillet, le 7 octobre et le 22 décembre 2011, à Marseille.

1.1.2 LE COLLÈGE DES ACTEURS

Le **Collège des acteurs** est l'instance de relais des acteurs à l'échelle globale du projet. Il réunit les représentants des acteurs non co-financeurs et le garant, pour faire part au Comité de pilotage de leurs avis et observations sur le déroulement de la concertation. Le Collège participe notamment à l'évaluation de la concertation sur la forme. Le garant s'assure que le Comité de pilotage a pris connaissance des avis du Collège des acteurs.

Le maître d'ouvrage a invité, par mail, tous les acteurs à se manifester s'ils souhaitaient faire partie du Collège. Il a ensuite invité les acteurs intéressés à s'organiser pour respecter un nombre maximum de participants (une cinquantaine de personnes), et une répartition équilibrée.
Le Collège des acteurs s'est réuni à deux reprises sur la période :

- le 28 septembre 2011, à Marseille, pour valider le bon démarrage de la concertation, et recueillir les avis sur les axes d'amélioration possibles ;
- le 16 décembre 2011, à Marseille, pour tirer un premier bilan de la concertation.

1.1.3 LES COMITÉS TERRITORIAUX

Les **comités territoriaux** sont chargés de « *veiller à la bonne application de la Charte de la concertation sur leur territoire de compétence* », et de faire remonter, le cas échéant, les éventuelles difficultés rencontrées au Comité de pilotage.
Les trois comités territoriaux se sont réunis à quatre reprises en 2011 :

- une première fois, les 12 juin dans le Var, 15 juin dans les Bouches-du-Rhône et 4 juillet dans les Alpes-Maritimes pour prendre connaissance de leur méthode de travail, faire le point sur les études préalables à l'enquête d'utilité publique et le calendrier du projet, présenter la méthodologie de choix des scénarios et valider la sectorisation des groupes de travail géographiques ;
- une seconde fois, le 8 septembre dans les Bouches-du-Rhône, le 9 dans les Alpes-Maritimes et le 12 dans le Var pour lancer officiellement la concertation dans les départements et prendre connaissance du dispositif mis en place, des 4 scénarios soumis à la concertation et des conditions d'insertion du projet ;
- une troisième fois, les 17, 18 et 20 octobre, respectivement dans le Var, les Bouches-du-Rhône et les Alpes-Maritimes pour faire la synthèse des travaux sur les scénarios réalisés dans les groupes de travail géographiques de chaque département et présenter les fuseaux de passage proposés à la concertation ;
- une quatrième fois les 6, 7 et 8 décembre, respectivement dans le Var, les Bouches-du-Rhône et les Alpes-Maritimes pour tirer le bilan de la concertation et décider, à partir de la synthèse des travaux des groupes de travail, des choix qui devaient être soumis au Comité de pilotage du 22 décembre 2011.

[1] *Ces réunions se sont poursuivies entre mi-septembre et mi-décembre pour voir, ou revoir, les élus l'ayant souhaité.*

1.2 L'INFORMATION ET LE DIALOGUE AVEC LES ELUS

Un dispositif d'information spécifique à destination des élus a été mis en place.

1.2.1 LES RENCONTRES BI-LATÉRALES

Conformément à la charte de concertation, RFF a souhaité rencontrer tous les maires des communes situées dans la zone d'études préférentielle du projet, avant de démarrer la phase d'information et de participation du public.

Ces rencontres, qui se sont majoritairement déroulées entre juillet et mi-septembre[1], avaient pour vocation de répondre, en avant-première de la concertation, au besoin d'information des élus locaux. Elles ont porté sur l'avancement du projet, sur le dispositif d'information prévu et sur les modalités de participation. Elles ont été l'occasion d'échanger avec eux sur les différents scénarios proposés à la concertation, ainsi que sur les modalités de celle-ci, et de recueillir leurs avis. Elles ont enfin permis de leur proposer la mise à disposition des documents d'information pour leurs administrés.

Au total, 107 rencontres ont été organisées, de juillet à mi-décembre, réparties comme suit :
- Bouches-du-Rhône : 27 entretiens ;
- Alpes-Maritimes : 40 entretiens ;
- Var : 40 entretiens.

La liste des rencontres est fournie en annexe 5.

1.2.2 LES COMMISSIONS CONSULTATIVES

Au-delà des rencontres bilatérales, la concertation avec les élus locaux du territoire a pris la forme de **commissions consultatives départementales**. Elles ont pour objectifs de présenter régulièrement les avancées du projet et d'échanger de manière approfondie avec les élus à partir de leurs connaissances du territoire et des enjeux locaux.

5 réunions ont été organisées, réparties comme suit :
- Bouches-du-Rhône : 2 réunions, le 11 octobre pour présenter la concertation et avoir un premier retour des élus sur les scénarios proposés, et le 18 novembre afin de présenter les fuseaux proposés à la concertation, l'avancement de la concertation, la synthèse des groupes de travail géographiques et thématiques et de recueillir l'avis des élus ;
- Alpes-Maritimes : 2 réunions, le 8 novembre pour présenter les résultats des groupes de travail géographiques sur les scénarios et le 16 décembre ceux des groupes de travail sur les fuseaux ;
- Var : 1 réunion le 14 octobre pour présenter la concertation et avoir un premier retour des élus sur les scénarios proposés[2].

1.2.3 LES E-MAILINGS

À deux reprises, avant la présentation des fuseaux de passage et à l'issue de la période de concertation, des e-mailings ont été adressés aux élus de toutes les communes situées sur l'aire d'étude.
Le premier envoi, entre le 19 et le 22 octobre suivant les départements, a permis d'adresser en avant-première aux élus la note méthodologique d'élaboration des fuseaux de passage, l'atlas géographique des fuseaux ainsi que les fiches secteurs soumises à la concertation.

Lors du second envoi, le 24 janvier, c'est le compte-rendu du Comité de pilotage du 22 décembre 2011 qui leur a été adressé.

1.3 L'INFORMATION ET LA PARTICIPATION DU PUBLIC

L'information et la participation **du public** se sont déroulées par le biais de **réunions publiques**, organisées sur l'ensemble des trois départements concernés par le projet. Afin de garantir la meilleure participation, une large information locale a été réalisée par voie de **presse, radio et affichage** dans les semaines précédant chacune des réunions.

Par ailleurs, le **site Internet** du projet a également permis, notamment pour tous ceux qui ne pouvaient pas assister aux réunions publiques, de s'informer sur l'avancement du projet, de poser des questions, à travers le système de questions/réponses, et d'exprimer leur opinion en adressant un courriel au maître d'ouvrage.

Enfin, en complément du site, de nombreux **documents d'information** ont été mis à la disposition du public et des **expositions** ont été installées chez les co-financeurs du projet, permettant à chacun de prendre connaissance du projet et de maintenir un fil continu d'information durant toute la période de concertation.

1.3.1 LES DOCUMENTS D'INFORMATION

De nombreux documents d'information imprimés et électroniques ont été réalisés pour accompagner la période de concertation. Tous les supports papier ont été diffusés auprès des partenaires, lors des réunions publiques, des groupes de travail, des commissions consultatives, des comités territoriaux, sur les lieux d'exposition (9, voir ci-après) ainsi que dans l'ensemble des 102 communes de la zone d'études préférentielle. L'ensemble de ces documents a également été mis en téléchargement sur le site Internet du projet.

La plaquette sur le projet, éditée en 20 100 exemplaires, est un document synthétique (format A4 - 3 volets) qui présente le projet, la démarche des études, la gouvernance et le calendrier.
Elle s'accompagne (cf ci-après) de 4 fiches scénarios, de 5 fiches secteurs et de 3 fiches concertation (une par département). En effet, si la plaquette a vocation à durer, les fiches sont quant à elles amenées à évoluer et peuvent donc être aisément remplacées si besoin.

Le dépliant sur la concertation est un document 3 volets (format 10 x 21 cm) qui présente les modalités de la concertation pour chaque département. Il a été édité à 7 600 exemplaires pour les Bouches-du-Rhône, 28 000 exemplaires pour le Var et 23 400 exemplaires pour les Alpes-Maritimes.

Des fiches d'information spécifiques ont été réalisées pour expliciter :
- les 4 scénarios présentés à la concertation : 4 fiches (format A4 recto/verso) éditées à 20 100 exemplaires pour chaque scénario ;
- les 5 secteurs d'études, afin de préciser les enjeux liés à chaque territoire (1 fiche par secteur, format A4 recto/verso), édités à 3 700 exemplaires pour les Bouches-du-Rhône, 7 200 exemplaires pour Toulon, 7 200 exemplaires pour Est Var, 6 400 exemplaires pour Ouest Alpes-Maritimes et 6 400 exemplaires pour Nice-Italie ;
- le dispositif de concertation dans les 3 départements (1 fiche par département, format A4 recto/verso), édité à 4 300 exemplaires pour les Bouches-du-Rhône, 8 500 exemplaires pour le Var, 8 000 exemplaires pour les Alpes-Maritimes.

Des affiches ont été diffusées dans les 102 communes de la zone d'études préférentielle afin de donner les dates des réunions publiques et d'inciter les habitants à s'inscrire aux groupes de travail (format 40 x 60 cm), imprimées en 655 exemplaires pour les Bouches-du-Rhône, 1 730 exemplaires pour le Var, 1 510 exemplaires pour les Alpes-Maritimes.

La lettre d'information accorde une large place à l'actualité du projet et facilite la compréhension des informations techniques. Le premier numéro a été envoyé le 18 novembre 2011 à l'ensemble des 1 900 acteurs inscrits sur le site Internet pour leur présenter les premiers résultats de la concertation à mi-parcours. Le site Internet offre la possibilité de s'abonner à cette lettre d'information.

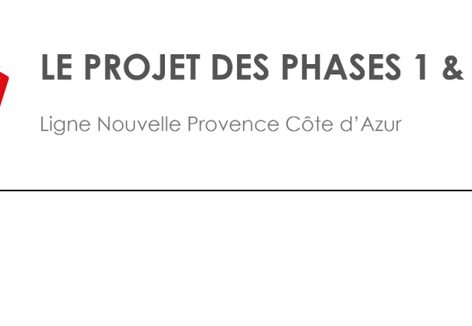
[1] *Les rencontres ont débuté en juillet 2011 et se sont poursuivies jusqu'à mi-décembre.*

[2] *La seconde réunion de la commission consultative prévue dans le Var à l'issue de l'ensemble des Groupes de travail n'a pu avoir lieu en raison de la suspension de la concertation dans ce département.*

1.3.2 LE SITE INTERNET

Afin de transmettre une large information et permettre au public de suivre l'évolution de la concertation, le site Internet du projet, *www.lgvpaca.fr* a été refondu et mis en ligne, dans sa nouvelle version et identité graphique, le 12 septembre 2011.

Outre la consultation et le téléchargement de tous les documents clés du projet depuis le débat public de 2005, le site offre la possibilité de poser une question, adressée directement au chargé de projet territorial de son département, de s'inscrire aux groupes de travail, de consulter les réponses aux questions les plus fréquemment posées ou encore de s'abonner à la lettre d'information.



Dans une volonté de transparence, tous les documents produits durant la concertation ont été mis en ligne sur le site Internet qui a été actualisé régulièrement tout au long de la période, afin d'informer le public des avancées de la concertation et de l'évolution du projet (mise en ligne des fuseaux en octobre, d'un premier bilan sur les scénarios en novembre, etc.).

LES 6 RUBRIQUES DU SITE INTERNET

« Pourquoi la LGV PACA ? » donne la parole au chef de mission, explique les apports du projet à l'échelle de la région, notamment à travers un film d'animation pédagogique, et rappelle les objectifs de desserte validés par le Comité de pilotage du 17 janvier 2011. Cette rubrique détaille également les « 15 bonnes raisons de réaliser le projet ».

« Le projet » présente l'historique, les acteurs et partenaires, le calendrier et l'équipe du projet. Cette rubrique inclut également les 4 scénarios retenus par le Comité de pilotage de juillet 2011 pour être soumis à la concertation, les 5 secteurs géographiques du projet, puis les fuseaux de passage en 3 dimensions, ainsi que tous les éléments remis aux acteurs ayant trait aux scénarios et fuseaux.

« Les questions / réponses », comme son nom l'indique, contient les questions les plus fréquemment posées par le public, classées par thématiques, secteurs et mots clés.

« La concertation » explique les objectifs, le dispositif, le calendrier et les modalités de participation à la concertation. Puis ont été présentés dans cette rubrique les avancées de la concertation, les chiffres-clés de la concertation, ainsi que des témoignages d'acteurs, sous forme de vidéos micro-trottoirs, ayant participé à cette première phase. La charte de la concertation y est téléchargeable.

« Les réunions publiques » concerne le dispositif des réunions, puis permet de lire ou télécharger les présentations, verbatim et synthèses de ces réunions (mis en ligne tout au long de la période).

« Les groupes de travail » donne accès au kit du concertant, remis à l'occasion des premiers groupes de travail géographiques et, par département, aux présentations, verbatim et comptes-rendus des différents groupes, ainsi qu'aux contributions émanant d'acteurs (mis en ligne au fur et à mesure). Les éléments relatifs aux groupes de travail thématiques sont classés dans une sous-rubrique.

Le kit du concertant, pochette remise à tous les acteurs des groupes de travail, contient: la plaquette projet, la fiche concertation, la charte de la concertation, le synoptique de la méthodologie de choix des scénarios, la note méthodologique de sélection des scénarios, les 5 fiches secteurs, les 21 fiches variantes, les 9 fiches des scénarios présentés au Comité de Pilotage de juillet 2011, la vue d'ensemble des 4 scénarios retenus par le comité de pilotage de juillet 2011 et leurs 4 fiches descriptives associées.

1.3.3 LES EXPOSITIONS

12 expositions ont été organisées du 15 septembre au 15 décembre 2011 pour présenter le projet au public. Ces expositions, sous forme de deux panneaux communs aux trois départements et d'un panneau spécifique à chacun des 5 secteurs du territoire, présentaient les enjeux du projet, les 4 scénarios proposés à la concertation ainsi que les enjeux du secteur concerné.
3 expositions itinérantes (une par département) ont été mises en place sur les lieux des groupes de travail et des réunions publiques et 9 expositions ont été installées chez les partenaires qui ont accepté de les accueillir, à savoir :

- le Conseil régional Provence-Alpes-Côte d'Azur
- la Communauté d'agglomération du Pays d'Aix-en-Provence
- la Préfecture des Bouches-du-Rhône
- le Conseil général des Bouches-du-Rhône
- la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole
- la ville de Marseille
- la Préfecture des Alpes Maritimes (site commun retenu avec le Conseil général des Alpes-Maritimes)
- le forum d'urbanisme et d'architecture de la ville de Nice (la Mairie de Nice et la Métropole Nice Côte d'Azur ayant décidé d'un site commun pour l'exposition).

La Mairie de Peymeinade (Alpes-Maritimes) a également souhaité accueillir une exposition.
Les partenaires du projet du Var n'ont pas souhaité accueillir d'expositions.
Chaque exposition était accompagnée d'un registre dans lequel le public pouvait laisser une observation, des documents d'information imprimés et d'enveloppes T et coupons-réponses à disposition en libre service

1.3.4 L'INFORMATION DANS LES MÉDIAS

Afin de faire connaître la tenue des réunions publiques au plus grand nombre et d'informer le public des temps forts de la concertation, une importante campagne presse, radio et affichage a été mise en œuvre sur la période. L'audience estimée s'élève à près de 10 millions de personnes.

Diverses actions ont été entreprises pour annoncer le lancement de la concertation et la tenue des premières réunions publiques :

- Des annonces dans la presse, dans La Provence, Var Matin, Nice Matin et dans 2 éditions de Paris-Match. Ont été publiées du 6 au 15 septembre.
- Une campagne radio (66 spots), du 5 au 11 septembre, sur France Bleu Azur et France Bleu Provence : 5 spots de 30 secondes par jour en semaine et 6 le week-end, aux heures de grande écoute.
- Une campagne d'affichage dans les abribus (464 faces), du 31 août au 6 septembre, à Marseille, Toulon et Nice.

Durant la période de concertation, un point d'information a été effectué, par le biais d'annonces dans la presse, pour donner des éléments sur l'avancement de la concertation :

- 6 annonces presse du 24 au 31 octobre, réparties sur La Provence (2), Var Matin (2) et Nice Matin (2).
- 4 annonces presse les 27 octobre et 3 novembre dans Paris-Match, éditions Côte d'Azur et Provence.
- 1 annonce presse dans Profession du Sud-Est de novembre.

Les réunions publiques de restitution ont également fait l'objet d'annonces[3] :

- 4 annonces presse les 26, 28 et 30 novembre dans les éditions locales de Nice Matin.
- Une campagne radio (66 spots), du 21 au 27 novembre, selon les mêmes modalités qu'en septembre.
- Une campagne d'affichage du 14 au 28 novembre, dans 395 commerces de proximité et 85 marchands de journaux des Alpes-Maritimes, dans 142 commerces de proximité et 62 marchands de journaux du Var et dans 82 marchands de journaux dans les Bouches-du-Rhône.

En outre, du 29 août au 11 décembre, une affiche a été réalisée et placée sur 528 panneaux dans les gares des 3 départements.

[3] *Le plan média d'annonce des réunions publiques de novembre a pour partie été annulé dans le Var et les Bouches-du-Rhône suite à la décision de suspension de la concertation dans ces départements.*

1.3.5 LES RELATIONS AVEC LA PRESSE

Les relations presse ont été menées par RFF en étroite collaboration avec les services de la Préfecture, la concertation étant placée sous le pilotage du Préfet de région. Chaque Préfet de département avait par ailleurs autorité pour communiquer, ou pas, auprès de la presse à l'issue des Comités territoriaux. En parallèle, afin de répondre aux demandes des journalistes et d'assurer auprès d'eux la pédagogie du projet, des rencontres régulières et informelles ont été organisées tout au long de la concertation.

Les relations avec les medias ont été menées en deux phases.

Première phase de sensibilisation sur le lancement de la concertation
Les relations presse se sont d'abord traduites par des rencontres bilatérales régulières avec des journalistes locaux, régionaux, voire nationaux, organisées à la demande des journalistes ou à l'initiative de Réseau Ferré de France, pour présenter le projet et les modalités de la concertation.
Ainsi, les principaux rédacteurs en chef des principaux médias des trois départements concernés ont été rencontrés pendant l'été et à la rentrée 2011, pour :

- donner en amont **une information technique et pédagogique** sur la méthode de concertation pendant quatre mois, son suivi, ainsi que sur les scénarios soumis à la concertation ;
- **éclairer concrètement et simplement** le lancement d'une campagne de communication sur « le système ferroviaire régional performant ».

Pour accompagner cette première phase de 11 rencontres, un dossier de presse et un communiqué de presse, fournis en annexe, ont été réalisés en septembre.

Deuxième phase d'explications sur la présentation des fuseaux à partir du 17 octobre 2011
Afin de présenter les fuseaux de passage soumis à la concertation à partir de fin octobre, **11 nouvelles rencontres** ont été organisées avec les journalistes.
Pour accompagner cette seconde phase, deux communiqués de presse ont été réalisés, mi-octobre et mi-décembre.

1.3.6 LES RÉUNIONS PUBLIQUES

Trois réunions publiques de lancement se sont tenues du 13 au 15 septembre à Marseille, Hyères et Nice, afin de présenter le projet soumis à la concertation et le dispositif de participation, d'aller à la rencontre des habitants et de répondre à leurs questions.
A l'issue de la période de concertation, **trois réunions de restitution**[3BIS] ont eu lieu dans les Alpes-Maritimes pour rendre compte des résultats de la concertation à l'échelle du département. Elles ont également permis de :

- rappeler le saut qualitatif permis par le projet en termes de desserte et de fréquence, notamment à travers la réalisation d'un film d'animation présentant l'évolution des circulations ferroviaires,
- présenter le bilan de la concertation, illustré par des interviews des acteurs des groupes de travail géographiques,
- présenter les scénarios et fuseaux de passage étudiés durant la concertation.

[3BIS] *Les réunions de restitution dans le Var et les Bouches-du-Rhône n'ont pas eu lieu en raison de la suspension de la concertation dans ces départements*

SIX RÉUNIONS PUBLIQUES

- Marseille, le 13 septembre 2011
- Hyères, le 14 septembre 2011
- Nice, le 15 septembre 2011
- Cannes, le 28 novembre 2011
- Antibes, le 29 novembre 2011
- Nice, le 30 novembre 2011

N.B. La quatrième réunion publique prévue dans les Alpes-Maritimes sur le secteur Paillons-Riviera a été décalée au mois de janvier 2012, dans le cadre de la concertation spécifique sur la liaison ferroviaire Nice-Italie.

Le détail de la participation et des thématiques abordées à l'occasion de chaque réunion publique est présenté dans la partie 4.

A noter : 3 réunions publiques supplémentaires ont également été organisées sur la période, dans les Alpes-Maritimes à l'initiative de la ville de Cagnes-sur-Mer (le 14 octobre 2011 à Cagnes-sur-Mer), de la Chambre de Commerce et d'Industrie (le 18 novembre 2011 à Nice) et de la Jeune Chambre Economique du département (le 3 décembre 2011 à Nice). 1 réunion publique a également été organisée dans le Var, à l'initiative de la ville de Sanary. Ces 4 réunions, auxquelles RFF a été invité à venir présenter le projet, ne font pas l'objet de fiche détaillée, car elles ne faisaient pas partie du dispositif de concertation mis en place par le maître d'ouvrage.

1.4 LES GROUPES DE TRAVAIL AVEC LES ACTEURS

La concertation avec **les acteurs** a pris la forme de **groupes de travail**, dont la création et le périmètre de travail ont été décidés par les comités territoriaux.

1.4.1 LES MODALITÉS DE CONCERTATION : QUI VEUT VENIR VIENT

Une invitation a été envoyée par courrier électronique à la base de données des acteurs existante et l'annonce de ces groupes a été faite à l'occasion des 3 réunions publiques de lancement et des rencontres préparatoires avec les élus. **Tout acteur**, qu'il soit représentant des organismes socioprofessionnels, d'associations, de collectivités, de services de l'Etat ou citoyen, désireux de participer au projet, **a pu s'inscrire sur le site Internet et participer au(x) groupe(s) de travail de son choix.**

1.4.2 LES 10 GROUPES DE TRAVAIL GÉOGRAPHIQUES

De manière à créer une réelle proximité avec le territoire et prendre véritablement en compte les enjeux locaux spécifiques à chaque secteur, un découpage géographique en 10 secteurs, validé en comité territorial et couvrant l'intégralité du territoire concerné par le projet, a été réalisé :

- dans les **Bouches-du-Rhône,** 3 secteurs : Nord-Marseille, Vallée de l'Huveaune et Aubagne – Sainte-Baume
- dans le **Var,** 3 secteurs : Toulon, Sillon permien et Est-Var
- dans les **Alpes-Maritimes,** 4 secteurs : Ouest Alpes-Maritimes, Sophia-Antipolis, Nice et Paillons-Riviera.

Chaque groupe de travail géographique s'est réuni à 4 reprises[4], les deux premières sessions étant consacrées à l'étude des scénarios et les deux suivantes à celle des fuseaux de passage :

- Les 19, 21, 23 et 26 septembre puis les 3, 5, 7 et 10 octobre pour échanger sur les scénarios,
- Les 7, 9, 14 et 15 novembre puis les 21, 23, 25 et 28 novembre pour échanger sur les fuseaux de passage.

À la demande d'acteurs des groupes de travail géographiques, RFF a sollicité des experts pour intervenir dans des groupes afin d'apporter des éclairages sur des points spécifiques (hydrogéologie, techniques de creusement...)

[4] *A l'exception des groupes de travail du Var qui ne se sont réunis que 3 fois, en raison de la suspension de la concertation dans ce département.*

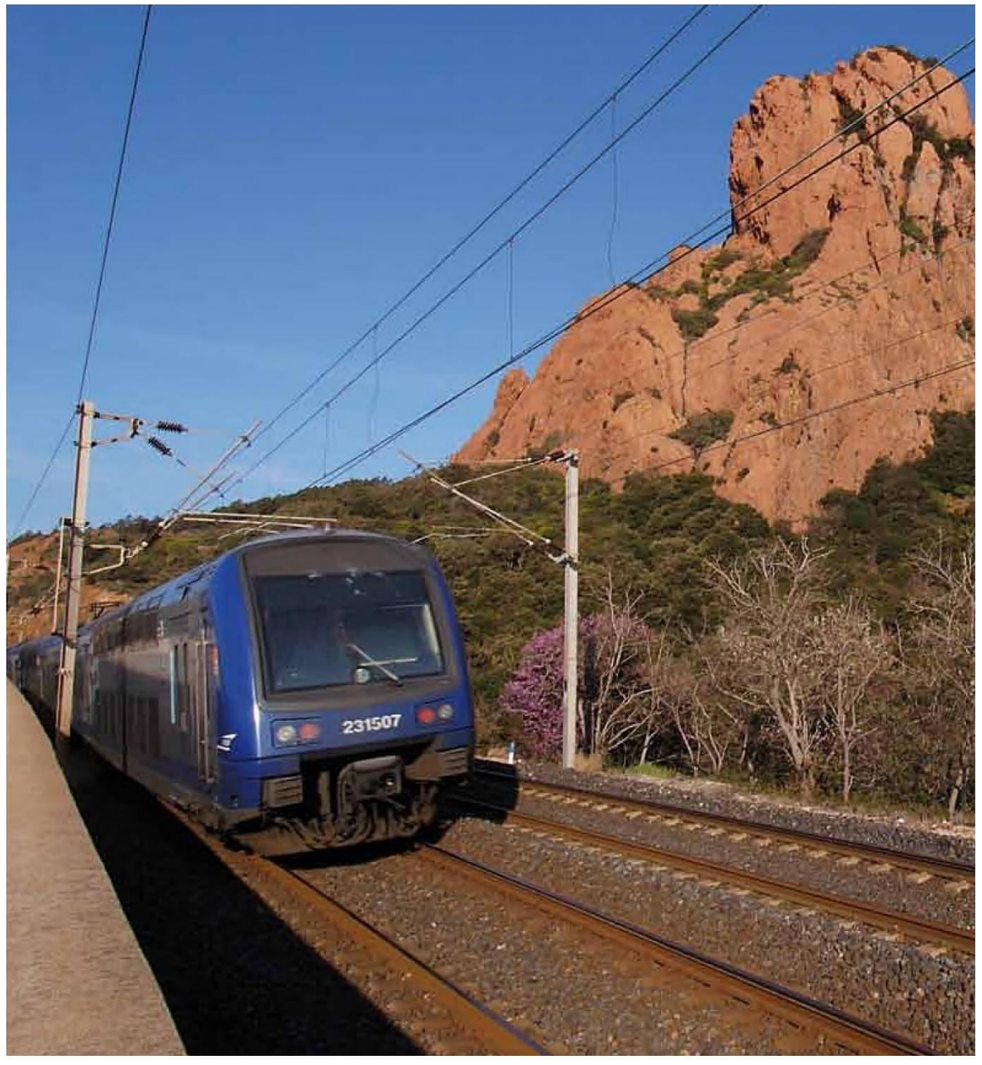
1.4.3 LES GROUPES DE TRAVAIL THÉMATIQUES

Pour traiter des questions transverses, **4 groupes de travail thématiques**[5] ont également été créés, à la demande des acteurs et après validation des comités territoriaux :

- groupe de travail thématique sur les gares,
- groupe de travail thématique sur le fret,
- groupe de travail thématique sur l'agriculture et sylviculture dans le Var,
- groupe de travail thématique sur l'agriculture dans les Bouches-du-Rhône .

10 réunions des groupes de travail thématiques :

- Le groupe de travail thématique sur les gares s'est réuni à 2 reprises, le 14 octobre à Nice et le 16 novembre à Marseille.
- Le groupe de travail thématique sur le fret s'est réuni à 4 reprises, le 30 septembre à Marseille, le 12 octobre à Toulon, le 8 novembre à Nice et le 22 novembre à Toulon.
- Le groupe de travail sur l'agriculture et la sylviculture du Var s'est réuni à 2 reprises, le 26 septembre au Luc et le 10 octobre à Cuers.
- Le groupe de travail thématique sur l'agriculture dans les Bouches-du-Rhône s'est réuni à 2 reprises, le 25 octobre à Gémenos et le 24 novembre à Cuges-les-Pins.



[5] *La demande de création d'un groupe de travail thématique sur l'agriculture dans les Alpes-Maritimes a été faite trop tardivement pour permettre que celui-ci se réunisse.*

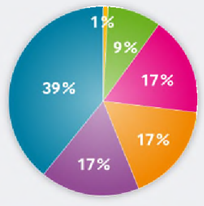
| 2 | LE BILAN QUANTITATIF DE LA CONCERTATION

Cette partie présente les données quantitatives sur les retombées dans la presse et sur la participation à la concertation, sous toutes ses formes.

2.1 LES RETOMBÉES DANS LA PRESSE

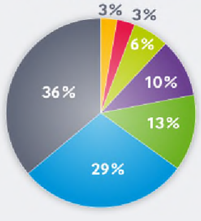
Avec **308 articles recensés sur le projet,** les retombées presse ont été riches durant la période de concertation. Au total, **les retombées régionales totalisent 82% contre 17% à l'échelle nationale.** Le sujet est logiquement surtout traité sur les territoires concernés, par les grands médias régionaux qui se sont emparés du sujet sur les trois départements. Le traitement quantitatif est particulièrement important dans le Var (39% des parutions) où le projet suscite beaucoup de polémiques (mouvements anti-LGV très relayés, prises de position des associations et des élus reprises régulièrement).

Répartition des parutions par TERRITOIRE



- International (2)
- PACA (29)
- National (53)
- Bouches-du-Rhône (54)
- Alpes Maritimes (54)
- Var (123)

Répartition des parutions par MEDIA



- Europe 1 (8)
- France 3 Provence Alpes (8)
- La Marseillaise (19)
- Nice Matin (33)
- La Provence (42)
- Var Matin (91)
- Autres (114)

(presse nationale, petite presse régionale et locale etc.)

2.2 LA PARTICIPATION AUX RÉUNIONS

La concertation a fortement mobilisé sur les 3 mois, avec plus de **1 700 personnes ayant participé à l'une ou l'autre des instances.**

2.2.1 UNE PARTICIPATION GLOBALEMENT SOUTENUE AUX RÉUNIONS PUBLIQUES

Les trois réunions publiques de lancement, organisées dans chaque département mi-septembre, avaient comme but de présenter le projet soumis à la concertation et d'inviter le public à participer aux différentes instances mises en place. Elles ont laissé une large place aux échanges.
La participation à ces 3 réunions publiques a été globalement soutenue : plus de 600 personnes ont ainsi pu poser leurs questions et s'informer sur le projet :
- 112 personnes à la réunion de Marseille ;
- 350 personnes à la réunion de Hyères,
- 149 personnes à la réunion de Nice.

Les trois réunions de restitution organisées dans les Alpes-Maritimes avaient pour objectifs principaux de tirer les bilans des travaux des groupes de travail sur le secteur et de recueillir les questions et avis du public sur le projet. 231 personnes au total ont participé à ces 3 réunions (73 personnes à Cannes, 125 à Antibes et 33 à Nice) lors desquelles les temps d'échanges ont été importants : la moitié du temps de parole des réunions en moyenne. Ces échanges ont permis au public de poser toutes ses questions, notamment sur les modalités de passage de la nouvelle infrastructure.

2.2.2 UNE FORTE MOBILISATION DANS LES GROUPES DE TRAVAIL

Au total, 720 personnes se sont inscrites dans les 14 groupes de travail (10 groupes de travail géographiques et 4 groupes de travail thématiques) organisés dans les trois départements.
380 acteurs ont effectivement participé aux groupes, soit plus de la moitié des inscrits.

Le nombre d'inscrits aux groupes de travail géographiques varois représente plus de 35% du total, avec 253 inscrits à l'occasion de la troisième session.

Le nombre de personnes inscrites aux groupes de travail géographiques dans les Bouches-du-Rhône et les Alpes-Maritimes est sensiblement équivalent, avec près de 180 inscrits pour chacun des 2 départements.

110 personnes se sont inscrites aux 4 groupes de travail thématiques, avec une prédominance pour le groupe sur l'agriculture et la sylviculture, qui s'est tenu dans le Var.

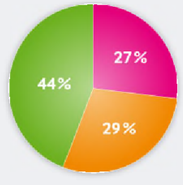
La participation aux Groupes de travail géographiques

Dans les Bouches-du-Rhône, le nombre total d'inscrits aux trois groupes était de 178 personnes à la fin de la période. Ce nombre a augmenté de 44% sur la période, avec 124 inscrits à l'occasion des premières sessions. Le nombre d'inscrits est resté stable entre la troisième et la quatrième session.

Ces inscrits se sont répartis comme suit :
- Groupe Nord-Marseille : **47 inscrits**
- Groupe Pays d'Aubagne Sainte-Baume : **52 inscrits**
- Groupe Vallée de l'Huveaune : **79 inscrits**

La participation moyenne à l'ensemble des 11 réunions s'est élevée à 55%, avec cependant d'importantes différences, allant d'un maximum de 72% de taux de participation à la première session du groupe Vallée de l'Huveaune à un minimum de 40% pour la dernière session du groupe Nord-Marseille. Le nombre de participants a augmenté au fil des réunions.

Répartition des inscrits



- Groupe Nord-Marseille (47)
- Groupe Pays d'Aubagne Sainte-Baume (52)
- Groupe Vallée de l'Huveaune (79)

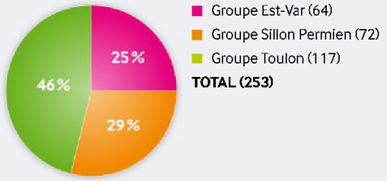
TOTAL (178)

Dans le Var, le nombre total d'inscrits aux trois groupes s'est élevé à 253 personnes à l'occasion de la troisième session qui traitait de la présentation des fuseaux de passage. Ce nombre a augmenté de plus de 40% au fil des trois sessions.

Ces inscrits se sont répartis comme suit :
- Groupe Toulon : **117 inscrits**
- Groupe Sillon Permien : **72 inscrits**
- Groupe Est-Var : **64 inscrits**

La participation moyenne à l'ensemble des 9 réunions s'est élevée à 51%, avec un maximum de 63% à la seconde session du groupe de Toulon et un minimum de 40% pour la troisième session du groupe Est Var. Comme dans les Bouches-du-Rhône, le taux de participation a été décroissant sur l'ensemble de la période, démarrant à 55% pour la première session pour atteindre 45% à la troisième et dernière session. Ceci étant, le nombre de participants est néanmoins globalement resté stable, compte tenu de l'accroissement du nombre d'inscriptions.

Répartition des inscrits

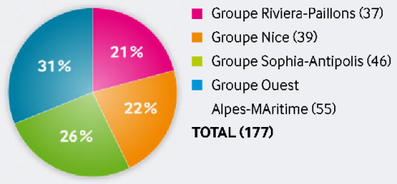


Dans les Alpes-Maritimes, le nombre total d'inscrits aux quatre groupes était de 177 personnes à la fin de la période. En effet, au fil des groupes, le nombre d'inscrits a augmenté, la plus forte hausse des inscriptions ayant eu lieu entre la première et la deuxième session, puis entre la deuxième et la troisième session, c'est-à-dire lorsqu'il s'est agi de débattre des fuseaux de passage. Entre le démarrage de la concertation et la 3ème session, le nombre d'inscrits a augmenté de 75%.

Ces inscrits se sont répartis comme suit :
- Groupe Ouest Alpes-Maritimes : **55 inscrits**
- Groupe Sophia-Antipolis : **46 inscrits**
- Groupe Nice : **39 inscrits**
- Groupe Riviera-Paillons : **37 inscrits**

Il faut cependant noter que la participation a rarement dépassé les 50% d'inscrits, tombant même à 26% à deux reprises pour le groupe Riviera Paillons. En moyenne, la participation a été de 43% pour l'ensemble des 16 sessions organisées dans le département.

Répartition des inscrits



La participation aux Groupes de Travail Thématiques

Au total, 110 personnes se sont inscrites à l'un ou l'autre des quatre groupes de travail thématiques, dont les inscriptions se répartissent comme suit :
- Groupe Agriculture Sylviculture Var : **45 inscrits**
- Groupe Agriculture Bouches-du-Rhône : **13 inscrits**
- Groupe Gares : **30 inscrits**
- Groupe Fret et Logistique : **22 inscrits**

La création de ces groupes ayant résulté de la demande des acteurs, dès lors qu'ils ont été mis en place, ces mêmes acteurs ont confirmé leur participation.

2.3 LES QUESTIONS ET REMARQUES ADRESSÉES AU MAÎTRE D'OUVRAGE

2.3.1 DES SUPPORTS ÉLECTRONIQUES TRÈS LARGEMENT UTILISÉS

Une forte attractivité du site projet *www.lgvpaca.fr*

De septembre à décembre 2011, plus de 40 000 visiteurs différents ont consulté le site, pour un total de 62 000 visites. L'activité a été particulièrement intense en novembre avec des pics à plus de 1000 visites par jour.

Les visites ont duré en moyenne 6 minutes, pour une moyenne de 5 pages consultées par visite.

2.2.3 DES ÉLUS REPRÉSENTÉS EN COMMISSIONS CONSULTATIVES

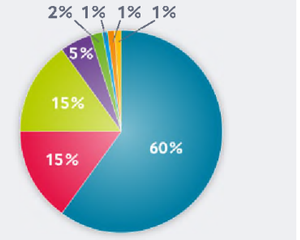
Les 102 communes de la zone d'étude préférentielle ont été invitées par les préfectures de département à participer aux commissions consultatives, instance de concertation qui leur était dédiée.

Lors de la première session des commissions consultatives, plus de la moitié des communes étaient représentées par leur communauté de communes ou d'agglomération. La représentation des communes à la seconde session de commission consultative des Bouches-du-Rhône et des Alpes-Maritimes s'est élevée à 76%.

PRÈS DE 300 000 PAGES ONT ÉTÉ VUES AU TOTAL, DONT LA CONSULTATION SE RÉPARTIE COMME SUIT :

Page « Accueil »	56 000 vues
Page « Les 4 scénarios »	41 000 vues
4 pages « Scénario 1 », « Scénario 2 », « Scénario 3 », « Scénario 4 »	8 800 vues chacune
Page « Les fuseaux de passage » (mise en ligne fin octobre)	24 200 vues
Page « Les 5 secteurs »	9 750 vues
5 pages « Secteur Bouches-du-Rhône », « Secteur Toulon », « Secteur Est Var », « Secteur Ouest Alpes-Maritimes », « Secteur Nice-Italie »	2 100 vues chacune
3 pages « Vidéos 3D des Bouches-du-Rhône », « Vidéos 3D du Var », « Vidéos 3D des Alpes-Maritimes »	17 600 vues au total, dont 12 600 vues pour celle du Var
Rubrique « Les questions/réponses » (mise en ligne début novembre)	11 000 vues
Page « Pourquoi le LGV PACA en images »	5 600 vues
Page « Le calendrier du projet »	4 800 vues
Page « Les avancées de la concertation en octobre »	4 700 vues
Page « Les modalités de participation »	4 300 vues

Les internautes ont accédé au site de la façon suivante :



Les mots clés les plus utilisés pour accéder au site à partir des moteurs de recherche sont : « lgv paca » (39%), « lgv » (9%), « tracé lgv paca » (6%), « lgvpaca » (3%).

On peut en conclure que le nom du projet est largement connu des publics qui utilisent internet.

Visites du 1er janvier au 31 décembre 2011

436 questions posées sur le site www.lgvpaca.fr

A fin décembre, le maître d'ouvrage a rédigé et envoyé 401 réponses aux questions posées sur le site Internet et 35 réponses aux questions posées directement par mail sur les adresses concertation@lgvpaca.fr. Ces questions se répartissent comme suit :

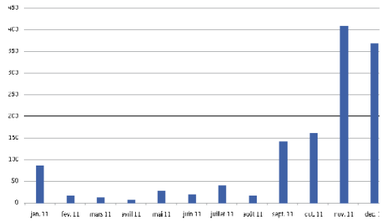
	Site	Mail	Total
Bouches-du-Rhône	69		69
Var	249		249
Alpes-Maritimes	83	35	118
TOTAL	401	35	436

Par ailleurs, le site a véritablement été utilisé par les internautes comme **moyen de contact avec les équipes projet** afin d'obtenir des renseignements ponctuels sur le déroulement de la concertation (demandes de précisions sur les dates et lieux de réunion, signalement de dysfonctionnements du site, etc.) : cet usage représente une dizaine de questions supplémentaires par département, qui ne seront pas analysées plus en détail dans le présent bilan.

Le projet intensément débattu sur Internet

De mi-septembre à fin décembre, la concertation a généré 1084 articles et avis sur Internet, soit une multiplication par 13 du nombre mensuel moyen d'articles (25 articles par mois avant la concertation contre 270 articles en moyenne de septembre à décembre).

Nombre d'articles, posts, conversations sur le web



L'utilisation du web a donné l'occasion à de nombreuses personnes de s'exprimer sur le projet : le nombre mensuel moyen d'acteurs cités a été multiplié par 7 sur la période, s'élevant à 73 personnalités citées.

Sur l'ensemble de la période de concertation, l'utilisation des réseaux sociaux a fortement augmenté : 51% des articles proviennent de Twitter ou Facebook en décembre 2011. Ceux-ci ont en effet été utilisés comme relais de communication et comme outil de mobilisation pour les opposants ou partisans du projet.

Les prises de parole sur les forums de discussions ont été les plus nombreuses au début de la concertation, avec des propositions argumentées, et leur activité a baissé lors de la radicalisation des opposants en novembre et décembre.

La participation de blogs citoyens ou associatifs et de blogs politiques est également à noter.
La portée nationale du projet s'est renforcée avec des articles réguliers sur les faits marquants dans la presse nationale, généraliste et sur les chaînes audiovisuelles (TF1.fr, RTL infos, dépêches AFP, etc.).

2.3.2 DES SUPPORTS PAPIER DÉLAISSÉS

Des registres très peu utilisés

Seules 3 remarques et une motion (sur le registre du groupe de travail géographique de Toulon) ont été formulées sur l'ensemble des registres mis à disposition : un registre par groupe de travail, un registre par réunion publique, un registre par lieu d'expositions.

Très peu de questions posées par courrier

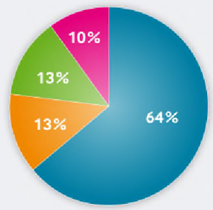
Seules 44 enveloppes T ont été retournées au maître d'ouvrage, qui se répartissent comme suit :

	Coupons
Bouches-du-Rhône	27
Var	11
Alpes-Maritimes	6
TOTAL	44

2.3.3 CONTRIBUTIONS ET MOTIONS

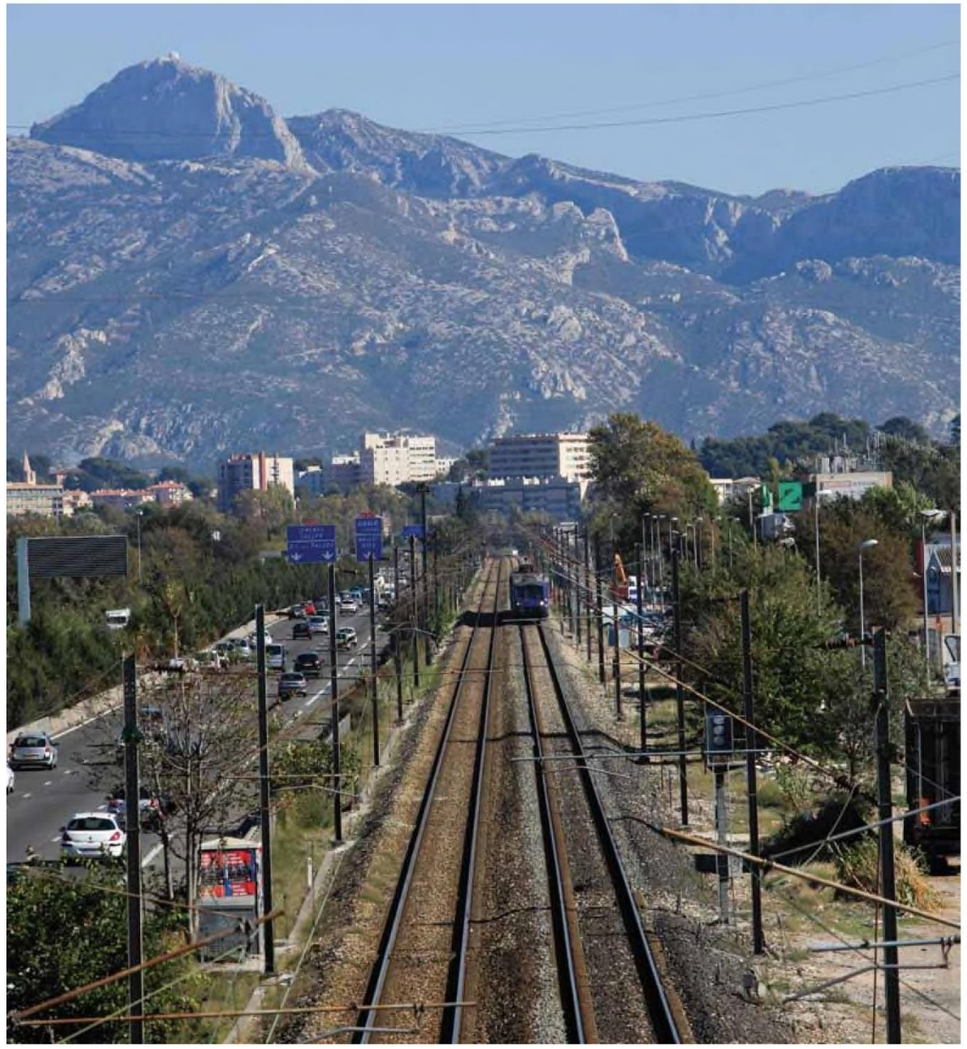
Le maître d'ouvrage a collecté et mis en ligne 28 contributions d'acteurs (participations écrites) émanant dans leur grande majorité d'acteurs ayant participé aux groupes de travail. 26 motions (textes de rejet votés par une assemblée) ont également été remises à Réseau Ferré de France, émanant pour la plupart de communes. (voir liste en annexe).

Répartition des contributions



- Association (19)
- Particulier (4)
- Elu/collectivité (4)
- Acteur socio-économique (3)

TOTAL (30)



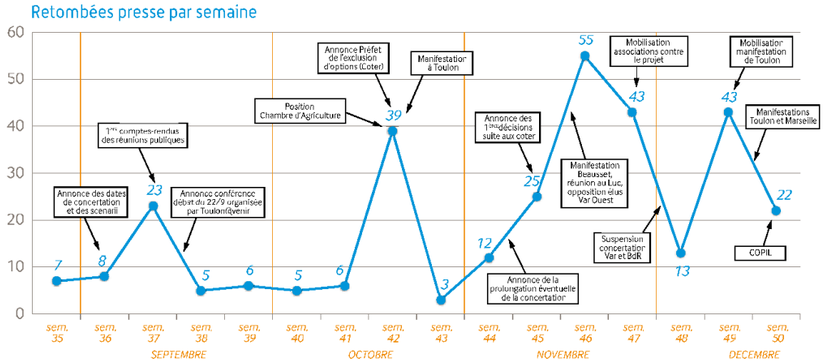
3 LES ENJEUX SOULEVÉS AU COURS DE LA CONCERTATION

3.1 DANS LA PRESSE

Trois grandes phases peuvent être identifiées :

- Le lancement de la concertation (début septembre / mi-octobre) a donné lieu à des articles présentant les modalités du lancement de la concertation.
- La présentation des fuseaux de passage (mi-octobre / mi-décembre) a entraîné la montée en puissance des articles polémiques, traités avec une problématique plus locale.
- Le Comité de pilotage du 22 décembre 2011 a donné lieu à des interprétations diverses.

Retombées presse par semaine



On observe **un pic de parutions au lancement de la concertation,** à l'occasion des 3 réunions publiques du mois de septembre.
Après les comités territoriaux de mi-octobre, les prises de positions à l'encontre du projet très médiatisées du Président la Chambre d'Agriculture du Var, la mobilisation des viticulteurs du Bandolais et les manifestations à Toulon et Sanary génèrent **un grand nombre d'articles polémiques.**
Après une courte accalmie fin octobre, **les parutions se multiplient en novembre,** pour atteindre leur maximum, après les manifestations d'opposants varois.

À la même période, la réunion des décideurs économiques, organisée par la CCI des Alpes-Maritimes le 18 novembre 2011 à Nice, en soutien au projet, génère quelques retombées favorables au projet et met en relief le clivage entre la perception varoise du projet et celle des Alpes-Maritimes.

La courbe des parutions monte encore lorsque les opposants varois manifestent en décembre dans les rues de Toulon, mécontentant ainsi un grand nombre de commerçants à la veille de Noël et renforçant de ce fait l'intérêt des journalistes.

À noter que majoritairement, **les pics de parutions ont lieu dans le département du Var** et sont directement liés aux actions de mobilisation organisées par les opposants au projet.

La majorité des articles (67%) a rendu compte de manière factuelle de l'évolution de la concertation : annonce et comptes-rendus des réunions publiques, information sur les prises de décision des comités territoriaux et du Comité de pilotage, annonces des appels à manifestation, etc. 23% des articles rapportent les oppositions contre le projet, notamment dans le Var, et certains d'entre eux semblent reprendre à leur compte les arguments des opposants.

10% des articles, provenant pour l'essentiel des Alpes-Maritimes, font notamment écho à la réunion organisée par la Chambre de Commerce et d'Industrie en faveur du projet. À noter, le très faible nombre d'articles favorables au projet dans les Bouches-du-Rhône et dans le Var, relatif au faible soutien des élus et acteurs socio-économiques concernés par le projet.

3.2 A TRAVERS LES ÉCHANGES AVEC LES ÉLUS, LES ACTEURS ET LE PUBLIC

Les rencontres bilatérales avec les élus, les commissions consultatives, les réunions publiques et les groupes de travail ont permis d'aborder des enjeux différents selon les départements.
La synthèse des échanges des réunions et groupes de travail est présentée en annexe. Les verbatims sont quant à eux disponibles sur le site internet.
A l'issue des groupes de travail, des synthèses ont été rédigées et validées en séance avec les acteurs pour présentation en comité territorial.

3.2.1 LES ENJEUX SOULEVÉS DANS LES BOUCHES-DU-RHÔNE

La concertation a fait émerger **des inquiétudes relatives au passage en surface dans les secteurs de la Vallée de l'Huveaune, Aubagne, Gémenos et Cuges.**

La crainte des impacts, notamment sur le cadre de vie, particulièrement le bruit, et sur l'environnement a été soulevée aussi bien lors de la réunion publique de Marseille le 13 septembre que dans les groupes de travail géographiques. Les conclusions des groupes des secteurs « Vallée de l'Huveaune » et « Pays d'Aubagne – Sainte-Baume» sont d'ailleurs assez similaires de ce point de vue. La concertation a ainsi permis l'apparition d'un fuseau alternatif dit « B4 » évitant le passage dans la vallée de l'Huveaune, la plaine d'Aubagne et de Gémenos, mais renvoyant le fuseau dans un espace naturel et humain jusque là préservé et en limite du cœur de parc des calanques.

La gare de Marseille Saint-Charles a également été un sujet majeur dans le département et les participants ont été nombreux à souhaiter approfondir la réflexion, notamment sur :

- la saturation de la gare de surface,
- l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite,
- la qualité des correspondances avec les TER et transports urbains.

Particulièrement au sein du groupe « Nord Marseille », des implantations alternatives ont été évoquées, notamment à La Blancarde ou Euromed. Les éléments de réflexion apportés par RFF ont permis d'obtenir un avis pratiquement unanime sur la création d'une gare souterraine en ligne sous Marseille Saint-Charles. Le groupe a considéré que cet emplacement était le choix le plus adapté compte tenu des éléments de prospective territoriale (cohérence avec le Schéma de cohérence territoriale), des enjeux urbains et ferroviaires.

En matière de temps de parcours, l'ensemble des participants se sont accordés sur la nécessité d'intégrer à l'analyse **les temps d'accès des voyageurs aux gares** : ils ont ainsi jugé nécessaire de considérer les temps de trajet de porte à porte, et non uniquement entre les gares.

Enfin, **les attentes en matière de transports régionaux se sont confirmées**, en témoignent par exemple les nombreuses mentions de la quatrième voie Marseille-Aubagne, la demande d'un pôle multimodal à l'Est de Marseille – qui puisse, à terme, être une halte pour les trains aptes à la grande vitesse – et, plus généralement, les multiples interventions rappelant que la priorité en matière de transports ferroviaires réside dans le TER. Le maillage des réseaux a donc été évoqué comme une nécessité, voire une priorité.

Dans la continuité, la réflexion sur les fuseaux de passage dans les Bouches-du-Rhône a revêtu deux aspects distincts,

concernant **d'une part l'arrivée à Marseille et d'autre part l'Est du département.** L'entrée dans Marseille et la gare souterraine de Saint-Charles ont ainsi fait l'objet de positions plutôt convergentes. Le fuseau A1 retenu par le comité territorial n'a pas soulevé de forte opposition, sous réserve d'une grande attention portée à l'insertion de la ligne dans le milieu urbain, dense, hétérogène et appelé à évoluer, et à la prévention des nuisances.

La question de **l'insertion urbaine** a également été exprimée avec force concernant la sortie du fuseau A1 à l'Est de Marseille, où les enjeux naturels et industriels ont en outre été soulignés. Dans la Vallée de l'Huveaune jusqu'aux limites orientales du département – soient les fuseaux des secteurs B et C, ces enjeux suscitent des positions bien plus contrastées. Le passage en aérien dans la vallée de l'Huveaune est resté très contesté, d'où l'impossibilité pour les différents fuseaux proposés de recueillir une large adhésion. Si le fuseau B1 est presque unanimement refusé, les fuseaux B2 et B3 recueillent eux aussi beaucoup d'oppositions. Reste le fuseau alternatif B4 : considéré par certains comme plus acceptable, il n'en a pas moins subi de fortes réserves. Certains acteurs rejettent ainsi l'ensemble des fuseaux de ce secteur. Enfin, des trois fuseaux retenus pour le passage de Cuges et la jonction avec le Var, le contournement par le versant Sud du poljé (fuseau C1/C2) a été unanimement refusé.

3.2.2 LES ENJEUX SOULEVÉS DANS LE VAR

Dès le 14 septembre, la réunion publique tenue à Hyères a rappelé que **le projet suscitait de fortes inquiétudes dans le département**, pour ne pas parler d'hostilité. Outre les craintes relatives à l'environnement, au paysage ou aux activités agricoles, des doutes ont été exprimés concernant les répercussions sur les finances locales.

La concertation dans le Var a ainsi fait émerger un certain nombre de **demandes alternatives**, certaines s'écartant du scénario des Métropoles du Sud voire de l'idée même d'une ligne nouvelle, tandis que d'autres rappelaient la directive ministérielle qui demande d'utiliser les emprises existantes. A plusieurs reprises, le courrier ministériel du 21 juin 2009 a été cité : « [Le projet] *empruntera les lignes ou emprises existantes. A défaut les solutions d'enfouissement seront massivement privilégiées pour protéger les riverains, la biodiversité, les espaces remarquables ainsi que les exploitations agricoles et viticoles* ». Les différents groupes de travail varois ont par ailleurs vu s'exprimer des demandes d'approfondissement d'un scénario alternatif qui exclurait toute ligne nouvelle, au profit du développement des services ferroviaire par aménagement de la ligne classique. L'étude d'un tel « scénario zéro » a été sollicitée à titre de comparaison avec les fuseaux proposés. Certains participants se sont refusés à prendre position sans connaître les résultats d'une telle étude, quand bien même la concertation devait s'en trouver prolongée. Plusieurs participants ont fait part de leur intérêt pour une telle solution, à l'exception de certains riverains des voies existantes.

Le **positionnement de la gare de Toulon** a également fait débat, et suscité des interventions très tranchées, concernant notamment le rejet de l'hypothèse « Toulon Est ».

Si la nouvelle infrastructure n'a pas fait l'objet d'un consensus, loin s'en faut, les attentes ont en revanche été partagées concernant les transports régionaux, pour lesquels des investissements massifs et rapides ont été demandés.
Prenant acte de ces oppositions, le Préfet du Var, a demandé le 17 octobre à RFF d'abandonner les hypothèses d'une gare à Toulon Est d'une part et d'un passage d'une ligne nouvelle intégralement en site propre dans le Sillon permien d'autre part.

Ces considérations ont naturellement infléchi les discussions sur les fuseaux de passage dans le Var. A l'Ouest de Toulon (secteur C), la plupart des acteurs ont déclaré leur hostilité à l'ensemble des fuseaux proposés. Néanmoins, les participants ont pu analyser séparément ces différentes options de passage. **Si le fuseau C5 (traversée du bassin du Beausset puis jumelage avec l'A50) a été jugé inacceptable à tous points de vue, les autres ont été, en comparaison, un peu moins repoussés.** Des adaptations significatives aux enjeux environnementaux ont cependant été réclamées. Concernant la gare, les acteurs privilégient très largement une implantation à Toulon-centre, dont la faisabilité technique reste cependant à confirmer. Le passage de Toulon en souterrain est réclamé par tous.

Concernant la section D, qui correspond au passage dans le sillon permien, de fortes oppositions à toute ligne nouvelle en surface se sont maintenues au long de la concertation. Les acteurs exigent **un passage en tunnel, ou a défaut un jumelage avec les emprises ferroviaires ou autoroutières existantes.** Cette exigence est également apparue concernant le secteur E (Pierrefeu – Les Arcs), et a donc abouti à une réflexion particulière sur le contournement des villes, puisque le jumelage avec la ligne existante est impossible lorsque celle-ci traverse des zones urbanisées.
Les opinions ont ainsi été très diverses quant aux solutions à retenir pour le contournement de Puget-Ville, Gonfaron et Vidauban notamment. Peu contestée dans son principe, la gare Est-Var a également fait l'objet de débats quant à sa localisation. En revanche, les positions ont plutôt convergé concernant le passage au Sud de la plaine de Vidauban, aux Arcs et jusqu'au Muy au pied du massif des Maures. Concernant le secteur F enfin, les avis ont aussi été divers, aussi bien à propos du contournement des Arcs que du choix entre les fuseaux nord (F1) et sud (F2). Pour les uns, la préservation des espaces agricoles et naturels du Nord milite pour un passage au Sud alors que pour les autres, les enjeux hydrauliques du Sud rendent le fuseau F2 rédhibitoire.

3.2.3 LES ENJEUX SOULEVÉS DANS LES ALPES-MARITIMES

Dans l'ensemble, les Alpes-Maritimes ont souhaité l'arrivée de la ligne nouvelle. Si certains ont regretté le scénario « Côte d'Azur », c'est avant tout parce que **la rapidité de la liaison vers Paris est de leur point de vue importante.** Cette notion de vitesse a revêtu une grande importance aux yeux de plusieurs personnes, qui envisageaient d'abord les liaisons vers Marseille, et au-delà, l'ensemble de l'arc méditerranéen, avant celles vers Paris.

L'importance de l'amélioration des réseaux de transport en commun et leur maillage avec la nouvelle infrastructure se sont également avérés un enjeu majeur pour bon nombre de participants. Cet argument a en partie nourri les débats sur l'implantation de la gare nouvelle à l'Ouest des Alpes-Maritimes, à laquelle certains préféraient une gare à Cannes. De même, une gare nouvelle à Nice Saint-Isidore a été privilégiée par quelques uns.

Enfin, la question du fret a été soulevée avec bien plus d'acuité que dans les autres départements, de nombreuses demandes étant exprimées **en faveur d'une mixité de la ligne nouvelle.**

Les échanges se sont caractérisés par des demandes d'explications sur les améliorations des dessertes TER, sur le rapport entre coût des investissements et temps gagné, dans le domaine de l'exploitation ferroviaire (desserte cannoise, domestication entre Nice-aéroport et Nice-ville) ou encore sur le plan environnemental.
Ces réflexions se sont poursuivies par la discussion sur les fuseaux de passage, qui a permis dans la plupart des cas de définir des solutions préférentielles. Dans le secteur G, malgré des avis divers, **le fuseau médian (G2) a eu tendance à fédérer les participants en ce qu'il permettrait une localisation de la gare Ouest-Alpes-Maritimes jugée plus favorable.** Plus au Sud, les conditions d'accès ont été considérées comme moins satisfaisantes, tandis qu'une implantation plus au Nord entraînerait, selon le groupe de travail, un bénéfice moins large pour le territoire. Une inquiétude quant aux modalités de traversée (souterraine ou aérienne) de l'Ouest du département a été exprimée, notamment par le groupe de travail de Sophia-Antipolis et par des élus du secteur.

LIAISON FERROVIAIRE NICE-ITALIE, UNE CONCERTATION SPÉCIFIQUE

À l'occasion du Comité de pilotage du 17 janvier 2011, le député-maire de Nice a demandé la prise en compte de la liaison Nice-Italie dans le cadre de l'enquête d'utilité publique programmée en 2015, requête approuvée par la ministre de l'Ecologie, du Développement Durable, des Transports et du Logement. L'intérêt de cette liaison avait en effet recueilli un large soutien des acteurs associatifs et institutionnels des Alpes-Maritimes dès le débat public sur la LGV PACA en 2005.

Le Président de Réseau Ferré de France a donc saisi, en août 2011, la Commission nationale du débat public qui a recommandé l'organisation d'une concertation spécifique mais réalisée en cohérence avec le calendrier de la concertation sur le projet LGV PACA.

Philippe Marzolf a été nommé garant de la concertation sur la liaison ferroviaire Nice-Italie. A ce titre, il a publié un rapport de cette concertation qui s'est déroulée du 16 janvier au 16 février 2012 et qui s'est notamment traduite par deux réunions publiques et deux réunions du groupe de travail géographique. Le public pouvait par ailleurs consulter des expositions à Nice, Menton et Monaco, où étaient mis à disposition des registres et un dossier de concertation, accompagné d'une synthèse. Cette concertation fait

également l'objet d'un compte-rendu du maître d'ouvrage, publié en décembre 2012. Enfin, le public pouvait consulter le site Internet *www.lgvpaca.fr* sur lequel une rubrique dédiée à cette concertation a été créée.

À Nice (secteur H), le choix portait sur un passage en tunnel ou en surface. Les participants ont estimé la **seconde solution (fuseau H2) plus réaliste,** et donc de nature à ne pas empêcher la réalisation du projet dans un délai raisonnable. Cette option devrait s'accompagner selon eux de **voies dédiées aux TAGV.** A cette occasion, les acteurs ont également rappelé que la desserte de Nice-Ville était essentielle et que la création d'une gare à Nice-Aéroport ne devait pas entraîner une réduction de la desserte de Nice-Ville.

3.3 DANS LES GROUPES DE TRAVAIL THÉMATIQUES

La synthèse des échanges est présentée en annexe. Les verbatim sont téléchargeables sur le site internet.

3.3.1 LE GROUPE CONSACRÉ À LA VITICULTURE ET L'AGRICULTURE DANS LE VAR

La question de **l'emprise foncière** de la nouvelle infrastructure, qui soulevait bon nombre d'inquiétudes parmi les acteurs de ce secteur, a été évoquée : une ligne nouvelle utilise en moyenne, tous aménagements compris, 12 hectares par kilomètre. Les opposants au projet ont multiplié ce chiffre avec le kilométrage de ligne nouvelle dans le Var pour annoncer dans la presse que 1 700 ha de terres agricoles allaient être détruites. En fait, ce chiffre doit être divisé par 3 à 6 en fonction des fuseaux présentés.

Beaucoup de participants attendaient de disposer d'informations plus détaillées avant de se prononcer sur les scénarios, les impacts du projet (économiques notamment) étant à ce stade jugés difficiles à quantifier, même si la marge brute par production pouvait constituer un élément utile à la comparaison des fuseaux de passage.

De nombreuses inquiétudes ont en tout cas été exprimées, le scénario 2, de la grande vitesse, suscitant d'ores et déjà le rejet du groupe de travail. Les trois autres scénarios ne se différenciant guère de leur point de vue, les participants ont attendu la définition plus détaillée des fuseaux, pour émettre une opinion. Certains ont regretté le choix du scénario des Métropoles du Sud par rapport au scénario Côte d'Azur, voire le choix, selon eux, de la grande vitesse par rapport aux TER. Plusieurs membres du groupe de travail ont appelé à **la plus forte mutualisation possible de la ligne nouvelle avec les emprises existantes ou les autres couloirs de nuisances actuels** (l'autoroute, par exemple). Une gare à Toulon Est a été présentée comme une menace pour l'activité horticole par les acteurs de cette filière.

3.3.2 LE GROUPE CONSACRÉ À L'AGRICULTURE DANS LES BOUCHES-DU-RHÔNE

Le groupe de travail s'est constitué au début de la discussion relative aux fuseaux, non pour se prononcer sur l'un ou l'autre de ceux-ci mais dans le but d'apporter un éclairage spécifique sur les **enjeux agricoles.**

Alors que les terres agricoles de l'Est marseillais au Pays d'Aubagne sont déjà soumises à une forte pression urbaine, et à ce titre protégées par les documents d'urbanisme de certaines communes, le groupe a jugé inacceptable la consommation d'un seul mètre carré de terres agricoles par le projet. L'aire d'adhésion du futur Parc national des Calanques et le poljé de Cuges ont été également jugés « intouchables ».

Plusieurs membres du groupe ont par conséquent rejeté l'ensemble des fuseaux proposés, y compris le fuseau alternatif au titre de ses impacts sur les terres du Grand Rouvière. A l'unanimité, le groupe a considéré que

tous les fuseaux entraînaient en effet un fort impact sur l'activité agricole. Compte tenu d'un tel rejet, peu d'acteurs ont développé une analyse différentielle des fuseaux. Il a malgré tout été noté le moindre impact des fuseaux B2 et B3 sur l'agriculture traditionnelle mais leur impact notable, comme tous les fuseaux, sur le sylvopastoralisme. La perte inévitable de l'AOC avec le fuseau B1, même en tranchée couverte, a également été mise en avant.
L'agriculture locale doit protéger et développer ses spécificités : maraîchage, sylvopastoralisme, viticulture... La philosophie du « produire et consommer local » a rendu le groupe enclin à privilégier **le développement des déplacements quotidiens à celui des liaisons longue distance.**

3.3.3 LE GROUPE CONSACRÉ AUX GARES

Ce groupe de travail a été constitué dans le but d'alimenter les réflexions des groupes de travail géographiques et de dresser l'inventaire des points à aborder dans les phases d'études ultérieures, concernant notamment **l'intermodalité et l'insertion dans l'environnement urbain.** Il n'avait pas pour objet de discuter de la localisation des gares, sujet relevant des seuls groupes de travail géographiques.

Le groupe a débattu du **« rapport sur la gare contemporaine »** réalisé en 2008 par la Sénatrice Fabienne Keller. Le rôle urbain de la gare et son statut de lieu de vie et d'activités, l'enjeu prioritaire de l'intermodalité et la nécessité d'une gouvernance partenariale ont été rappelés. En Provence-Alpes-Côte d'Azur, ces aspects se heurtent à des problèmes d'accessibilité des gares et d'étalement urbain. La **densification des zones urbaines** et l'implantation des gares en centre-ville sont ainsi apparues comme des nécessités. Pour certains intervenants, le maillage serait un critère de choix essentiel pour l'implantation des gares.

La gare Ouest Alpes-Maritimes a occupé une large part des débats, en lien avec une gare de Cannes centre souhaitée par certains participants. Cependant, compte tenu de ses objectifs de desserte du Moyen-Pays, une gare nouvelle Ouest Alpes-Maritimes située à l'intersection de la ligne Cannes-Grasse offrirait le meilleur compromis entre la desserte et le coût. Du point de vue de ce dernier critère, le surcoût de la solution Cannes Centre ayant été jugé rédhibitoire par le Comité de pilotage de juillet 2011, cette solution n'a pas été retenue pour être portée à la concertation. Cependant, plusieurs participants ont opposé à ces arguments la **cohérence avec le SCOT Ouest,** en cours d'élaboration, ou la **faiblesse actuelle des liaisons Cannes-Grasse,** qui militeraient selon eux pour une localisation à Cannes centre.

Un **retour d'expérience** sur ce thème a été présenté : il a permis de comparer les avantages et inconvénients respectifs des gares en centre-ville et des gares périphériques. L'auteur du retour d'expérience a déclaré qu'en PACA, la solution résidait à ses yeux dans une desserte des centres dans les conditions de la grande vitesse, c'est-à-dire par le biais de gares souterraines. Cette analyse a été contestée par plusieurs participants pour lesquels l'enjeu résidait davantage dans le maillage que dans le gain de temps.

3.3.4 LE GROUPE CONSACRÉ AU FRET ET À LA LOGISTIQUE

Le groupe « Fret et Logistique » s'est constitué principalement autour de la question du fret sur l'axe Marseille Vintimille, les réflexions abordant également notamment la question de la mixité de la ligne. Les travaux de ce groupe se sont basés sur une importante bibliographie : plusieurs études ont été citées dans ce cadre, parfois présentées par des intervenants en réunion. Cette bibliographie est publiée sur le site du projet.

L'ensemble des participants s'est accordé sur **la nécessité de développer le fret et la filière logistique** dans la région. La desserte du port de Marseille, le lien avec l'Italie, la faiblesse des infrastructures dédiées au fret, le besoin de report modal compte tenu du volume de marchandises transportées actuellement par camions, le nombre peu élevé de bases logistiques à l'Est de la région (par manque de foncier) ont figuré parmi les enjeux cités par le groupe.

Si le **développement de l'axe fret Marseille-Vintimille** a donc été souhaité, des intervenants ont néanmoins rappelé que celui-ci n'avait **pas vocation à devenir un axe lourd pour le transit des marchandises.** Selon

eux, **la priorité résidait davantage dans la desserte de Nice et de la Côte d'Azur,** le trafic de transit pouvant être assuré par des modes plus performants tels que les autoroutes maritimes.

Certains participants ont exprimé le besoin de **préserver le foncier ferroviaire pour permettre le développement des activités logistiques.** A l'inverse, certains ont déploré des « erreurs » commises, selon eux, dans les Alpes-Maritimes en matière d'aménagement et de transports, comme en témoignait le déplacement du Marché d'Intérêt National (MIN) d'un site embranché sur le réseau ferré vers un nouveau site uniquement desservi par la route.

Pour certains participants, **l'importance de la mixité** justifiait que, dans la conception de la ligne nouvelle, l'adaptation au fret fût prise en compte. Le **maillage du réseau** a également été évoqué comme un impératif permettant d'assurer le maintien des liaisons en cas d'incident.

Plusieurs intervenants ont appelé à la **constitution d'un axe ferroviaire fret performant le long de l'arc méditerranéen.** Cependant, des participants ont souligné qu'il restait nécessaire d'actionner des leviers économiques et financiers pour rendre le fret ferroviaire compétitif à l'échelle nationale voire européenne.

Si le groupe de travail s'est ainsi entendu sur la **priorité à accorder à la limitation du trafic routier sur l'A8, les avis ont divergé quant à la mixité de la ligne nouvelle** (avec ou sans modification des pentes) : certains ont ainsi estimé qu'il existait des solutions plus appropriées (utilisation de la ligne existante, utilisation de navettes maritimes,...). D'autres ont appelé à poser la problématique en termes d'approche globale intégrant aussi la ligne existante, plutôt que de fonder la réflexion sur la seule question de la mixité de la ligne nouvelle.

Pour autant, certains ont jugé que l'objectif d'un important report modal ne pouvait pas être satisfait par la seule libération de capacité sur la ligne existante. Le **transport de matières dangereuses** a posé également plusieurs questions. Appelé à se détourner du mode routier, ce type de transport peut-il être assuré par le fer, d'autant que la ligne existante traverse des zones fortement urbanisées ?

En revanche, le trafic lié au Grand Port Maritime de Marseille s'organise avant tout sur un axe Nord-Sud, les connexions avec l'Italie étant minoritaires. D'après les participants, améliorer le transport de conteneurs entre Marseille et Gênes pourrait même entraîner un effet pervers pour le GPMM, dont le concurrent italien pourrait se trouver favorisé. Un enjeu existe cependant concernant la desserte de l'Italie du Nord.

Enfin, les participants se sont accordés sur **l'évolution future du modèle du fret ferroviaire.** Des solutions innovantes sont appelées à émerger, impliquant notamment des opérateurs ferroviaires de proximité, pour peu que les infrastructures dédiées au fret soient durablement préservées de la pression foncière.

3.4 DANS LES QUESTIONS ET LES AVIS ADRESSÉS AU MAÎTRE D'OUVRAGE

3.4.1 PAR LE BIAIS DU SITE INTERNET

De grandes tendances concernant les thèmes abordés, les avis exprimés, ainsi que la tonalité générale des messages peuvent se dégager des questions posées et diffèrent par département. Majoritairement négative dans le Var et Bouches-du-Rhône, la tonalité des questions est plus équilibrée dans les Alpes-Maritimes.

Alors que la concertation portait essentiellement sur le choix des scénarios et des fuseaux, l'outil questions-réponses disponible sur le site Internet du projet a été très peu utilisé à cet effet (23 questions ou avis). La majeure partie des questions émane ainsi de propriétaires inquiets de l'impact du futur tracé sur leur bien : seule une réponse d'attente a pu leur être transmise, le tracé précis n'étant pas l'objet de la présente concertation.

Une grande partie des avis exprimés portent sur la globalité du projet et sont principalement le fait d'opposants. On constatera d'ailleurs que le scénario des Métropoles du Sud continue à faire l'objet de remises en cause au profit principalement d'une liaison directe Aix-Nice : c'est le cas dans le Var, où les impacts du scénario des Métropoles du Sud sont jugés excessifs, mais également dans les Alpes-Maritimes où plusieurs internautes souhaiteraient un trajet plus direct entre Paris et Nice.

Les questions de **coût et de rentabilité** du projet sont assez présentes, sous-entendant dans la plupart des cas des doutes de la part de leurs auteurs quant à l'opportunité du projet. Dans certains cas, les internautes prennent acte d'un impact de la création d'une nouvelle infrastructure sur leur cadre de vie et s'enquièrent des mesures compensatoires.
Par ailleurs, les futures **dessertes des gares existantes** par les trains à grande vitesse à l'horizon du projet et **l'emplacement des gares nouvelles** suscitent, localement, un intérêt certain. La conduite de la concertation fait enfin l'objet de certaines questions, ou plus exactement de doutes dans la plupart des avis exprimés. En revanche, relativement peu de questions concernent d'autres sujets fréquemment évoqués au sein des groupes de travail, notamment l'amélioration des transports régionaux et la mutualisation avec les infrastructures existantes, souvent abordées dans le Var.

3.4.2 PAR LE BIAIS DES REGISTRES

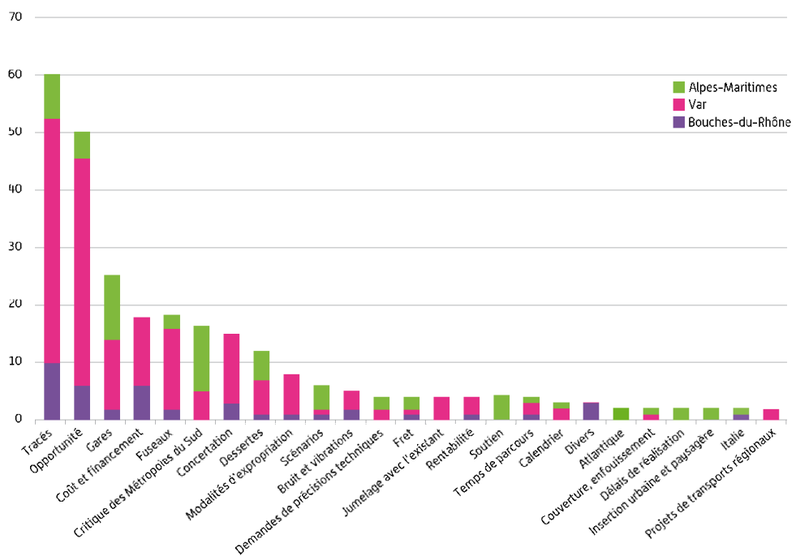
Les 3 remarques laissées dans les registres de la concertation concernent **l'emplacement de la gare à Toulon** (contre Toulon Est, pour Toulon Centre, malgré d'énormes difficultés à prévoir).

3.4.3 PAR LE BIAIS DES COURRIERS

Sur les 27 courriers reçus des Bouches-du-Rhône, près de la moitié consistent en des prises de position sur les **scénarios, en majorité en faveur du « plus rapide »** (11 courriers sur 13, les deux exceptions étant des courriers en faveur du « plus économique »). Les autres courriers font part d'une opposition au projet ou traduisent une inquiétude quant à ses impacts (3 courriers sur l'agriculture, l'environnement ou le poljé de Cuges). Les autres courriers n'expriment pas de problématique précise (questions, remarques sur la concertation, simple demande d'information, etc.)

Dans le Var, 5 courriers expriment une **opposition au projet,** tandis que 3 autres habitants s'enquièrent d'un tracé plus précis, en lien notamment avec de possibles expropriations. Deux courriers n'expriment pas de problématique précise et le dernier consiste en une critique de l'efficacité de la concertation.
Dans les Alpes-Maritimes enfin, les courriers expriment diverses préoccupations, des plus générales (un courrier

Les thématiques des questions posées sur le site projet



sur la conciliation des enjeux environnementaux et financiers, un sur des impacts jugés excessifs, une critique du tracé des Métropoles du Sud) aux plus particulières (une demande de tunnel sous Villeneuve-Loubet, une demande de liaisons directes supplémentaires Nice-Cagnes, une sur la desserte de Cannes centre au lieu d'Ouest Alpes-Maritimes).

3.5 DANS LES MOTIONS ET CONTRIBUTIONS

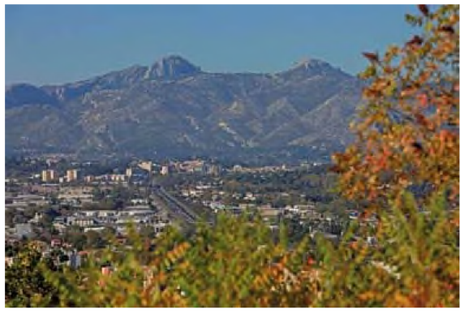
Des motions, délibérations et contributions ont été adressées au maître d'ouvrage au cours de la concertation. Celles-ci ont été publiées sur le site Internet du projet.

Dans les Bouches-du-Rhône, les motions et contributions ont essentiellement porté sur les **enjeux du secteur d'Aubagne et de la Sainte-Baume.** Les enjeux humains, écologiques et paysagers y ont été particulièrement évoqués, les auteurs développant souvent les différents usages des territoires traversés (agriculture, patrimoine, loisirs...) ou les espèces protégées qui s'y rencontrent. Les conclusions ont varié de la vigilance sur les impacts de la ligne nouvelle à l'opposition totale au projet. Certaines contributions ont détaillé les impacts des différents fuseaux, dégageant parfois un tracé jugé moins néfaste. Le fuseau alternatif produit pendant la concertation fait l'objet de prises de position tranchées en sa faveur comme en sa défaveur, de la part d'acteurs traduisant par écrit une position qu'ils n'ont pu défendre en réunion du fait de la suspension de la fin de la phase de concertation dans ce secteur.

Dans le Var, des contributions parfois très détaillées ont été produites. Certaines d'entre elles ont consisté en la **présentation de scénarios alternatifs,** en « jouant » sur les possibilités de panachage ligne nouvelle / ligne existante (voire parfois sur la réutilisation intégrale de l'existant, sans ligne nouvelle) et sur les différentes possibilités de desserte de Toulon. Une contribution a été publiée en réaction à ces propositions alternatives pour souligner leurs possibles impacts à La Garde. Par ailleurs, des acteurs ont utilisé la contribution comme outil permettant de **donner un caractère formel à des déclarations** tenues en réunion ou exprimées par courrier. Ces déclarations posent des réserves sur le déroulement de la concertation. Plusieurs communes ont également voté des motions, toutes manifestant une **opposition au projet en l'état** et réclamant soit l'enfouissement, soit l'utilisation des lignes existantes.

Dans les Alpes-Maritimes, des scénarios alternatifs ont été également proposés (desserte de Toulon « en fourche », tracé Nord entre Les Arcs et Grasse...). Les contributions ont également porté sur des **demandes complémentaires au projet** (raccordement aux transports collectifs de la Plaine du Var). La gare Ouest Alpes-Maritimes s'est quant à elle trouvée au centre de quelques contributions : certains acteurs se sont inquiétés de ses impacts dans les différents fuseaux proposés, d'autres lui préférant une desserte directe de Cannes. Plusieurs acteurs ont publié **des contributions de soutien au projet,** demandant souvent que les oppositions varoises n'empêchent pas sa réalisation. A cette fin, plusieurs ont suggéré de faire débuter les travaux par les Alpes-Maritimes, ce qui permettrait au moins le délestage de la voie classique. Dans ce département, plusieurs motions ont été publiées, essentiellement de la part de communes qui, tout en soutenant le projet, s'inquiètent des conditions de passage de la ligne nouvelle sur leur territoire et demandent de ce fait un **passage en tunnel.**

Un acteur a publié une contribution spécifique, militant pour un réseau maillé, qui privilégierait la desserte des gares en centre-ville, la mixité fret-voyageurs et une utilisation aussi poussée que possible des emprises ferroviaires existantes.



3.6 SUR INTERNET

Au-delà des questions et avis adressés au maître d'ouvrage par le biais du site Internet du projet, le système ferroviaire porté par la LGV PACA a été fortement débattu sur internet.

Le projet, fortement politisé avant la concertation, a été approprié, entre septembre et début novembre par la population locale, représentée par les associations et élus de village impactés, qui constituent la majorité des acteurs. Néanmoins, les grands élus et le Préfet de région sont restés fortement cités, se repositionnant en décembre dès l'annonce de premières décisions.

Au fil de la concertation, les **comportements** ont évolué :
- Ouverture globale à la discussion en septembre avec des propositions alternatives à l'appui
- Renforcement de l'opposition en octobre
- Durcissement et radicalisation des positions en novembre, contre le projet dans sa totalité
- Unité et manifestations communes d'associations et d'élus locaux en décembre.

Les acteurs principaux sont liés à l'opposition, et on assiste à un renforcement des tonalités négatives (65% à la fin de la concertation contre 42% avant).
Les partisans se font néanmoins davantage entendre, à l'aide de pétitions ou de la page Facebook à l'initiative de la CCI des Alpes Maritimes et les tonalités positives émergent (15% à la fin de la période contre 12% au démarrage.). Cette radicalisation des positions se traduit par un effacement des tonalités neutres ou mitigées qui passent de 46% avant la concertation à 20% fin décembre.

Les thématiques mises en avant au cours des 6 mois précédant la concertation concernaient le coût jugé « pharaonique », le besoin de TER, la rénovation du réseau actuel, les impacts environnementaux (paysage, zones habitées, viticulture), l'absence d'intérêt général, l'augmentation du prix du foncier, les nuisances sonores et hydrogéologiques.

Ces thématiques ont été largement reprises tout au long de la concertation, avec **une insistance particulière sur le besoin de TER, l'importance du coût, l'impact viticole, et la nécessité de rénover le réseau actuel.** Il convient néanmoins de spécifier quelques particularités propres à chaque mois de la concertation.

Le Var, ainsi qu'Aubagne et la vallée de l'Huveaune, ont dominé les échanges, mais **c'est dans les Alpes-Maritimes que les partisans se sont majoritairement exprimés.**

Vos questions
sur le programme
et la concertation

4 LES PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION

De son ouverture à la décision du Comité de pilotage le 22 décembre 2011, cette première phase de concertation s'est avérée riche d'enseignements, dont RFF tiendra compte dans la poursuite des études.

4.1 LES ENSEIGNEMENTS SUR LE DISPOSITIF DE CONCERTATION

4.1.1 UNE CONCERTATION GLOBALEMENT ACCEPTÉE ET RESPECTÉE, BIEN QUE JUGÉE TROP COURTE

Si le dispositif de concertation, établi par la charte de concertation et validé par le Comité de pilotage du 17 janvier 2011, a globalement été accepté et respecté par les acteurs, comme en témoigne la tenue de 83% des réunions de concertation prévues, il n'en reste pas moins vrai que les acteurs, notamment à l'occasion du collège des acteurs, ont majoritairement considéré le calendrier de la concertation comme trop court pour que les échanges soient pleinement productifs et fructueux. Nombre d'entre eux auraient souhaité que les groupes de travail soient plus espacés, de manière à disposer de plus de temps pour examiner les supports remis à la concertation.

Ce calendrier a été jugé d'autant plus serré que la durée initialement prévue dans la charte de concertation pour cette première phase été réduite par décision du Comité de pilotage.

Il en a également résulté un nombre important de demandes d'éclairages complémentaires pour être en mesure de se forger une opinion, tant sur les scénarios que sur les fuseaux.

4.1.2 DES GROUPES DE TRAVAIL ET DOCUMENTS TECHNIQUES APPRÉCIÉS

Les acteurs se sont appropriés les Groupes de travail, comme en témoignent l'activité de ces groupes, la participation forte et suivie et l'intérêt que leurs membres ont manifesté.

Souvent, les demandes d'informations et d'expertises complémentaires ont souligné le souci d'être pleinement éclairés des enjeux du projet avant de se prononcer sur les scénarios puis les fuseaux soumis à la concertation.

La reconduction de ces groupes a d'ailleurs été souhaitée pour la suite, et notamment pour la concertation portant sur le projet visant à améliorer la liaison ferroviaire entre Nice et l'Italie.

Par ailleurs, la documentation technique remise aux acteurs lors des Groupes de travail a été appréciée et très rares ont été les demandes de correction de ces documents. Ces documents sont :

- le kit du concertant, pochette contenant la plaquette projet, la charte de concertation, la note méthodologique de sélection des scénarios, les fiches scénarios, les fiches secteur, les 20 fiches variantes et les supports présentés lors des premiers comités territoriaux,
- le projet de territoires,
- l'atlas de la zone d'études préférentielle,
- l'atlas des sensibilités sur l'ensemble de la zone d'études préférentielle,
- les fiches fuseaux.

De plus, le garant établit et publie son propre bilan de la concertation.

4.2 LES ENSEIGNEMENTS POUR LE PROJET

La concertation avait pour but d'aboutir au choix d'un scénario préférentiel, puis à la définition de fuseaux d'études prioritaires d'une largeur d'environ 1 000 mètres. Comme en témoignent les verbatim des réunions, les nombreux échanges et le présent bilan, la concertation a bel et bien permis aux participants de s'exprimer sur ces deux aspects et a produit des enseignements significatifs sur les fuseaux.

4.2.1 DES POINTS DE CONSENSUS ET DE DÉSACCORD

A l'échelle globale du projet, le Comité de pilotage du 22 décembre 2011 a entériné une série de consensus et de désaccords issus de cette phase de concertation.

Les principaux points de consensus qui ressortent de la concertation sont les suivants :

- Donner la priorité au réseau régional modernisé
- Le réseau existant est saturé
- Les capacités ferroviaires doivent être doublées
- Le scénario « zéro » qui cherche à doubler ces lignes sur place n'est pas satisfaisant (très coûteux et très difficile à réaliser)
- Les gares nouvelles doivent être intermodales et interconnectées avec le réseau existant
- Développer l'arc méditerranéen et la liaison avec l'Italie
- Positionner la gare de Marseille en souterrain sous la gare Saint-Charles
- Utiliser les emprises existantes dans le sillon permien pour doubler l'infrastructure
- Créer une nouvelle gare à l'Est du Var
- Créer une ligne nouvelle, en site propre, dans les Alpes-Maritimes
- Créer une gare au pôle d'échange de Nice-Aéroport
- Améliorer la liaison Nice – Monaco - Italie

Les principaux points de désaccords enregistrés durant la concertation sont :

- Notion de très grande vitesse
- Passage aux alentours d'Aubagne tel qu'envisagé par les fuseaux proposés
- Gare de Toulon Est
- Nouvelle infrastructure dans le sillon permien
- Passage dans le Bandol (fuseau C5)

En conséquence, le Comité de pilotage a décidé de poursuivre les études sur les options consensuelles dans les Alpes-Maritimes et les Bouches-du-Rhône et à l'abandon de la gare de Toulon Est, du fuseau de passage dans le Bandol et de la ligne nouvelle dans le sillon permien.

4.2.2 DES DEMANDES D'APPROFONDISSEMENT AU CŒUR DES ETUDES DU PREMIER SEMESTRE 2012

Un certain nombre de demandes d'approfondissement sont également ressorties de la concertation.

- Réaliser des aménagements coordonnés sur la ligne classique et la ligne nouvelle
- Mieux intégrer la desserte des bassins de vie dans les réflexions
- Optimiser le doublement de l'infrastructure dans les emprises existantes
- Limiter les nuisances pour les riverains et les impacts sur le milieu naturel
- Adapter la vitesse aux contraintes du territoire
- Examiner les conditions de développement du fret
- Approfondir le passage dans la vallée de l'Huveaune et aux alentours d'Aubagne
- Etudier la descente vers Toulon en évitant le secteur du Bandol
- Analyser l'opportunité et l'emplacement d'une gare à l'Ouest des Alpes-Maritimes
- Intégrer des études d'accessibilité, de fonctionnement avec les services TER et évaluer les contraintes géotechniques sur la base des sondages en cours et des conditions d'exploitation de la gare en phase travaux, dans la zone de Toulon centre.

Ces demandes sont au cœur des approfondissements que RFF doit étudier jusqu'à l'été 2012.

Conformément à la décision du Comité de pilotage du 22 décembre, les études à conduire devront permettre de **proposer le meilleur système ferroviaire, à partir des besoins de transport de proximité et des contraintes des territoires, d'approfondir les réflexions sur les points recueillant le consensus et d'affiner l'analyse des secteurs où des incompréhensions se sont fait jour localement.** RFF s'efforcera par ailleurs de définir des solutions sur les points de désaccord, en abandonnant notamment les options qui ont fait l'unanimité contre elles. La phase d'études à venir devra ainsi s'appuyer sur les deux objectifs prioritaires réaffirmés au cours de la concertation, et partagés par RFF et les partenaires co-financeurs du projet :

- de Marseille à la frontière italienne, faciliter les transports du quotidien ;
- réaliser des liaisons performantes entre les trois principales métropoles de la région, en aménageant le réseau existant et en créant des sections de ligne nouvelle, pour assurer ainsi l'efficacité du transport ferroviaire national et international.

Comme RFF s'y est engagé, **les résultats de cette réflexion seront soumis à une seconde phase de concertation,** dont les modalités seront elles-mêmes précisées en partenariat avec les différents acteurs, dans le cadre des dispositifs prévus par la Charte : le Collège des acteurs et le Comité de la concertation.

NOTES

KPH - 12/2012 - © RFF/ Vincent Lucas - Imprimé sur du papier PEFC - issu de forêts durablement gérées.

ON—MIDI PYRENEES—NORD PAS DE CALAIS PICARDIE—PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR—RHÔNE ALPES AUVERGNE
CÔTE D'AZUR—RHÔNE ALPES AUVERGNE
LIMOUSIN—HAUTE ET BASSE NORMANDIE—ÎLE DE FRANCE—LANGUEDOC ROUSSILLON—MIDI PYRÉNÉES—NORD PA
NE FRANCHE COMTÉ—BRETAGNE PAYS DE LA LOIRE—CENTRE LIMOUSIN—HAUTE ET BASSE NORMANDIE—ÎLE DE
—RHÔNE ALPES AUVERGNE
NAGEMENT

www.lgvpaca.fr

Réseau ferré de France
Mission LGV PACA
Les Docks - Atrium 10.4 - 10, Place de la Joliette - BP 85404 - Marseille Cedex 02
Tél. 33 (0)4 96 17 04 80 - Fax 33 (0)4 96 17 04 99 - www.rff.fr

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

3.9 BILAN A DESTINATION DE LA COMMISSION NATIONALE DE DEBAT PUBLIC – MAI 2011 (SUR LA BASE DES PHASES DES ETUDES COMPLEMENTAIRES AU DEBAT 2006-2008)

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

LGV PACA

La consultation des acteurs et l'information du public

Bilan à destination de la Commission Nationale du Débat Public

Phase des études complémentaires consécutive au débat public (2006-2008)

Mai 2011

AVERTISSEMENT

Ce bilan rend compte du dispositif de consultation des acteurs et d'information du public (CAIP) mis en place par Réseau ferré de France (RFF) après le débat public tenu en 2005 dans le cadre des études dites « complémentaires » conduites sur le projet de la LGV PACA entre 2006 et 2008.

Réseau ferré de France a souhaité que ce bilan soit réalisé par un tiers afin de favoriser le regard critique issu en particulier du recueil des perceptions des acteurs qui ont participé à ce dispositif. RFF a ainsi confié ce travail d'analyse à l'association Arenes, qui a rédigé le présent document.

Ce bilan exprime les constats et analyses réalisés par Arenes, dont Réseau ferré de France prend acte et souhaite tirer les enseignements, notamment dans le cadre de la préparation de la nouvelle phase de concertation que RFF va conduire à partir de 2011 et tout au long de la réalisation des études préalables à l'enquête d'utilité publique.

Les principaux résultats de ce travail ont été restitués le 9 juin 2010 en réunion plénière auprès d'environ 150 acteurs. Les échanges auxquels cette restitution a donné lieu ont permis d'enrichir le présent document[1].

Ce bilan est adressé au Président de la Commission nationale du débat public (CNDP) ainsi qu'au garant de la concertation, également vice-président de la CNDP. Il est également rendu public sur le site Internet du projet : www.lgvpaca.fr.

NB : Les citations produites dans ce document, lorsqu'elles ne sont pas référencées, proviennent de la série d'entretiens menée par Arenes de mars à mai 2010, dans le cadre de la réalisation du présent bilan.

[1] Le verbatim et la synthèse de cette réunion sont disponibles sur le site de RFF : www.lgvpaca.fr

Table des matières

AVERTISSEMENT 3

INTRODUCTION 6

1. BILAN DE LA CONSULTATION DES ACTEURS ET DE L'INFORMATION DU PUBLIC (CAIP) 8

1.1. LA CONCEPTION DU DISPOSITIF 8

1.2. MODALITES ET MISE EN ŒUVRE DE LA CAIP 11

1.2.1. La charte 11

1.2.2. L'information du public 11

1.2.3. La consultation des acteurs 12

1.2.4. Le rôle du garant 16

1.3. BILAN QUANTITATIF DE LA PARTICIPATION DES ACTEURS AUX GROUPES THEMATIQUES 16

1.3.1. Par groupe thématique 16

1.3.2. Par type d'acteurs 18

1.3.3. Par département d'origine 19

1.4. BILAN DES ECHANGES 20

1.4.1. Les groupes thématiques 20

1.4.2. Les réunions plénières 24

1.5. LES PRINCIPAUX RESULTATS DE LA CONSULTATION 26

1.5.1. Les fiches action 26

1.5.2. Les 17 critères de développement durable par les acteurs lors de la réunion du 7 février 2008 30

2. ANALYSE DE LA CAIP : QUELLES LEÇONS DE L'EXPERIENCE ? 31

Eléments de compréhension autour de la mission de médiation pilotée par M. Cousquer : Février – Juin 2009 ..... *31*

2.1. Le découplage entre la gouvernance et la concertation..... 32

2.1.1. Des études difficiles à mener au sein d'une gouvernance partagée en échec 32

2.1.2. Le découplage de la CAIP et de la gouvernance du projet à l'origine de frustrations 33

2.2. La CAIP comme l'une des scènes cloisonnées du projet..... 34

2.3. Des échanges malgré tout productifs..... 35

2.4. L'information du public, un rendez vous manqué..... 36

CONCLUSION : VERS UN RENOUVELLEMENT DES PRINCIPES DE LA CONCERTATION SUR LE PROJET DE LGV PACA..... 38

ANNEXES 41

Chronologie du projet de LGV PACA - 2005-2009..... 43

Méthodologie utilisée pour l'élaboration du bilan de la phase de consultation des acteurs et d'information du public..... 47

Liste des personnes interrogées pour l'élaboration du bilan de la phase de consultation des acteurs et d'information du public..... 49

Charte de la consultation des acteurs et de l'information du public……..51

Fiches Action……..59

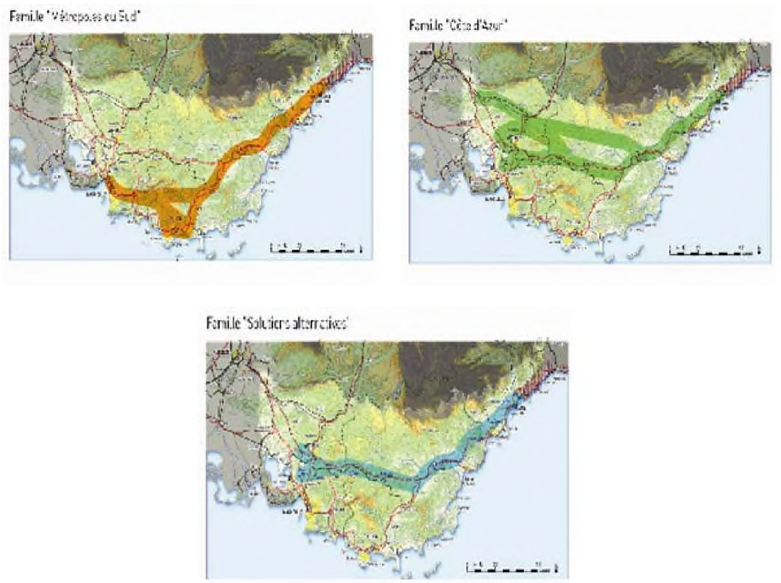
INTRODUCTION

Ce bilan rend compte du dispositif de consultation des acteurs et d'information du public (CAIP) mis en place par Réseau ferré de France entre 2006 et 2008, à l'issue du débat public qui s'est déroulé sur le projet de la LGV PACA au cours du premier semestre de 2005.

Les trois familles de scénarios issues du débat public de 2005 étaient les suivantes :

- Métropoles du Sud, passant par Marseille et Toulon.
- Côte d'Azur, privilégiant un tracé direct vers Nice à partir de la ligne grande vitesse Méditerranée au Nord de Marseille.
- Un scénario alternatif portant sur des liaisons régionales rapides, appuyées sur le réseau existant.

Des études dites « complémentaires » ont été engagées sur ces trois scénarios dès la mi-2006 afin de déterminer le scénario sur lequel porteraient par la suite les études dites « préliminaires. »



Trois familles de scénarios issues du débat public de 2005.
Source : RFF. Synthèse des études complémentaires consécutives au débat public

Ce dispositif de consultation des acteurs et d'information du public a accompagné les études « complémentaires » de juillet 2006 à juin 2008. Il a une place particulière dans l'histoire de RFF et du projet de LGV PACA : c'est la première fois que l'établissement a mis en place une démarche de concertation après un débat public, reposant sur des dispositifs innovants, tels que le recours à une charte et à un garant de la concertation. A l'issue des études complémentaires, le Ministre de l'Ecologie, de l'Environnement, du Développement Durable et de la Mer a confié en 2009 à M. Yves Cousquer une mission de médiation afin de parvenir au choix d'un scénario. A la suite de cette mission, la décision Ministérielle a finalement été prise en juin 2009 en faveur du scénario des Métropoles du Sud (MDS).

Seule la période de la CAIP (2006-2008) fait l'objet d'un bilan dans le présent document. Ce travail a cependant été mené dans un cadre plus large couvrant toute la période de juillet 2005 à juillet 2009. C'est pourquoi dans l'analyse, certains éléments débordant de la CAIP ont pu être mobilisés.

Ce bilan s'appuie à la fois sur des données factuelles concernant la mise en œuvre du dispositif, et sur les regards croisés des acteurs de la consultation (acteurs du territoire) et de la gouvernance (cofinanceurs du projet) durant les études « complémentaires. » Il rend notamment compte de la manière dont chaque type d'acteur a perçu son implication dans les dispositifs de partage de l'information et de consultation, de la manière dont le dispositif de consultation a été mis en œuvre et des résultats sur le projet et sur les relations entre les acteurs.

Cette démarche a permis de faire émerger des résultats partagés qui constituent un bilan tenant compte de la pluralité des points de vue.

Ce bilan est structuré en deux grandes parties :

- le bilan de la CAIP : conception du dispositif, mise en œuvre et principaux résultats.
- l'analyse de la CAIP et de la concertation post débat public en général de 2005 à 2009, à partir des perceptions des acteurs.

1. BILAN DE LA CONSULTATION DES ACTEURS ET DE L'INFORMATION DU PUBLIC (CAIP)

La consultation des acteurs et l'information du public sur le projet LGV PACA s'est déroulée de juillet 2006 à juin 2008, en accompagnement des études « complémentaires » décidées à l'issue du débat public. Le présent bilan porte sur la conception (1.1), les modalités et la mise en œuvre (1.2), la participation des acteurs (1.3), le contenu des échanges (1.4) et enfin les principaux résultats produits par le dispositif (1.5).

1.1. LA CONCEPTION DU DISPOSITIF

La conception du dispositif de consultation des acteurs et d'information du public prend ses origines dans le débat public de 2005. Elle est véritablement lancée en juillet 2006, après son approbation le 29 juin 2006 par le Comité d'orientation du projet, qui rassemble les cofinanceurs des études sur le projet.

- Une volonté exprimée par le maître d'ouvrage, et encouragée par la Commission particulière du débat public

Le débat public sur la LGV PACA a été très animé, par une participation et des contributions nombreuses, de toutes les catégories d'acteurs. A l'issue de ce débat, le maître d'ouvrage a souhaité poursuivre les échanges aussi bien avec les acteurs qu'avec le public. RFF fait alors des propositions à la Commission Particulière de Débat Public (CPDP) afin de poursuivre la concertation, et en formule les grandes lignes lors des trois réunions de clôture du débat public. A cette occasion également, la CPDP formule des préconisations en matière de concertation post débat, qu'elle précise dans son compte rendu du débat :

« En cas de poursuite du projet, la CPDP propose pour garantir la participation du public :

- La création d'un comité de concertation rassemblant les acteurs du débat ;
- La rédaction par les membres de ce comité d'une charte régissant le fonctionnement de la concertation sur le projet dans les années à venir ;
- La vérification par le garant nommé par la CNDP du bon fonctionnement de ce comité et de la mise en œuvre de sa charte ;

En matière d'information du public, la CPDP préconise que :

- Le garant veille aux bonnes conditions d'information du public tout au long du processus d'élaboration du projet ;
- un site Internet du projet soit maintenu et mis à jour tout au long de ce processus. »

Compte rendu du débat public LGV PACA, pp. 56-57.

Le maître d'ouvrage et la CPDP ont partagé le souhait d'établir un dispositif de concertation post débat public ; l'expression d'une volonté conjointe à ce sujet est une première pour les deux acteurs. Le maître d'ouvrage n'a pas encore produit de charte ou de dispositif de ce type, et dispose alors de peu de références dans ce domaine, à l'exception de la charte de la concertation du Ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement (MATE) de 1996, et de la concertation mise en place par le Réseau de transport d'électricité (RTE) à la suite du débat public sur la ligne THT Boutre-Carros. La CPDP reconnaît également la portée novatrice du dispositif, ce que souligne son Président, Philippe Marzolf en avançant quelques mois plus tard : « en tout cas, je peux vous dire qu'au niveau national, c'est la

première charte de consultation des acteurs et d'information du public qui est mise en place par un maître d'ouvrage, alors que nous avons organisé vingt débats publics depuis 2004[2]. »

- De la fin du débat public au lancement des études complémentaires

A l'issue du débat public, le projet entre dans une phase d'études complémentaires, décidées par RFF le 6 décembre 2005. RFF retient du débat public la nécessité de poursuivre les études, sur la base des scénarios qui ont été évoqués dans le débat public, et repris dans le compte rendu de la CPDP :

- « un projet de LGV pour rapprocher le plus possible Nice de Paris (dit « LGV Côte-d'Azur ») ;
- un projet de LGV desservant en chapelet les métropoles littorales (dit « LGV des Métropoles du Sud ») ;
- un projet portant sur des liaisons régionales rapides appuyées sur le réseau existant (dit « LGV des solutions alternatives »), »

Extrait de la décision de RFF du 6 décembre 2005.

Le scénario Métropoles du Sud, qui a reçu le soutien des grands élus avant et pendant le débat public, n'est pas choisi par Réseau ferré de France. Il devient cependant scénario de référence, sans que cette notion soit véritablement explicitée. Le directeur régional précise d'ailleurs que les trois familles feront l'objet d'une comparaison « sur un pied d'égalité ». Les études complémentaires doivent durer 18 mois et permettre de retenir un scénario sur lequel pourront s'engager les études préliminaires.

La décision de RFF de décembre 2005 traite également des questions de concertation et de participation du public, en fixant les objectifs suivants :

- « poursuivre avec les membres du comité d'orientation les concertations nécessaires à la bonne avancée du projet,
- mettre en place un dispositif d'information du public et de consultation des acteurs. »

Extrait de la décision de RFF du 6 décembre 2005.

La concertation concerne donc uniquement les partenaires cofinanceurs du projet, le reste des acteurs devant être consultés, et le public informé.

- L'élaboration de la charte de consultation des acteurs et d'information du public

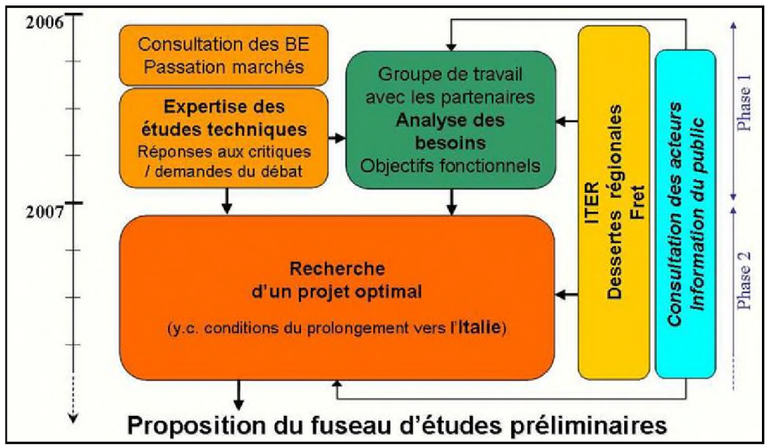
Au cours du premier semestre 2006, RFF élabore donc le dispositif de consultation des acteurs et d'information du public. Cette élaboration fait l'objet d'échanges entre l'unité concertation du siège de RFF, la direction régionale PACA, et le prestataire en stratégie et communication de RFF.

Ces discussions portent en particulier sur la nécessité d'une charte et la demande de nomination d'un garant à la CNDP (préconisée par la CPDP, mais ne faisant l'objet d'aucune obligation légale ou réglementaire). La rédaction d'une charte étant décidée, les échanges se poursuivent sur son contenu : les objectifs assignés à la consultation, les modalités de constitution et de réunion des groupes de travail, le pilotage de la consultation par une structure *ad hoc*, ou encore la confidentialité des documents transmis par RFF aux participants à la consultation.

[2] P. Marzolf, réunion des acteurs du 6 juillet 2006

Ces choix sont également discutés par le chef de projet avec les membres du Comité technique du projet. Ces derniers insistent notamment sur la nécessité de limiter la consultation au champ des modalités d'insertion du projet sur le territoire. La comparaison entre les différents scénarios, objet principal des études complémentaires, ne fait donc pas l'objet de la consultation des acteurs.

Un schéma général de fonctionnement des études complémentaires est inséré dans la charte de la concertation :



La charte proposée par RFF est finalement validée par le Comité d'orientation du projet le 29 juin 2006, sans observation particulière.

- Le lancement de la CAIP : la réunion du 6 juillet 2006

Très rapidement après le Comité d'orientation, le chef de projet invite les acteurs qui s'étaient mobilisés au cours du débat public à une réunion de lancement du processus de consultation des acteurs et d'information du public. Au cours de cette réunion, il précise le dispositif général de la conduite des échanges sur le projet, en trois points :

- **CONCERTATION sur la définition du projet optimal** avec les partenaires cofinanceurs du Comité d'orientation,
- **CONSULTATION sur les conditions d'inscription du projet** avec des groupes de travail thématiques regroupant les acteurs (collectivités territoriales, services et commissions consultatives de l'Etat, associations et chambres consulaires),
- **INFORMATION du public sur l'avancée du projet :** site Internet, journal d'information, etc.

Extrait du support de présentation de RFF, réunion des acteurs du 6 juillet 2006.

1.2. MODALITES ET MISE EN ŒUVRE DE LA CAIP

Les modalités de la CAIP ont été précisées dans la charte et adaptées ensuite. On précise ici comment elles ont été mises en œuvre.

1.2.1. La charte

La charte propose[3] les objectifs, les modalités et les engagements réciproques de la consultation avec les différents acteurs : collectivités territoriales, services et commissions consultatives de l'Etat, associations et chambres consulaires. Elle constitue une démarche volontaire de la part de RFF afin que chacun des participants dispose d'un cadre nécessaire au bon déroulement de la concertation.

Les objectifs de cette charte sont de promouvoir la participation des acteurs et du grand public au processus d'élaboration du projet LGV PACA et d'assurer la prise en compte des préoccupations exprimées pendant le débat public, tout en favorisant la réalisation d'un projet respectueux de son environnement humain et naturel. La charte a été portée à la connaissance de la Commission nationale du débat public et celle-ci, le 26 juillet 2006, a désigné un garant pour son application, en la personne de Philippe Marzolf, vice Président de la CNDP, Président de la CPDP LGV PACA en 2005.

Concernant la consultation des acteurs, la charte précise les objectifs et le cadre du dispositif et en détaille les différentes instances. Les engagements réciproques de RFF et des acteurs prenant part à la démarche y sont également spécifiés.
Dans une seconde partie de la charte, les objectifs de l'information du public et le dispositif à mettre en place sont précisés.

1.2.2. L'information du public

Pour assurer l'information du public, RFF a souhaité mobiliser plusieurs outils d'informations complémentaires : un site Internet spécifique au projet, des rencontres entre le public et RFF, un journal d'information et des communiqués de presse.

Fin 2006, après le lancement des études complémentaires, un site internet (www.lgvpaca.fr) a été mis en ligne. Les comptes rendus des réunions organisées dans le cadre de la consultation des acteurs ont été régulièrement déposés sur le site Internet, ainsi que la synthèse des études complémentaires.

RFF a également publié cinq numéros de sa lettre d'actualité « LGV MEL » en mai, juin, septembre, novembre et décembre 2007. Cette lettre a été diffusée sur le site Internet et envoyée à un listing de 9600 personnes, issu du débat public. Chaque lettre d'information permettait d'identifier les participants à chaque groupe thématique, de suivre les actualités

[3] La charte est présentée en annexe.

de ces groupes en termes de débats, de propositions et d'interventions d'experts. De plus, les dates des réunions suivantes étaient précisées (groupes de travail et réunions spécifiques à la phase de consultation des acteurs).

Des communiqués de presse ont été diffusés à chaque grande étape des études et des décisions : décision de RFF à la suite du débat public en décembre 2005, lancement des études au second semestre 2006, fin des études au 1er semestre 2008.

1.2.3. La consultation des acteurs

- Objectifs et acteurs concernés

L'objectif de cette consultation des acteurs était de poursuivre le dialogue et la réflexion initiés pendant le débat public, d'éclairer RFF et ses partenaires sur les conditions de réalisation du projet et sur son acceptabilité, d'informer les acteurs sur les objectifs et les résultats des études complémentaires et de recueillir des informations permettant d'alimenter le programme des études à conduire.

La consultation a concerné les acteurs suivants : collectivités territoriales, services et commissions consultatives de l'Etat, associations et chambres consulaires qui souhaitaient s'impliquer dans ce projet. La charte dispose que la consultation s'adresse aux acteurs qui ont participé au débat public, cependant certains acteurs non constitués au moment du débat public, ont pu faire valoir leur volonté de participer à la consultation. Elle a porté sur les conditions d'insertion du projet dans son territoire, la définition du projet relevant quant à elle principalement de la concertation avec les partenaires cofinanceurs et les collectivités territoriales.

Au cours de l'été 2006, RFF a sollicité la participation des acteurs qui avaient contribué au débat public : élus et techniciens des collectivités territoriales, membres des commissions consultatives de l'Etat, des associations et des chambres consulaires. Cependant, les collectivités qui cofinancent le projet n'ont pas souhaité participer à cette démarche : considérant qu'elles participaient à l'accompagnement des études dans le cadre des réunions de travail entre les cofinanceurs, elles ont laissé à RFF le soin d'animer et de conduire le dispositif de consultation.

- Dispositif de consultation

Le dispositif de consultation s'est appuyé sur trois types d'instances : quatre groupes de travail, un secrétariat technique et des réunions plénières annuelles avec les acteurs.

❖ **Les groupes de travail thématiques** :

L'objectif des groupes thématiques a été de produire une réflexion collective quant aux questions d'insertion du projet dans le territoire et de définir des orientations et des propositions concrètes. Par ailleurs, pour chaque thématique abordée en groupe de travail, le chef de projet a rappelé l'actualité du projet et le programme des études complémentaires.

Les groupes de travail se sont rassemblés autour de quatre thèmes :

- Milieu humain : « Comment protéger la population contre les nuisances ? »,
- Agriculture et viticulture : « Comment réduire les emprises du projet, limiter ou compenser au mieux les impacts directs et les conséquences indirectes sur l'agriculture et la viticulture ? »,
- Biodiversité et milieu naturel : « Comment évaluer, réduire et compenser les impacts sur la biodiversité et le milieu naturel ? »,

- Aménagement du territoire : « Comment prendre en compte les effets socio-économiques du projet sur les territoires ? ».

Lors du lancement des groupes de travail, et conformément à la charte, seuls les trois premiers groupes étaient envisagés par RFF. Le quatrième groupe a été créé à la suite de la réunion des acteurs du 6 juillet 2006. Lors de cette réunion, une association a regretté que les questions relatives à l'aménagement du territoire soient négligées dans les grands projets d'infrastructures, et a suggéré que soit constitué un groupe de travail supplémentaire permettant d'aborder ces questions qui concernent l'ensemble du territoire régional. Le chef de projet a répondu favorablement à cette demande, en proposant d'abord que celui-ci soit constitué par les agences d'urbanisme, puis en ouvrant plus largement sa composition.

Les groupes de travail se sont réunis chacun à cinq reprises, à des dates rapprochées. Entre chaque série de réunions s'est tenue une réunion du secrétariat technique.

❖ **Un secrétariat technique** :

Il représente chaque type d'acteurs (collectivités territoriales, services et commissions consultatives de l'Etat, associations et chambres consulaires) et son rôle est de coordonner et d'encadrer la démarche de consultation.

Le secrétariat technique est l'instance de coordination et de suivi du dispositif de consultation des acteurs. Sa mise en place résulte de la volonté de RFF d'être accompagné dans la mise en oeuvre du dispositif de consultation des acteurs et d'information du public. Une dizaine de personnes représente à chaque réunion les différents types d'acteurs impliqués dans le projet. Ce secrétariat veille à la bonne mise en œuvre et au respect de la charte et assure un suivi des groupes thématiques.

S'intercalant entre chaque réunion des groupes thématiques, le secrétariat technique a défini les grandes lignes de leur programme de travail et assuré un suivi régulier des problématiques et orientations abordées et des expertises mobilisées lors de ces groupes. En fait, les orientations et propositions émanant des groupes de travail ont concerné des échelles de référence différentes, le secrétariat technique devant alors harmoniser l'ensemble pour favoriser l'insertion globale du projet à l'échelle régionale. Les membres du secrétariat technique ont pris des décisions sur les propositions des groupes de travail, et ont suggéré des expertises à mobiliser afin d'enrichir les réflexions (voir partie 1.5). Le secrétariat technique a validé lors de chaque réunion les propositions émises par les groupes de travail et les comptes rendus des travaux de groupe avant diffusion.

❖ **Deux réunions plénières des acteurs,**

Elles ont regroupé l'ensemble des participants à la démarche. Deux réunions ont eu lieu au total (une par an, comme initialement prévu), l'une au lancement de la démarche pour la présentation des études complémentaires et du dispositif de consultation des acteurs et d'information du public, le 6 juillet 2006 ; et l'autre permettant de faire le point sur l'avancement et les premiers résultats des études complémentaires et de la démarche de consultation des acteurs, le 30 novembre 2007.

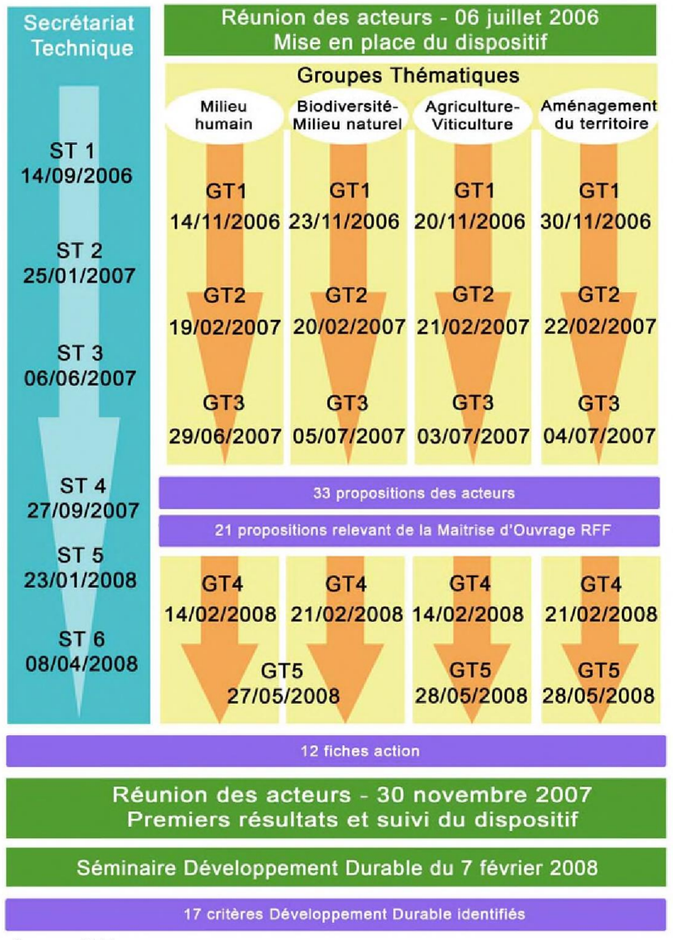
Un séminaire « LGV PACA et développement durable » a par ailleurs été organisé le 7 février 2008. Un objectif d'échange sur les critères permettant d'élaborer un projet prenant mieux en compte les dimensions du développement durable lui a été assigné. Ce séminaire n'était pas initialement prévu par la Charte ; il a émergé comme une réponse aux nombreuses questions « transversales » qui s'étaient posées au sein des différents groupes de travail, et qui dépassaient de fait leurs thématiques précises.

- Déroulement des différentes étapes de la consultation des acteurs

Durant 18 mois, de l'automne 2006 au printemps 2008, ont donc eu lieu :

- 20 réunions des groupes de travail thématiques,
- 6 réunions du secrétariat technique,
- 2 réunions d'acteurs,
- 1 journée d'échange « LGV PACA et développement durable ».

A l'issue des trois premières réunions des groupes de travail, les contributions des participants ont été regroupées en 32 propositions, finalement rassemblées par RFF en 21 propositions. Celles-ci ont été discutées lors des réunions suivantes, pour aboutir à 12 fiches action. Le schéma ci-dessous présente le calendrier de ces réunions, et les documents produits au cours de ces différentes phases :



Source : RFF.

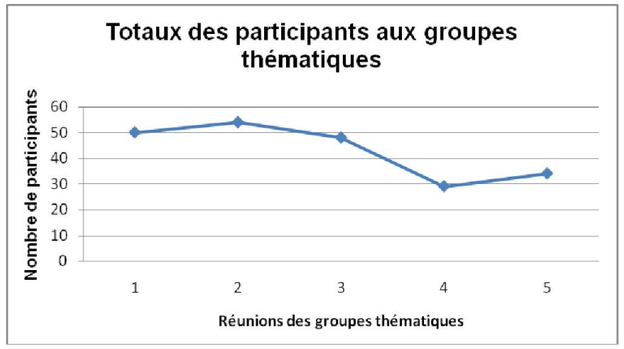
1.2.4. Le rôle du garant

Dès la validation du dispositif et de la charte par le Comité d'orientation du projet du 29 juin 2006, RFF a demandé à la CNDP de nommer un garant de la concertation. Celle-ci étudie cette demande lors de sa séance du 26 juillet 2006 : elle a « salué la volonté de RFF de mener cette concertation prolongeant un débat public dans l'esprit d'ouverture et de dialogue qui le caractérise », et désigne Philippe Marzolf, qui a présidé la CPDP du débat conduit sur ce projet, en tant que garant de la concertation.

La fonction de garant n'était cependant pas très précise à ce stade[4] . La CNDP a précisé que Philippe Marzolf serait le garant du respect des engagements pris dans la charte. La CNDP n'a cependant pas participé à l'élaboration de la charte en elle-même, et le garant a donc adapté sa mission à l'intitulé du dispositif, « consultation des acteurs et information du public ». Il s'est positionné essentiellement en recours des acteurs dans leurs difficultés de communication des informations avec le maître d'ouvrage. Quelques acteurs l'ont sollicité, une dizaine de fois au total sur la période 2006-2008, pour qu'il intervienne auprès de RFF dans des situations de blocage. Les acteurs ont pris eux-mêmes l'habitude de mettre le garant directement en copie de leurs demandes à RFF, ce qui a permis de faciliter le règlement des demandes, sans que son intervention ne soit systématiquement nécessaire. Le garant a également participé aux deux réunions plénières des acteurs en juillet 2006 (avant sa nomination officielle par la CNDP), puis en novembre 2007.

1.3. BILAN QUANTITATIF DE LA PARTICIPATION DES ACTEURS AUX GROUPES THEMATIQUES

1.3.1. Par groupe thématique

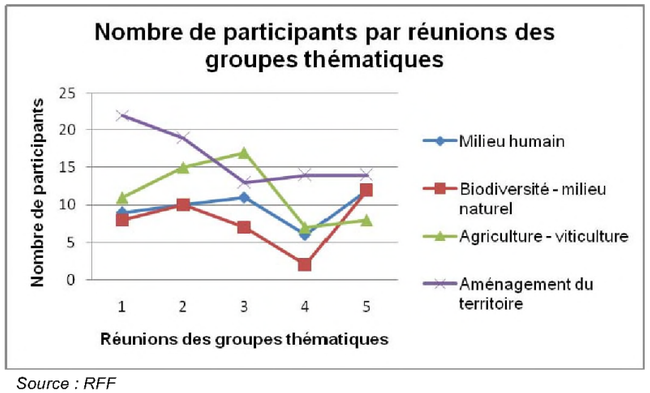


Source : RFF.

En totalisant l'ensemble des participants aux quatre groupes thématiques, il apparaît que le nombre d'acteurs a été constant dans les trois premières réunions (environ 50 personnes au total, 12.5 en moyenne par groupe). Néanmoins, les quatrièmes et cinquièmes réunions, plutôt centrées sur l'établissement des fiches action et constituant une seconde phase de

[4] La charte de la CAIP LGV PACA elle-même ne donne pas d'éléments précis : « Les dispositions de la présente charte sont portées à la connaissance de la Commission Nationale du Débat Public qui pourra désigner un garant pour son application ».

consultation des acteurs, ont connu une moindre fréquentation avec une trentaine de participants au total.

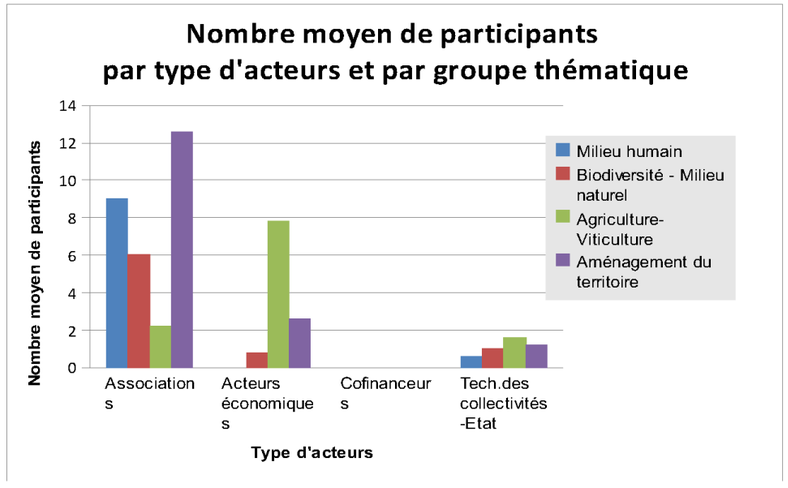


Source : RFF

Le groupe thématique « aménagement du territoire » a rassemblé le plus grand nombre de participants, à savoir de 15 à 20 personnes, pour chaque réunion. La participation a été légèrement plus faible lors des trois dernières réunions. Vient ensuite le groupe « agriculture et viticulture » qui a regroupé entre 10 et 15 personnes. Observant les évolutions entre les différentes réunions, il apparait que le nombre de participants a légèrement augmenté puis a décru. Puis, les groupes « milieu humain » et « biodiversité – milieu naturel » ont chacun mobilisé une dizaine de personnes. Etant donné la faible participation aux quatrièmes réunions de ces deux groupes, la cinquième réunion a été commune aux deux thématiques. RFF souhaitait mobiliser entre 10 et 15 personnes par réunion et par groupe thématique (soit entre 40 et 60 personnes par réunion, tous groupes confondus). L'objectif a donc été rempli pour la majorité des réunions.

Il n'y a pas eu d'interventions d'experts invités au cours des premières et des quatrièmes réunions car celles-ci ont constitué des moments de démarrage ou de redémarrage des phases de consultation des acteurs. De plus, c'est au cours de ces réunions que RFF a recueilli les demandes de précisions pour inviter des spécialistes lors des groupes suivants. Le même expert est intervenu dans la dernière réunion de chaque groupe thématique pour présenter les effets de la LGV sur l'évolution du prix du foncier et de l'immobilier. Pour les quatre groupes thématiques, les deuxièmes et troisièmes réunions ont totalisé un nombre d'intervenants comparable, à savoir une dizaine de personnes qui se sont réparties de manière équilibrée dans tous les groupes (de 2 à 4 interventions par thématique).

1.3.2. Par type d'acteurs



Le secteur associatif a été le mieux représenté dans les groupes thématiques avec la présence de 20 à 30 participants à chacune des cinq vagues de réunions, tous groupes confondus. Il est à noter qu'ils ont été plus nombreux dans les groupes « milieu humain » et « aménagement du territoire » (une dizaine de personnes contre 1 à 5 personnes dans les groupes « biodiversité - milieu naturel » et « agriculture - viticulture »).

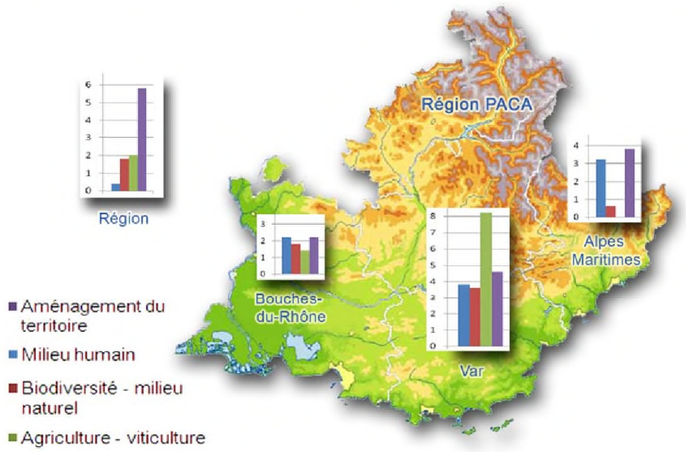
C'est ensuite le secteur économique qui a regroupé le plus grand nombre de participants : en moyenne une dizaine de personnes par vague de réunions (une quinzaine de participants lors des trois premières réunions, tous groupes thématiques confondus, et 7 à 8 personnes pour les quatrième et cinquième réunions). Absents du groupe « milieu humain », les représentants du secteur économique ont été fortement présents pour le thème « agriculture -viticulture » (de 5 à 12 personnes) et un peu moins sur le thème « aménagement du territoire » (2 à 5 personnes).

Les cofinanceurs ont été absents des groupes thématiques.

Au delà des catégories citées précédemment, les techniciens des collectivités et l'Etat ont participé en nombre plutôt restreint (de 2 à 7 personnes par vague de réunions, tous groupes confondus) et se sont répartis de manière équilibrée entre les différents thèmes.

1.3.3. Par département d'origine

Nombre moyen de participants par département et par groupe thématique



Source : RFF.

Toutes thématiques confondues, les acteurs du Var ont été les plus nombreux dans les différentes réunions (24 personnes en moyenne pour les trois premières réunions, une dizaine de personnes pour les dernières). Leur présence a été surtout marquée dans le groupe « agriculture – viticulture » (de 5 à 10 personnes) et plutôt équilibrée pour les autres thèmes (en moyenne 4 personnes).

Viennent ensuite les acteurs régionaux dont le nombre de représentants a été relativement constant, une dizaine de personnes pour chaque réunion, tous thèmes confondus. Leur présence a été plutôt faible dans le groupe « milieu humain » (1 personne à la réunion 3 et 5), moyennement marquée dans les groupes « biodiversité - milieu naturel » et « agriculture – viticulture » (1 à 4 personnes) et notable dans le groupe « aménagement du territoire » (6 personnes en moyenne par réunion).

Les Alpes-Maritimes n'ont pas du tout été représentées dans les groupes « biodiversité - milieu naturel » et « agriculture - viticulture ».

Enfin, concernant les Bouches-du-Rhône, le nombre de participants a été relativement stable dans toutes les réunions et dans les différents groupes thématiques (1 à 3 personnes).

Pour les différentes thématiques, les départements n'ont donc pas été représentés de façon homogène. Le groupe thématique « milieu humain » a rassemblé de manière comparable les acteurs des trois départements (2 à 4 personnes pour chaque département à chaque réunion) et peu d'acteurs régionaux.

Le groupe « biodiversité - milieu naturel » a regroupé un nombre équilibré de participants des Bouches-du-Rhône, du Var et à l'échelle régionale (pas d'acteurs des Alpes-Maritimes). Le groupe « agriculture - viticulture » a vu une représentation plus forte des acteurs varois (10 personnes lors des trois premières réunions, 5 personnes lors des dernières).

Enfin, c'est le groupe « aménagement du territoire » qui a rassemblé le plus d'acteurs représentatifs à l'échelle régionale (6 personnes en moyenne par réunion contre 2 personnes en moyenne pour les autres groupes). Dans ce groupe, il est à noter que la participation des Bouches-du-Rhône a été légèrement plus faible (2 personnes en moyenne) que celle des deux autres départements (4 personnes en moyenne).

Considérant l'ensemble des réunions des groupes thématiques, il apparait que la variété de tous ceux qui ont participé à la démarche de consultation a assuré une représentativité des différents types d'acteurs. Une forte présence du milieu associatif est à souligner. Néanmoins, certains territoires ont été peu représentés tandis que d'autres l'ont été sur des thématiques précises (agriculture dans le Var).

1.4. BILAN DES ECHANGES

1.4.1. Les groupes thématiques

- Groupe thématique : Milieu humain

Le groupe de travail « milieu humain » a traité de la problématique de la protection de la population contre les nuisances dues au projet.

Plusieurs sujets de préoccupation ont été évoqués lors des différentes séances de travail : l'évitement des zones urbanisées ou d'activités, la réalisation par les collectivités d'aménagements complémentaires autour des voies (protections phoniques et visuelles), l'information des cofinanceurs de la demande de prise en compte du bruit dans la conception du projet, et l'évaluation des impacts sur l'économie (paupérisation de certains villages ou secteurs d'agglomération) et le patrimoine (conséquences sur l'immobilier).
Les protections phoniques sont considérées comme un dernier recours ; les participants ont de plus demandé qu'elles soient réalisées de manière adaptée au mode de vie méditerranéen et qu'un travail spécifique soit mené sur leur insertion paysagère. Les participants demandent également que le bruit soit mesuré régulièrement après la mise en service de l'infrastructure.

Les réflexions de ce groupe thématique se sont surtout concentrées sur la question du bruit ferroviaire, au centre des préoccupations des différents acteurs. Le bruit est considéré comme une nuisance majeure sur le milieu humain : les participants ont par conséquent sollicité un éclairage d'experts (notions et mesures de protection). Un spécialiste d'un bureau d'étude en acoustique est alors intervenu pour présenter la réglementation actuelle, les méthodes de mesure et de prévision. La réduction du bruit ferroviaire nécessite d'intervenir sur le matériel, l'infrastructure, le choix du tracé, les protections à la source et sur les façades des habitations. Le chef de projet a ajouté que cette question était considérée tout au long du projet (éloignement des habitations, profil en long de la ligne, topographie) et que RFF respecterait l'obligation de résultat, à savoir le respect des réglementations quel que soit le nombre de trains et les vitesses de circulation retenues. La société INEXIA est ensuite intervenu pour présenter le modèle utilisé par RFF pour anticiper le bruit ferroviaire et dimensionner les protections phoniques, pour expliciter les modalités de mesures de contrôle et les modèles et types d'écrans acoustiques. Un expert du Centre Scientifique et Technique du Bâtiment (CSTB) a précisé que les législations des pays européens sont différentes et que leur comparaison démontre que la France se positionne correctement en matière de protection contre le bruit.
La question du risque vibratoire a fait aussi l'objet d'une intervention. Un spécialiste du Laboratoire Régional des Ponts et Chaussées a expliqué qu'en matière de vibrations, la France dispose d'une réglementation partielle en phase de refonte complète. Néanmoins,

des dispositions peuvent être prises par le maître d'ouvrage (déblais/remblais, isolation des voies…).

Etant donné les nombreux questionnements des participants sur la problématique du bruit, RFF a organisé lors du troisième groupe de travail une visite de terrain qui avait pour objectif de rendre compte du bruit de la LGV Méditerranée en différents points de passage et dans différentes configurations (avec ou sans écran acoustique, milieu bruyant ou calme…). L'ensemble de ce travail a débouché notamment sur la réalisation des fiches action F1 à F4 présentées en annexe.

- Groupe thématique : Biodiversité – milieu naturel

Pour le groupe de travail « biodiversité et milieu naturel », la problématique générale était la suivante : comment évaluer, réduire et compenser les impacts sur la biodiversité et les milieux naturels ?

Les participants ont suggéré que les impacts sur le massif de la Sainte Baume, sur l'aigle Bonelli au Revest et sur la tortue d'Hermann dans la plaine des Maures devaient être pris en compte. Concernant cette dernière espèce, il a été demandé à RFF d'en consulter les spécialistes, ce qui n'a pas été réalisé. Enfin, la demande de prise en compte de l'impact hydrogéologique dans la Provence calcaire (notamment dans les zones karstiques de certains massifs) a fait l'objet de deux éclairages. Le cabinet d'études SETEC a expliqué que les impacts des tunnels dépendraient des interférences avec les zones noyées. La société ANTEA a complété cette information en ajoutant que les méthodes actuelles et la géométrie de la LGV permettent d'éviter les réseaux noyés.

Certaines orientations ont été discutées et abordées au cours de plusieurs réunions de travail, ce qui a permis d'aboutir à des formulations précises d'objectifs. En effet, les participants ont demandé que les espaces naturels, notamment les zones protégées, ne soient pas fragmentés et que les corridors biologiques soient maintenus. Le maintien de la biodiversité a été évoqué ainsi que la reconstitution des espaces forestiers détruits par le projet. Enfin, les participants ont suggéré que le projet technique soit adapté aux contraintes environnementales, et non l'inverse.
D'autres demandes ont été formulées lors des dernières réunions du groupe de travail : inventorier les zones géographiques réhibitoires pour le passage de la LGV, mobiliser des expertises géologiques et hydrogéologiques et évaluer les complémentarités possibles entre le schéma des espaces naturels à enjeux, réalisé par le département du Var, et le projet.

RFF a été sollicité pour évaluer les coûts externes du projet sur l'environnement. RFF a répondu qu'il fallait au préalable établir une liste précise des effets à étudier. Les participants ont donc suggéré que soient évalués les impacts suivants : bruit, pollution, contribution à l'effet de serre, dégradation des actifs naturels et patrimoniaux. Lors de la dernière réunion du groupe de travail, l'orientation suivante a été retenue : constituer un groupe de travail lors des études préliminaires pour évaluer et monétariser les effets externes du projet sur l'environnement.
Les participants ont souhaité un retour d'expériences sur les mesures de réduction des impacts sur les projets de LGV, notamment la LGV Méditerranée. Selon INEXIA, pour réaliser un projet respectueux de la biodiversité, il faut tout d'abord réaliser une étude de l'état existant, puis définir et mettre en œuvre avec les acteurs de terrain les mesures pour réduire et compenser les impacts. Les actions réalisées pour la LGV Méditerranée ont aussi été explicitées.
Ensuite, une demande de précision sur la réglementation des zones protégées et des sites classés a été exprimée pour déterminer s'il est interdit de construire la LGV dans certains secteurs. Pour répondre à cette attente, la Direction Régionale de l'Environnement (DIREN)

est intervenue. En fait, tout projet nécessite une évaluation de ses incidences, dans le cas où des effets notables sont prévus, ce projet doit prendre en compte l'avis de la Commission européenne et compenser les impacts envisagés. Concernant les 213 monuments et sites classés présents en région PACA, il est obligatoire d'obtenir une autorisation préfectorale ou ministérielle avant la réalisation des travaux à proximité.
Enfin, les participants ont demandé que soit précisé le contenu des études à venir du point de vue environnemental. Le cabinet d'études EGIS Rail a alors présenté la démarche environnementale en précisant les types d'enjeux qui étaient étudiés et évalués à partir de quatre niveaux (de fort à faible). Après cette présentation, les participants ont sollicité les résultats de la comparaison environnementale des scénarios. Le chef de projet a par la suite apporté quelques précisions. En effet, quel que soit le scénario considéré, il existe des zones sensibles sur la carte des enjeux (enjeux forts et très forts). Concernant le secteur de la Plaine des Maures, commun à tous les couloirs de passage, RFF a annoncé que le projet a été porté à la connaissance du commissaire enquêteur de la Réserve Naturelle Nationale et que toutes les solutions permettant d'éviter cette zone seraient étudiées.

L'ensemble de ce travail a débouché notamment sur la réalisation des fiches action F5 et F6 présentées en annexe.

- Groupe thématique : Agriculture et viticulture

Lors des réunions du groupe « agriculture et viticulture », les travaux ont porté sur les moyens de limiter les emprises du projet et à ses conséquences sur l'agriculture et la viticulture.

Les acteurs ont proposé que soient considérés les impacts sur les emprises AOC et sur l'image de l'agritourisme (attrait du Var favorisé par ses espaces agricoles et le tourisme). En termes de propositions récurrentes, ils ont suggéré que les surfaces agricoles (notamment AOC) soient préservées et que soit mis en place un observatoire du foncier disponible. Après mûrissement de la réflexion, au cours des derniers groupes de travail, il a été demandé aux collectivités de considérer le projet de LGV dans les Schémas de Cohérence Territoriaux (SCoT), d'appliquer la charte du Var « pour une reconnaissance des territoires départementaux à vocation agricole » et de prendre en compte les besoins en eau agricole en cas de pénalisation de certaines productions du fait du projet.

Le thème du foncier a ainsi suscité de nombreux questionnements. En effet, les participants ont demandé des explications relatives à plusieurs aspects : les possibles corrélations entre l'implantation d'une nouvelle gare (et l'arrivée de nouvelles populations) et l'évolution du prix du foncier, les outils de stabilisation de la valeur du foncier. Le cabinet Sémaphores a présenté les résultats d'une étude sur l'évolution du prix du foncier depuis la mise en service du TGV Méditerranée. Il apparaît que le prix des terres agricoles en voie d'urbanisation a fortement augmenté alors que celui des terres qui ne sont pas en voie d'urbanisation reste stable. De plus, il n'a pas été observé de dévalorisation des terrains à proximité de la LGV. En fait, il semblerait que ce soit plus la perspective d'une urbanisation qui fasse augmenter le prix des terrains que la réalisation d'une ligne à grande vitesse.
Des demandes ont aussi émergé quant aux modalités d'indemnisation et aux périmètres retenus. RFF a répondu qu'un des objectifs du projet était de consommer le moins possible de terres agricoles. Dans l'objectif de réduire et de compenser les impacts, des protocoles indemnitaires sont envisagés à chaque phase du projet.
Pour mesurer les impacts (directs et indirects) des différents fuseaux sur les terres et les activités agricoles, les participants attendaient une actualisation des cartes des AOC de la région et des études socio économiques. La Direction Départementale de l'Agriculture et de la Forêt (DDAF) du Var a souligné que l'attractivité du département était fortement dépendante du maintien d'espaces naturels, agricoles et paysagers et qu'il s'agissait alors de réfléchir à l'émergence d'acteurs susceptibles de soutenir et de défendre les activités

agricoles. De plus, elle a présenté des cartes thématiques (pour trois thèmes, il apparaissait que les impacts étaient comparables). Néanmoins, RFF a indiqué que les impacts d'un couloir de 700 mètres ne pouvaient pas être comparés à ceux d'un tracé de quelques dizaines de mètres. Étant également intervenu dans le groupe thématique « biodiversité - milieu naturel », EGIS Rail a présenté la démarche environnementale en précisant que la comparaison environnementale des différents couloirs étudiés se faisait à partir de quatre niveaux d'enjeux (de modéré à très fort). Dans chaque couloir, les impacts sont étudiés par thématique et par niveau d'enjeu. Il a été à nouveau demandé à RFF d'étudier les conséquences indirectes du projet (sur le prix du foncier, l'activité des caves, la déstructuration des exploitations, le déséquilibre de certains cépages, la notoriété et l'attrait touristique). RFF a annoncé le lancement d'une étude socio-économique dont les résultats devaient être communiqués lors d'une prochaine réunion du groupe de travail.

- Groupe thématique : Aménagement du territoire

La problématique de ce groupe de travail concernait la prise en compte des effets socioéconomiques du projet sur les territoires.

A partir des résultats d'une étude sur cette problématique que RFF avait fait réaliser pour le débat public, le groupe a identifié les effets potentiels du projet sur l'aménagement du territoire. Sur la question de la métropolisation, le projet devrait encourager les réflexions en terme d'aménagement du territoire à l'échelle régionale et limiter par conséquent les concurrences entre métropoles. Pour protéger l'environnement, l'enjeu est de clarifier les espaces à aménager et ceux à protéger. Ensuite, le projet peut entraîner une augmentation des prix du foncier (notamment autour des gares). Enfin, du positionnement des gares dépend la qualité des correspondances entre différents modes de transport et donc celle du report modal.

Le directeur régional de l'INSEE a présenté les évolutions de la démographie en PACA : selon les prévisions, il y aura de 750 000 à 1 million d'habitants en plus dans la région d'ici 2030.
D'après l'observatoire de la métropolisation, les autoroutes structurent actuellement le territoire, les populations s'installant à distance acceptable des échangeurs autoroutiers, soit à 30-40 kilomètres des aires urbaines. Dans ce contexte, une gare nouvelle peut favoriser la polarisation démographique.

Les orientations suggérées à plusieurs reprises lors des échanges ont concerné l'amélioration de la mobilité pour garantir l'attractivité du territoire et la qualité de vie, l'encouragement de la densification des espaces urbains, et l'articulation des offres ferroviaires. Lors de la troisième réunion du groupe de travail, des recommandations plus précises ont émergé : rapprocher les agglomérations du Sud de la France, placer les gares TGV au plus près des agglomérations et des lieux d'intermodalité, concevoir un projet qui permette le phasage de sa réalisation et de son exploitation.

Comme dans tous les autres groupes de travail, les participants ont souhaité connaître les impacts de l'emplacement des gares nouvelles sur le prix du foncier et les autres déplacements. Pour éclairer ces aspects, un consultant a détaillé les effets des LGV sur les territoires : le rattachement au réseau européen, la transformation de l'image et de l'identité des territoires, l'amplification des concurrences métropolitaines et l'organisation du territoire à différentes échelles. Ces effets dépendent du niveau de l'offre ferroviaire apportée par la LGV et des mesures d'accompagnement mises en place par les collectivités et les acteurs économiques. Certains participants, non satisfaits de ces constats, ont renouvelé leur souhait de voir le projet contribuer à lutter contre certaines tendances telles que la prédominance du mode routier et la spéculation foncière.

Par ailleurs, le groupe a demandé que les études ultérieures éclairent les points suivants : l'ensemble des déplacements dans la région y compris les déplacements de loisirs, de chalandise ou touristiques, les flux générés par les activités portuaires, de façon à favoriser le report modal vers le fer, l'emplacement des gares et les coûts évités par la LGV.

1.4.2. Les réunions plénières

- La réunion des acteurs du 6 juillet 2006 : mise en place du dispositif de consultation des acteurs et d'information du public (CAIP)

Comme indiqué plus haut (cf. 1.1), la réunion de lancement du dispositif s'est logiquement centrée sur la présentation des études « complémentaires » et de la CAIP. Le chef du projet de la LGV PACA a rappelé dans un premier temps les dates clés du projet, ses grands objectifs et a confirmé que le scénario de référence pour les études complémentaires était celui de la LGV des Métropoles du Sud. Il a précisé ensuite le contenu des études complémentaires en évoquant les différents volets du dispositif : expertise des contributions (études conduites par les agglomérations de Marseille, Toulon, Nice), cahiers d'acteurs produits pendant le débat public, études complémentaires notamment celle portant sur le prolongement du projet vers l'Italie, expertise des études techniques, consultation des acteurs et information du public, etc.

Le dispositif de consultation des acteurs et d'information du public a fait l'objet d'une présentation détaillée. Le chef de projet a rappelé que cette démarche résultait d'une initiative de RFF. Globalement, la présentation de la consultation des acteurs et d'information du public n'a pas déclenché de réaction et le dispositif n'a pas été remis en cause.

Par ailleurs, Philippe Marzolf a participé à cette réunion. Il est notamment intervenu pour clarifier les modalités de désignation des participants aux groupes de travail et souligner que RFF était le premier maître d'ouvrage à mettre en place ce type de dispositif post débat public.

- La réunion des acteurs du 30 novembre 2007 : suivi du projet

Cette réunion a permis de rendre compte de l'état d'avancement du projet portant à la fois sur le programme des études complémentaires et sur la démarche de consultation des acteurs.

Tout d'abord, RFF a présenté un bilan des réunions tenues jusqu'à cette date : 19 réunions avaient été organisées avec les cofinanceurs (13 avec l'ensemble des partenaires, 6 avec les représentants techniques), 9 réunions d'analyse fonctionnelle[5] et 10 réunions de revue de projet RFF – SNCF. Pour la démarche de consultation des acteurs et d'information du public, 4 réunions du secrétariat technique avaient jusque là été organisées, ainsi que 12 réunions des groupes thématiques et la réunion d'acteurs de juillet 2006.
Ensuite RFF a rapidement présenté les résultats des études complémentaires dont l'objectif est de vérifier et de comparer les scénarios issus du débat public : infrastructures, coûts, temps de parcours et capacité, enjeux environnementaux. En ce sens, les trois familles de scénarios ont de nouveau été présentées. Concernant les coûts du projet, ceux-ci n'ont pas été communiqués étant donné que les études étaient en cours et afin de ne pas alimenter la polémique, l'évaluation provisoire étant de 5 à 7 milliards d'euros. Des premiers résultats ont été apportés quant aux temps de parcours, aux enjeux environnementaux et à l'analyse fonctionnelle. Ensuite, la maîtrise d'ouvrage a présenté différentes études (SNCF, grandes

[5] L'analyse fonctionnelle consiste à déterminer les services et les fonctionnalités que la ligne doit permettre. Ce travail a été mené par un bureau d'études spécialisé au cours de réunions de travail avec les cofinanceurs.

lignes et TER) ainsi que celles qui seraient menées par la suite : évaluation socio-économique, financière, technique, études sur les gares nouvelles.

Concernant plus précisément le dispositif de CAIP, les premiers résultats quantitatifs ont été présentés : 60 participants et 20 interventions spécialisées dans les 12 réunions des groupes thématiques (3 réunions par thème), 33 propositions d'orientations et de mesures communiquées aux cofinanceurs. Pour la poursuite de la démarche, RFF propose d'aboutir à des engagements par l'établissement de fiches action et d'élargir la réflexion par la tenue d'un séminaire consacré au développement durable. La structure des fiches action est présentée par RFF.

Ces deux réunions d'acteurs constituent donc des temps d'information à destination des acteurs, leur permettant de suivre l'avancement des études et la mise en œuvre du dispositif de consultation des acteurs et d'information du public. La production d'orientations et de propositions a plutôt été réalisée au sein des groupes de travail thématiques.

- Le séminaire « LGV PACA et développement durable » du 7 février 2008

Cette journée d'échanges a eu pour objectif d'établir des critères permettant d'évaluer les dimensions du développement durable d'un projet. Comme évoqué précédemment, cette journée a été organisée à l'initiative de RFF, en réponse à de nombreuses demandes transversales aux thématiques des groupes de travail. Elle a été également organisée en écho au Grenelle de l'Environnement qui s'est tenu quelque mois plus tôt.

Le séminaire s'est déroulé en deux temps : le début de matinée a été consacré à un partage des notions : un expert est intervenu pour présenter les fondements et principes du développement durable. Il a également présenté la stratégie nationale de développement durable et quelques exemples d'application par les collectivités. Un débat s'en est suivi et les participants ont pu y faire part de leur analyse sur la contribution du projet de la LGV PACA au défi du transport durable inclus dans la stratégie nationale.

Dans un deuxième temps, les participants ont été invités à rédiger sur des post-it leurs propositions. Ces propositions ont ensuite été regroupées pour constituer des critères d'évaluation (regroupés par thèmes : environnement, territoires / réseaux, réduction des inégalités sociales / emplois, méthodes, autres). Enfin, ceux-ci ont été reformulés et constituent désormais une liste de 17 critères de développement durable.

1.5. LES PRINCIPAUX RESULTATS DE LA CONSULTATION

1.5.1. Les fiches action

Au terme de la première phase de consultation, initiée par la plénière du 6 juillet 2006 et ponctuée par 12 réunions des groupes thématiques (3 réunions pour chaque thème), RFF a recueilli 33 propositions, qui ont été communiquées aux membres du Comité d'orientation du 20 juillet 2007. Parmi ces propositions, 12 s'adressent aux collectivités territoriales et relèvent des lois et réglementations, les 21 autres relèvent de la responsabilité du maître d'ouvrage.

Pour ces 21 propositions, RFF a émis le souhait de leur apporter des réponses concrètes en établissant des fiches action pouvant aboutir, après accord des cofinanceurs, à des engagements de leur part. Les fiches action ont donc été réalisées à l'initiative de RFF, qui en a conçu le modèle, et défini les premiers contenus à partir des premières séries de réunions des groupes de travail.

Les dernières réunions ont permis à RFF de regrouper les 21 propositions émanant de la première phase de consultation en 15 thèmes prioritaires, ensuite réunis dans 12 fiches action. La dernière fiche est issue directement de la réunion du 7 février 2008, afin de tenir compte de la demande spécifique de l'ensemble des acteurs en termes de cohérence du projet avec les critères de développement durable.

A l'issue du processus de consultation des acteurs, 12 fiches synthétisent donc les demandes des participants et les réponses apportées par RFF :

Les 12 fiches action issues de la consultation des acteurs. *Source : RFF.*

Chaque fiche action :

- rappelle les orientations ou mesures proposées par le groupe de travail thématique,
- comporte un rappel des obligations réglementaires et le savoir faire de RFF sur la thématique concernée,
- présente les mesures spécifiques que RFF se propose de mettre en place pour répondre aux demandes des acteurs et assurer une insertion optimale du projet dans son environnement,
- est illustrée par des photos ou schémas en adéquation avec les principes méthodologiques et les engagements du maître d'ouvrage.

Ces fiches action constituent une partie du dossier final des études complémentaires qui devait être présenté aux cofinanceurs du projet à l'occasion de la réunion du Comité

d'orientation de 2008, réunion qui n'a finalement pas eu lieu. Elles sont annexées aux cahiers des charges des études préalables à l'enquête d'utilité publique lancées en 2011.

- Groupe thématique : Milieu humain

F1 / Protection des populations vis-à-vis du bruit ferroviaire

Le groupe « milieu humain » a largement développé la réflexion autour de la question du bruit ferroviaire. Des experts sont intervenus à ce sujet.
La fiche précise que les collectivités devront contribuer aux mesures de protection sonore qui iraient au-delà de la réglementation. RFF s'engage à « relayer auprès des cofinanceurs la demande d'un projet exemplaire respectant les normes les plus exigeantes (normes OMS) prenant en compte les espaces et modes de vie extérieurs propres à la région PACA », et à réaliser régulièrement des mesures après la mise en service de la LGV, pour vérifier le respect des seuils.

F2 / Prise en considération du risque vibratoire

La question du risque vibratoire a été évoquée par les participants et un spécialiste est intervenu pour apporter quelques précisions sur la réglementation française. La fiche action détaille les mesures à prendre telles que la réalisation d'une étude du risque vibratoire sur l'ensemble du linéaire, de mesures *in situ* et d'une visite de reconnaissance.

F3 / Démarche paysagère exemplaire

Au cours des premières réunions, le respect du cadre et du mode de vie méditerranéen et l'insertion paysagère du projet ont effectivement été suggérés. Néanmoins, la fiche action révèle une réflexion nettement plus approfondie lors des derniers groupes de travail . La fiche action précise les modalités d'études paysagères progressives à conduire dans les phases ultérieures, et à relayer auprès des cofinanceurs la perspective de mener une démarche du type 1 % paysage.

F4 / Evaluation des impacts sur l'économie et le patrimoine foncier

La fiche reprend notamment la suggestion des participants de créer un observatoire du foncier et d'autres orientations déterminées plus tardivement telles que la recherche d'impacts minimums du projet sur les propriétés bâties ou la validation par les services des Domaines des acquisitions foncières.

- Groupe thématique : Biodiversité – milieu naturel

F5 / Protéger la biodiversité : espèces, habitats et fonctionnalités écologiques

Le groupe de travail a insisté sur la démarche de protection des espaces naturels, de maintien des corridors biologiques et de reconstitution des espaces forestiers détruits par le projet. La fiche propose la mise en place d'une démarche d'analyse de l'écologie de paysage, le recueil de l'avis de la DIREN sur les cahiers des charges de l'ensemble des études écologiques, floristiques et faunistiques, sur les grilles de hiérarchisation environnementale et la mise en place d'un comité de suivi des études environnementales pour associer les acteurs spécialistes de l'environnement.

F6 / Assurer la protection de la ressource en eau

Les participants au groupe thématique ont insisté sur la nécessité de considérer les impacts du projet sur le réseau hydrogéologique de la Provence calcaire (notamment dans les zones

karstiques de certains massifs). La fiche propose que ces impacts soient pris en compte par un groupe de travail associant experts et spécialistes des problèmes karstiques en PACA.

- Groupe thématique : Agriculture - viticulture

F7 / Préserver les terroirs et les activités agricoles et sylvicoles et prendre en compte les spécificités de l'exploitation viticole

Lors des groupes de travail, des orientations ont été définies pour que les surfaces agricoles soient préservées (notamment AOC) et pour limiter les impacts sur ces terres. La fiche propose notamment de définir des indicateurs chiffrés pour les différentes grilles d'analyse multicritères qui seront mobilisées dans les études à venir, d'assurer la préservation des zones AOC viticoles dans le cadre d'une approche multifonctionnelle de l'agriculture et de privilégier toute solution permettant de réduire les emprises du projet sur les terres agricoles.

F8 / Anticiper les problématiques et les réserves foncières

La fiche propose la mise en place d'une convention avec la SAFER visant à l'acquisition de propriétés foncières concernées par le passage du projet de LGV PACA et éventuellement, de bâtiments situés sous l'emprise directe du projet. Elle propose aussi de fournir aux conseils généraux des dossiers de contribution aux réflexions des commissions communales d'aménagement foncier et de transmettre les données agricoles, sylvicoles et environnementales utilisés lors des études.

- Groupe thématique : Aménagement du territoire

F9 / Assurer une implantation optimale des gares pour une cohérence intermodale et ferroviaire du projet et la meilleure inscription possible au sein des agglomérations

La fiche propose d'encourager les réflexions en termes d'aménagement du territoire à l'échelle régionale et d'aborder la question des transports de manière à favoriser l'intermodalité et le report modal. Elle préconise de penser l'implantation des nouvelles gares en fonction des dynamiques démographiques. La fiche action développe des sujets complémentaires tels que la prise en compte du prolongement de la LGV PACA jusqu'à la frontière italienne.

F10 / Prendre en compte la vocation touristique des territoires

La fiche suggère que les études ultérieures éclairent l'ensemble des déplacements dans la région y compris les déplacements ludico marchands ou touristiques. Elle propose aussi de participer à la valorisation du territoire en recensant les sites, monuments, équipements et lieux d'accueil touristiques ou en réalisant des études de trafic ciblées sur le motif « tourisme ».

F11 / Assurer une mise en service rapide du projet même en cas de phasage

Cette fiche propose aussi de garantir que chaque phase successive du projet soit fonctionnelle et raccordable immédiatement au réseau existant.

F12 / Mettre en place des critères de développement durable comme critères de différenciation des options envisagées

A l'issue de la journée d'échanges du 7 février 2008, 17 critères ont été identifiés. La fiche propose que les études à venir les prennent en compte sous la forme d'une grille d'analyse multicritères « développement durable » et que RFF s'engage à intégrer les préoccupations de développement durable dans toutes les phases ultérieures du projet LGV PACA.

1.5.2. Les 17 critères de développement durable par les acteurs lors de la réunion du 7 février 2008

La journée d'échanges du 7 février 2008 intitulée « LGV PACA et développement durable » avait pour objectif de consulter les participants sur les indicateurs de développement durable que pourrait retenir RFF pour différencier les différentes options de scénarios puis de tracés, tout au long du projet.

A l'issue des échanges, 17 critères ont été identifiés :

- Protéger le patrimoine naturel et la biodiversité,
- Limiter les émissions de gaz à effet de serre,
- Limiter les nuisances de proximité,
- Limiter la consommation d'espace,
- Limiter la fragmentation de l'espace,
- Préserver ou améliorer l'équilibre des territoires,
- Irriguer et renforcer les réseaux régionaux et locaux,
- Favoriser le report modal,
- Renforcer la coopération des métropoles françaises et étrangères,
- Contribuer au développement des bassins d'emploi,
- Faire du projet un facteur d'équité,
- Partir des besoins partitionnés,
- Mener les études et choisir sur la base de coûts globaux,
- Passer de la consultation à la concertation,
- Apprécier l'impact sur le long terme du mode de financement,
- Assurer la cohérence du projet en matière de DD sur la base des directives européennes,
- Mettre en oeuvre des démarches HQE et HQD.

Source : RFF.

2. ANALYSE DE LA CAIP : QUELLES LEÇONS DE L'EXPERIENCE ?

Le dispositif mis en place pour la consultation des acteurs et l'information du public prolonge la dynamique du débat public. On a vu que pour RFF et la CPDP, ce dispositif était une expérience nouvelle, sur laquelle planent par conséquent des incertitudes à son lancement. L'analyse qui suit est une tentative d'expliciter les réussites et les difficultés rencontrées par le dispositif, au regard des satisfactions et des frustrations que la plupart des acteurs ont pu ressentir.

Ces satisfactions et ces frustrations se sont exprimées très fortement lors des entretiens réalisés pour ce travail. On peut résumer l'évaluation générale portée par les acteurs de la façon suivante :

- une certaine satisfaction quant aux conditions de l'échange, l'organisation régulière des groupes thématiques ;
- une attente pour que les éléments produits par ces groupes soient intégrés dans la suite de la conduite du projet et que leurs demandes spécifiques soient prises en compte ;
- une impression générale que ce travail a néanmoins été conduit en étant déconnecté des enjeux véritables des études complémentaires ;
- une suspicion assez largement partagée par les différents acteurs à l'égard des intentions initiales du maître d'ouvrage, perçues comme n'étant pas sincères ;
- une volonté néanmoins forte de poursuivre les échanges, mais dans un cadre totalement revu.

La mission de médiation réalisée en 2009 par Yves Cousquer a contribué également à marginaliser *a posteriori* l'intérêt éventuel de la CAIP pour les acteurs, au regard du fait que la décision finale en faveur du scénario Métropoles du Sud, a été élaborée au sein d'un secrétariat permanent rassemblant seulement les cofinanceurs, hors de tout processus de consultation ou d'information du public.

Eléments de compréhension autour de la mission de médiation pilotée par M. Cousquer : Février – Juin 2009

Aucun consensus n'ayant pu se dégager localement en faveur de l'un ou l'autre des scénarios, Jean-Louis Borloo, Ministre d'Etat, Ministre de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire a organisé une réunion à Paris le 11 février 2009, à laquelle ont assisté les principaux élus régionaux. Au cours de cette réunion, le Ministre a proposé de recourir à une médiation et a missionné Yves Cousquer pour la mener à bien. Jean Louis Borloo et Dominique Bussereau ont cadré cette mission par une lettre datant du 27 février 2009 qui en précise les objectifs : « identifier les points d'accord et analyser les divergences des parties prenantes, et animer pour ce faire un secrétariat permanent associant l'ensemble des parties prenantes », avec la remise d'un rapport définitif le 15 juin 2009. Yves Cousquer a mis en place le secrétariat permanent, composé des personnes de confiance nommées par chaque Président d'exécutif des collectivités cofinanceurs.
Des réunions techniques « de terrain » pour approfondir et partager la connaissance des scénarios se sont déroulées du 25 au 31 mars 2009, puis le secrétariat permanent s'est réuni à trois reprises : le 8 avril pour conclure la série des réunions de terrain ; les 12 et 13 mai en séminaire d'échanges stratégiques à Saint-Maximin ; le 4 juin pour examiner une version provisoire du rapport.

Un des grands intérêts de la mission Cousquer est d'avoir « remis à plat l'ensemble du dossier », en commençant par changer le terme de la réflexion et des études, pour le porter de 2020, horizon de la mise en service, à 2040, horizon d'un système ferroviaire complet opérationnel. Cela a conduit la région PACA, l'autorité organisatrice des transports régionaux, à se pencher plus sérieusement sur ce projet et à mener un exercice prospectif sur les transports à l'horizon 2040 (réticulaire 2040), nécessaire pour la cohérence de la réflexion et son arrimage au territoire. Ce premier changement s'est accompagné d'autres remises en question techniques, telles que la réduction de la vitesse en souterrain sous Marseille, permettant d'envisager une gare nouvelle à moindre profondeur. Ce travail technique important, incluant une remise à niveau de tous les membres du secrétariat permanent sur les enjeux techniques, avec des visites sur le terrain, a permis aux yeux de bon nombre d'acteurs de refonder les réflexions sur le projet.

Le 29 juin 2009, à la suite du rapport remis par Yves Cousquer, le Ministre d'Etat, Jean-Louis Borloo et le Secrétaire d'Etat, Dominique Bussereau, ont fait le choix du scénario « Métropoles du Sud » pour la LGV PACA.

Scénario Métropoles du Sud. *Source : RFF. www.lgvpaca.fr*

Les éléments d'analyse qui suivent cherchent à éclairer les raisons des difficultés rencontrées et des représentations qu'en ont construites les acteurs.

2.1. Le découplage entre la gouvernance et la concertation

2.1.1. Des études difficiles à mener au sein d'une gouvernance partagée en échec

On définira ici la gouvernance du projet comme étant le système de partage des décisions et des connaissances entre les partenaires cofinanceurs du projet. Le projet LGV PACA a en effet été conduit depuis le débat public à travers un Comité d'orientation, qui comprenait un représentant de chaque cofinanceur du projet, sous l'autorité du Préfet de région. Un Comité technique était chargé de préparer les réunions du Comité d'orientation, et de suivre dans le détail le déroulement des études. Au sein de ce Comité technique, les représentants des collectivités sont des techniciens qui réfèrent parfois à leur hiérarchie fonctionnelle, mais plus souvent directement auprès des cabinets des élus. Dans certains cas, les services techniques peuvent donc être assez éloignés du suivi des études.

Des postures de défiance entre RFF et les cofinanceurs avaient déjà été constatées dans la phase de préparation du débat public, puis à l'occasion des études menées par les collectivités pendant le débat lui-même. Mais l'affrontement s'est accentué au cours des études complémentaires.

Au cours des études complémentaires, le Comité technique et le Comité d'orientation ont connu plusieurs situations de crise. Certaines de ces situations ont pu être déclenchées par la conflictualité territoriale du projet, notamment dans le Nord des Bouches-du-Rhône. Mais la tension des relations entre RFF et les cofinanceurs a relevé principalement d'un partage difficile du suivi des études, les cofinanceurs accusant RFF de ne pas piloter correctement les études, et de les orienter en faveur du scénario Côte d'Azur, tandis que RFF reprochait aux cofinanceurs un manque de circulation des informations auprès des élus, et une orientation des positions en faveur du scénario Métropoles du Sud. Certains cofinanceurs ont ainsi mené des études contestant les estimations financières de RFF.

2.1.2. Le découplage de la CAIP et de la gouvernance du projet à l'origine de frustrations

Les collectivités cofinançant le projet ont considéré qu'il revenait à RFF de s'occuper de la communication extérieure du projet et d'organiser la concertation à travers la CAIP. Les représentants des cofinanceurs ont été soucieux de limiter les risques de remise en cause des collectivités et de leur pouvoir décisionnel sur le projet lors de l'ouverture du dialogue à travers la consultation des acteurs. Ils ont pesé pour que le périmètre de la CAIP soit donc circonscrit aux modalités d'insertion du projet, et ne couvre pas la question pourtant centrale des scénarios de projet. Ayant ainsi réduit les enjeux de la CAIP, les cofinanceurs ont décidé de ne pas participer à ses réunions, laissant à RFF le soin d'animer ces instances devenues marginales : *« Nous ne sommes pas intervenus, nous laissions faire RFF. » ; « Pour ne pas être pris à parti, on a laissé RFF gérer cette concertation. »*

Les groupes de travail ont ainsi traité du projet comme d'un projet théorique, qui ne serait pas spatialisé, et les propositions qui en ont émané ne sont généralement pas ajustées aux enjeux spécifiques à chaque territoire. Du point de vue des acteurs, cette décision initiale limitant la portée de la CAIP à un champ secondaire du projet, est à l'origine d'une grande partie des critiques exprimées. Elle a engendré une grande frustration de la part de certains acteurs : l'impossibilité de travailler sur le choix du scénario est regrettée : *« Il n'est pas normal que nous ne travaillions pas sur le choix du tracé. » ; « Le tracé est décidé en d'autres lieux et ils ne nous donnent pas les éléments. »* L'absence des cofinanceurs de la CAIP et la déconnexion des instances de concertation et de consultation sont également pointées. *« Du moment que le débat public débouche sur des petits groupes, on perd la légitimité. Je vois une déviance de ce qu'on appelle concertation. Les groupes de travail ne sont pas garants de la légitimité du projet et il n'y a pas de représentation de tous. »*

Finalement, la consultation des acteurs est perçue comme satellisée, sans ligne de conduite établie. Un sentiment de consultation « alibi » est très largement partagé comme si la CAIP servait à occuper les acteurs pendant que les choix sont faits en d'autres lieux : *« J'ai l'impression qu'on nous a menés en bateau, on nous a fait avaler n'importe quoi. »*

Pendant les réunions de consultation, les acteurs dénoncent ce découplage entre consultation et enjeux véritables du projet, sans que cela ne les empêche de contribuer aux travaux. Cependant, cette contribution reste marquée par la défiance, qui surgit avec force dans la réunion plénière de novembre 2007. Alors que les acteurs ont déjà participé à trois séries de groupes de travail, ils se disqualifient les uns les autres dans la réunion, comme au premier jour d'un conflit, comme si leurs travaux n'avaient construit aucun respect mutuel, ni permis d'attacher du crédit au dispositif dans son ensemble. La sincérité de la parole de RFF est contestée en permanence.

D'autres difficultés sont venues accentuer le sentiment d'imperfection du dispositif, à commencer par la représentation des différents territoires au sein des groupes de travail thématiques. Le dispositif n'a pas suffisamment mobilisé et intégré les acteurs des Alpes-Maritimes. Cette représentation partielle est très largement perçue, au-delà des acteurs mêmes du département concerné, comme une carence préjudiciable à la construction du projet : *« Ce n'était pas équitable en terme de représentation du territoire. » ; « Les Alpes-Maritimes sont restées en dehors. »*

La composition même des groupes, quant à elle, fait aussi l'objet de critiques qui questionnent les objectifs attribués aux instances et la portée des résultats. La composition des groupes de travail a été effectuée par le chef de projet, à la suite d'échanges bilatéraux avec les acteurs. De nombreux participants ont insisté auprès du chef de projet pour participer au groupe « aménagement du territoire », percevant bien que cette thématique soulevait de nombreuses discussions.

Enfin, le recours à un tiers-garant est plutôt reconnu et félicité par les acteurs : *« Les réunions d'acteurs étaient bien, avec la CNDP en garant qui gérait. »* Mais, très peu d'acteurs ont souvenir de la charte qui leur a été présentée à la première réunion des acteurs. De fait, personne ne s'y est référé pendant le processus.

2.2. La CAIP comme l'une des scènes cloisonnées du projet

Comme nous l'avons vu dans la première partie de ce bilan, quelques mois après la clôture du débat public, le dispositif de consultation des acteurs et d'information du public (CAIP) a été mis en place, dans l'objectif de prolonger le dialogue instauré par le débat public. C'est une nouvelle démarche ambitieuse entreprise par RFF. Cependant, dans la pratique, les scènes de discussion qui se tiennent sur le territoire se caractérisent par leur cloisonnement.

On peut ainsi distinguer un certain nombre de ces scènes :

- Les ateliers de la CAIP qui, malgré la volonté de rassembler les acteurs par thématique, restent à portée limitée concernant leur objet et la participation de certains territoires (sous représentation des Alpes-Maritimes). Les collectivités n'y participant pas, cela renforce l'impression que cette scène est isolée.
- Dans le même temps, des réunions publiques organisées dans certains secteurs comme le Var, le Nord et l'Est des Bouches-du-Rhône. Ces réunions sont organisées par les associations le plus souvent, mais souvent avec le soutien voire à l'initiative des élus locaux, sans lien évident avec la conduite du projet par le maître d'ouvrage.
- On assiste parallèlement au déploiement par RFF de rencontres avec les élus, les associations, les acteurs économiques, dans un cadre bilatéral.
- Les grands élus, via leur réseau, commencent à étudier les potentialités de négociation dans l'éventualité d'un tracé à définir sur l'un ou l'autre des scénarios. Dès lors, la négociation paraissant assez avancée, certains maires sont plus à l'aise pour assumer les décisions sur leur territoire. Au travers de la presse, dans des réunions publiques, ou entre élus, ils annoncent des choix qui paraissent établis. La confusion qui prévalait déjà ne fait alors qu'augmenter. Les choix annoncés apparaissent comme arbitraires, là où les études complémentaires devaient au contraire clarifier les raisons qui pousseraient vers tel ou tel scénario.
- Enfin la scène dominante sur certains territoires est restée la presse, et c'est notamment sur cette scène que les acteurs économiques ont pu s'exprimer largement, sans qu'il n'y ait de débat contradictoire organisé par les médias locaux ou régionaux.

Dès lors, la multiplication de ces scènes cloisonnées rend peu lisible la conduite de projet et le processus de décision.

L'absence des cofinanceurs dans la CAIP pourrait être analysée comme un signe de coupure des grandes collectivités vis-à-vis des acteurs territoriaux déjà mobilisés. En réalité, ces collectivités ont bien sûr d'autres canaux et d'autres liens que RFF pour être présentes sur le territoire. Elles cherchent justement à limiter l'impact de la CAIP sur leurs territoires. En réduisant la portée de la CAIP, puis en s'en écartant, elles ont isolé ce dispositif, ou pour le dire autrement, l'ont confiné comme une scène de discussion non connectée aux réalités du territoire et de la gouvernance du projet, telles que le sujet central du choix du scénario.

Les territoires ont donc été informés en partie par le biais de réunions publiques et des élus, mais sans doute de manière partielle, et parfois partiale. Ces réunions médiatisent, comme les manifestations, le rapprochement et l'alliance entre les élus locaux, les acteurs et les publics mobilisés. Par ce canal, très peu d'éléments sont remontés du territoire jusqu'au projet, mais le niveau local d'information a parfois été maintenu. RFF n'a pas du tout investi cette scène publique locale.

Les décisions sur le projet ont donc été perçues par les acteurs à travers différents filtres, selon qu'ils participaient à la CAIP ou pas, qu'ils lisaient la presse, qu'ils rencontraient le chef de projet, qu'ils habitaient un territoire où les associations assuraient un rôle d'informateur ou non. Dans notre analyse, le cloisonnement initial et la marginalisation de la CAIP ont eu des effets structurants sur le cloisonnement général des scènes du projet, et aucun acteur ne semble avoir eu intérêt à relier les scènes entre elles. Il en est ressorti l'impression générale que les échanges et les décisions principales sur le projet devaient se dérouler sur des scènes politiques inaccessibles, à savoir les cabinets politiques des figures politiques régionales et des représentants de l'Etat.

2.3. Des échanges malgré tout productifs

Malgré cet isolement de la CAIP des autres scènes du projet, les participants aux groupes thématiques sont assez fiers de la productivité de leurs échanges. Ils reconnaissent volontiers la qualité des échanges, qu'ils affectent à la méthode d'un groupe de travail resserré autour des acteurs les plus mobilisés et les plus au fait du projet. Ils pointent néanmoins quelques défauts.

D'une part, ces défauts sont d'ordre organisationnel. Pour certains, les comptes rendus n'étaient pas complets et les conditions de préparation des ateliers et des réunions du secrétariat technique n'étaient pas optimales : *« On fait un grand reproche quant à la préparation, on balance des diapos indescriptibles, on dit que tout le monde est d'accord jusqu'à la réunion suivante. Et nous n'avons pas le temps de nous voir entre nous avec les informations pour préparer nos positions. »*

D'autre part, ils concernent la portée même des résultats des travaux et leur versement à la construction du projet : *« Des débats riches, mais à part les fiches à la fin, peu d'intérêt en soi. »* Si 12 fiches action, préfigurant les engagements de RFF pour la poursuite du projet, ont été élaborées par un travail approfondi et itératif, de larges doutes émergent quant à leur prise en compte. De fait, elles n'ont toujours pas à ce jour été présentées en Comité d'orientation, comme cela était prévu en juillet 2008. Ces fiches ont néanmoins été annexées en 2010 aux cahiers des charges des études techniques des études préalables à l'enquête d'utilité publique, mais les acteurs l'ignorent pour la plupart.
Par ailleurs, certains acteurs témoignent d'une participation par défaut aux groupes de travail thématiques, guidée sans but précis : *« On y va parce qu'il faut y être, on ne sait jamais »* ou sans espoir de conséquence sur le projet : *« C'était un défouloir, chacun met ses éléments importants sur la place publique en justifiant sa position : on percevait que ces réunions n'allaient pas les faire changer d'avis. »*

Le scepticisme qui existe donc sur l'utilité même de ces travaux, s'exprime en revanche chez certains acteurs par une attente forte d'une reprise des résultats qui figurent dans les 12 fiches action, dans la nouvelle phase d'étude. Les échanges ayant été productifs, les acteurs attendent le signe qu'elles auront été finalement utiles.

2.4. L'information du public, un rendez vous manqué

Comme vu en 1.2.2., en réponse aux préconisations de la charte, RFF a souhaité mobiliser plusieurs outils d'informations complémentaires pour assurer l'information du public : un site Internet spécifique au projet, des rencontres entre le public et RFF, un journal d'information et des communiqués de presse.

Cependant, l'impact en a été faible et l'information du public a été perçue par de nombreux acteurs comme insuffisante sur le projet, voire inexistante sur certains territoires. *« Quatre ans plus tard, on n'en sait toujours pas plus. »* Les élus ou les associations se sont substitués localement au maître d'ouvrage pour informer le grand public. Un phénomène de « décrochage » du grand public s'est produit, principalement informé par une presse axée sur les prises de position des grands élus. Les informations fournies par la presse sur la médiation Cousquer ont également mis l'accent sur la négociation entre élus, bien plus que sur le travail technique du secrétariat permanent.

Il n'y a pas eu de médiatisation de la CAIP, ce qui renforce le fait que la concertation se soit coupée du grand public, après le débat public. La presse, qui avait plutôt bien suivi le débat public, n'a pas relayé la concertation mise en place par la suite. RFF n'a sans doute pas vraiment voulu un important suivi médiatique de la CAIP. Et il est notoire que l'intérêt de la presse est allé prioritairement à l'évènementiel, aux conflits, aux déclarations des élus : *« La presse attend le scoop. »* Les manifestations, réunions publiques et prises de positions polémiques ont donc été les plus visibles dans cette période. Cela a entretenu le climat d'incertitude et d'incompréhension qui entourait déjà la conduite du projet sur le territoire.

CONCLUSION : VERS UN RENOUVELLEMENT DES PRINCIPES DE LA CONCERTATION SUR LE PROJET DE LGV PACA

La Consultation des Acteurs et l'Information du Public (CAIP) mise en place par Réseau ferré de France entre 2006 et 2008, à l'issue du débat public, était un dispositif innovant dans l'histoire de RFF et des grands projets d'infrastructure ferroviaire en France.

Les réunions des diverses instances de la CAIP prévues ont été réalisées et ont connu une fréquentation moyenne (environ une dizaine de personnes par réunion des groupes de travail thématiques), avec certaines disparités territoriales. La CAIP a essentiellement rassemblé des acteurs bien identifiés des différents territoires, et ses organisateurs ne sont jamais véritablement parvenus à élargir le cercle des participants au-delà de ces groupes.
La plupart des participants ont toutefois apprécié les réunions de travail en groupe restreint, la productivité des échanges, le recours à des intervenants experts, etc. et cette consultation a débouché sur des résultats tangibles, à savoir les 12 fiches action précisant les premiers engagements de RFF en matière d'amélioration de l'insertion territoriale du projet.
Les participants à la CAIP ont ainsi pu affermir et affiner leurs compétences sur les problématiques ferroviaires et les méthodologies de projet de RFF.

Cependant, un sentiment de frustration domine chez ces acteurs car la CAIP a porté principalement sur les conditions d'insertion du projet ferroviaire et s'est éloignée du projet de LGV et de la question du choix des scénarios. En effet, s'il est indéniable qu'à l'issue du débat public, RFF a manifesté une forte volonté de poursuivre les échanges avec les acteurs, la concertation a été restreinte au cercle des cofinanceurs, selon la volonté commune de RFF et des cofinanceurs. Dans les mois qui ont suivi, l'élaboration du dispositif et de sa charte ont abouti à un découplage entre la consultation des acteurs et les études menées par RFF.

Ainsi, pour la majeure partie des participants à la CAIP, le processus de consultation aurait été conçu pour détourner leur attention des réels enjeux du projet qui se discutaient et se décidaient entre les cofinanceurs, RFF et l'Etat. La CAIP aurait constitué un alibi permettant de maintenir un dialogue sans véritable enjeu d'autant plus que les 12 fiches action, préfigurant les engagements de RFF pour la poursuite du projet, n'ont finalement jamais été présentées au Comité d'orientation (leur présentation était prévue à l'été 2008).

La défiance entre les acteurs est restée forte, malgré les nombreuses réunions tenues dans le cadre de la CAIP et la charte n'a finalement pas servi de référence ou de guide pour établir la confiance. Le secrétariat technique, bras armé de la CAIP et structure ouverte aux acteurs, n'est pas mentionné par les acteurs, qui n'ont pas perçu son travail. Scène finalement secondaire du projet, la CAIP n'a pas permis d'établir une concertation au service du projet et des territoires.

Malgré les difficultés structurelles importantes décrites dans la seconde partie du bilan, et la nécessité de rebâtir la confiance, les acteurs émettent en 2010 le souhait de débattre plus longuement sur le projet et sont prêts à s'investir dans les phases suivantes de concertation du projet, à divers niveaux. La frustration n'a donc pas engendré du désintérêt pour le projet et la concertation qui lui est associée.

Sur l'aspect concertation et gouvernance, si la médiation Cousquer a « réglé » au moins à court terme les difficultés internes aux « décideurs », et est parvenue ainsi à un choix de scénario, elle n'a pas réellement pesé sur les autres scènes du projet, renforçant la défiance et l'impression d'une décision en fait très éloignée des territoires. Si la CAIP avait maintenu un lien entre les acteurs et les responsables du projet, la mission Cousquer ne l'a pas entretenu, en se focalisant sur le travail entre les cofinanceurs. Dès lors, autant pour tirer les

leçons de l'innovation qu'a représenté la CAIP, que pour corriger les faiblesses du dialogue en 2009, la concertation à venir sur la LGV PACA doit être ambitieuse et résolument tournée vers une meilleure prise en considération des échanges dans les décisions concernant le projet.

ANNEXES

1. Chronologie du projet de LGV PACA – 2005-2009
2. Méthodologie utilisée pour l'élaboration du bilan de la phase de consultation des acteurs et d'information du public
3. Liste des personnes interrogées
4. Charte de la consultation des acteurs et de l'information du public
5. Fiches Action

Chronologie du projet de LGV PACA - 2005-2009

Année	Temps forts
2005	**21 février :** Ouverture du débat public. **8 juillet :** Clôture du débat public. **Septembre :** Bilan de la Commission Nationale du Débat public (CNDP) et compte-rendu de la Commission Particulière du Débat public (CPDP). Dans son bilan, la CNDP souligne l'opportunité d'une ligne nouvelle, à certaines conditions, et préconise d'étudier 3 familles de projets. **6 décembre :** Délibération du conseil d'administration de RFF qui confirme l'opportunité du projet de ligne TGV Paris-Nice et décide de lancer des études complémentaires pour départager les trois familles de scénarios, proposées par la CPDP.
2006	**4 février** : Michel Boyon, président de RFF, appelle à la poursuite d'un débat qualifié de « formidable réussite ». **29 juin 2006 :** Comité d'orientation (CODOR) : approbation du programme des études complémentaires (pour un montant total de 3,6 millions d'euros et une durée de 18 mois) ainsi que des modalités de son financement par les différents partenaires institutionnels. **10 juillet** : Signature de la convention de financement des études préliminaires à Marseille : Etat, RFF, SNCF, collectivités territoriales, Principauté de Monaco. **19 juillet** : Le Conseil Général des Bouches-du-Rhône conditionne sa participation financière au passage de la LGV par Marseille. **17 novembre** : Réunion publique à l'initiative de Stop TGV Coudon et de 15 associations environnementales autour des conséquences environnementales, économiques et urbaines du projet.

Année	Temps forts
2007	**Janvier à Novembre** : Réunions publiques à l'initiative des associations environnementales, collectivités territoriales et syndicats. **24 avril :** Le candidat UMP à la présidence de la République, Nicolas Sarkozy, en campagne à Marseille, ne se prononce pas sur le projet. **24 juillet :** Le président de l'association TGV Provence Côte d'Azur organise une université d'été de « Sciences po Paris » à Menton, autour de la démarche de lobbying national et européen prônée par l'association pour le projet LGV PACA. **01 septembre :** Levée de boucliers de la mairie d'Aubagne contre la décision de « gel » du foncier, dans la perspective « LGV PACA », prise par la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole le 16 juillet 2007. **Novembre** : Série de réunions publiques organisées par l'association TGV développement autour du projet et de l'amélioration des lignes TER existantes.
2008	**10 mars :** Nicolas Sarkozy, Président de la République, dans une lettre à Jean-Claude Gaudin, Député Maire de Marseille soutient le scénario Métropoles du Sud, sans engager l'Etat sur le plan financier. **15 juin :** Report de la réunion du comité d'orientation (cofinanceurs) LGV PACA en préfecture. **18 juillet** : Report de la réunion du comité d'orientation LGV PACA en préfecture. **Juillet - Novembre** : Contestation du « scénario Sainte Victoire » (scénario Nord) dans le pays d'Aix et du Var (élus, société civile, syndicats professionnels). **28 septembre :** Horace Lanfranchi, Président du Conseil Général du Var demande un délai supplémentaire de deux ans pour la réflexion et la concertation avant de prendre une décision sur le scénario. **03 octobre** : Report de la réunion du comité d'orientation LGV PACA en préfecture. **10 octobre** : Les élus de la Vallée de l'Arc demandent que des études supplémentaires les associant soient engagées par RFF. **13 octobre** : Report de la réunion du comité d'orientation LGV PACA en préfecture. **27 octobre** : Michel Vauzelle, Président de la Région PACA et Christian Estrosi, Maire de Nice et Président du Conseil Général des Alpes Maritimes, signent un protocole d'accord pour, entre autres, l'avancement de la LGV PACA. **4 novembre :** Hubert Falco, Ministre de l'aménagement du territoire et Maire de Toulon, relance des études pour la LGV, dans la perspective d'une décision fin 2008.

Année	Temps forts
2009	**12 janvier** : Eric Ciotti, nouveau Président du Conseil Général des Alpes-Maritimes déclare que l'Etat a choisi le scénario Nord. Les élus de la Vallée de l'Arc s'insurgent. **13 janvier** : Jean Raymond Niola, Maire de Pourcieux et porte parole du collectif des élus du Haut Var contre la LGV, exprime le besoin de reprendre la concertation avec RFF. **Janvier - Février :** Poursuite de la contestation autour du scénario Côte d'Azur. **11 février :** Mise en place, suite à une réunion entre le gouvernement et les élus des territoires concernés par les scénarios, d'une mission de médiation pilotée par M. Cousquer et d'un secrétariat permanent chargé d'étudier la faisabilité des deux scénarios pour le 30 juin. **17 février :** Levée de bouclier contre la « non concertation » autour des scénarios, par les élus de la Communauté d'agglomération d'Aubagne. **20 février :** Installation en préfecture du secrétariat permanent de la mission de médiation d'Yves Cousquer. **08 juin :** Jean-Louis Borloo déclare que le pouvoir décisionnaire est entre les mains de Nicolas Sarkozy pour la LGV. **15 juin** : Yves Cousquer rend son rapport « Médiation sur la LGV de Provence - Alpes - Côte d'Azur. *En vue d'une décision sur le système ferroviaire de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur au XXI° siècle* ». **18 juin :** Mission de médiation de M. Cousquer « félicitée » par Michel Vauzelle, Président de la Région PACA. **29 juin :** Jean-Louis Borloo annonce le choix par le gouvernement du scénario Métropoles du Sud. **01 juillet :** Rencontres entre RFF et les élus d'Aubagne. **16 juillet :** Engagement du Président de la République, Nicolas Sarkozy auprès des élus d'Aubagne, que « rien n'était encore joué » au niveau du tracé. **16 juillet** : Le conseil d'administration de RFF décide de réaliser les études préalables à l'enquête d'utilité publique et de « *mener parallèlement au processus d'études, une concertation approfondie avec l'ensemble des acteurs intéressés au projet afin d'accompagner sa mise au point jusqu'à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique dans un souci d'ouverture, de dialogue et de transparence.* » **Septembre - Décembre :** Reprise des réunions publiques autour du projet, à l'initiative des associations environnementales et des collectifs d'élus.

Méthodologie utilisée pour l'élaboration du bilan de la phase de consultation des acteurs et d'information du public

L'enquête a été réalisée par Arenes, entre mars et mai 2010.

- **Outils mobilisés**

  - Enquêtes médiatique et documentaire :

- *Enquête médiatique :* elle s'appuie sur le recueil et l'analyse toutes les coupures de presse quotidienne régionale et nationale, de juillet 2005 à décembre 2009, portant sur le projet. La recherche médiatique s'est effectuée à partir des revues de presse existantes au sein de la maîtrise d'ouvrage, des supports numériques disponibles à travers les recherches Internet et des supports papiers à travers la presse quotidienne régionale. Au total, près de 400 articles consultés et plus de 150 articles de presse ont fait l'objet d'une analyse plus approfondie.
- *Enquête documentaire :* elle repose sur l'analyse des documents produits dans le cadre de la concertation (fiches, présentations techniques) et pendant la concertation (études des collectivités, universitaires, dossier argumentatifs et sites internet des associations, etc.) ; ainsi que sur les rapports des acteurs territoriaux : chambres consulaires, intercommunalités de projet : Pays, Parcs, agglomérations (politique de déplacements), les documents de programmation, d'évaluation, de prospectives…

  - Enquête par entretien :

Notre démarche se veut qualitative, analytique et transversale. Arènes a interrogé 38 acteurs dont la liste a été validée par le RFF ainsi que le guide d'entretien. L'échantillonnage propose une répartition entre les différentes catégories d'acteurs de la façon suivante, tenant compte de l'équilibre entre les trois départements concernés (Bouches du Rhône, Var et Alpes-Maritimes) et du principe de gouvernance à cinq : 9 cofinanceurs, 7 élus locaux, 12 associations, 7 acteurs économiques et syndicats, 3 techniciens transports et aménagement du territoire des collectivités et de l'Etat, ainsi que 4 interviews de « longue durée » avec des témoins des phases de concertations passées.

- *Déroulement et méthodologie d'entretiens :*

La majorité des entretiens a été menée avec une méthode dite « semi-directive » à l'appui d'un guide d'entretien. 4 interviews de « longue durée » ont été menés sous la forme de « Récits d'acteurs ». Cette technique, particulièrement adaptée à un travail de bilan, permet d'aborder les acteurs en entretien en les plaçant en position de conteur et d'analyste de ce qui s'est déroulé. Les entretiens avec certains représentants d'association et élus locaux, quant à eux, ont été enrichis qualitativement par des premières parties d'entretiens « en marchant » : les acteurs ont été invités à nous amener sur le site de leur choix afin de nous parler de leur territoire en illustrant les questions abordées lors des différentes phases de concertation et de consultation.
Enfin, à l'issue de chaque entretien, nous avons évoqué la future phase de concertation, afin de sensibiliser la personne rencontrée à ses enjeux. Ces derniers échanges ont également permis de mesurer le degré de confiance ou de défiance des acteurs envers la mise en œuvre d'un nouveau dispositif par RFF.

- *Rendus :*

Les comptes-rendus des entretiens ont été adressés uniquement aux acteurs concernés pour information et validation, afin de maintenir un principe d'échange et de retour auprès des acteurs, ainsi que la confidentialité annoncée. Ces documents n'ont pas été communiqués à RFF.

  - Contributions écrites :

L'échantillonnage proposé permettait de rencontrer 38 acteurs et certains acteurs ayant participé à des phases passées de construction du projet ont manifesté leur volonté d'être interviewé au cours de cette étude. Nous avons donc décidé de leur adresser par écrit le guide d'entretiens afin qu'ils puissent nous retourner leur contribution écrite. Nous avons donc pris en compte 7 contributions écrites de différents acteurs associatifs et intercommunaux.

  - Réunion de restitution aux acteurs du 9 juin 2010 :

Par ailleurs, les interviewés étaient informés de la réunion de restitution, à laquelle ils ont ensuite été conviés par le biais d'un courrier envoyé par RFF.
Cette réunion de restitution a regroupé plus de 150 participants et les retours et échanges qui s'y sont déroulés ont été pris en compte afin d'enrichir le présent document. Le verbatim et la synthèse de cette réunion sont disponibles sur le site du projet de la LGV PACA : http://www.lgvpaca.fr

Liste des personnes interrogées pour l'élaboration du bilan de la phase de consultation des acteurs et d'information du public (mars – mai 2010)

ASSOCIATIONS (12)		
Stop TGV Coudon	Lesage	Olivier
Vivre à Gémenos	Bongiovanni	Lucien
Défense de l'environnement pierrefeucain	Marcel	Martine
Défense des 7 communes	Alinat	Catherine
Anesterel	Turiaf	Nicolas
FARE SUD	Gonella	Jean
Développement des Transports Publics et du chemin de fer de Grasse à Cannes	Isnard	Jean-Philippe
Sauvegarde Sud Sainte Baume	Raux	Nathalie
TGV Toulon	Roux	Frédéric-Georges
TGV Développement	Patouillard	Alain
Stop Nuisances Cuers	Chevret	Nadine
Défense Environnement Villeneuve	Jover	Serge
ACTEURS SOCIO-ECONOMIQUES (7)		
TGV Provence Côte d'Azur	Leblond	François
Chambre d'Agriculture du Var	Baccino	Alain
Association des Vignerons pour la Sainte Victoire	Jauffret	Jean Luc
Cheminots Comité de ligne Cannes Nice	Poggi	Cyril
SAFER 83	Ruamps	Philippe
INAO Régional	Jadaut	Patrice
CCI Côte d'Azur	Nicoletti	Bernard
ELUS LOCAUX (7)		
Ville de Roquebrune/Com. de communes Pays Mer Estérel	Jousse	Luc
Ville de Cuges les Pins	Aicardi	Gilles
Com. de communes du Cœur du Var/Plaine des Maures	Ponzo	Claude
Ville de Trets	Féraud	Claude
Ville d'Aubagne	Fontaine	Daniel
Ville de Cagnes-sur-Mer	Nègre	Louis
Ville d'Antibes	Leonetti	Jean
COFINANCEURS (9)		
CR PACA	Coquil	Thierry
CG 13	Taillandier	Franck
CG 06	Oliveres	Pierre
CG 83	Gontier	Robert
MPM Marseille	Marchand	Pascal
TPM Toulon	Chenevard	Yannick
CUNCA Nice	Feuillade	François
Agence d'urbanisme du Pays d'Aix (AUPA)	Serre	Paul
DREAL PACA	Langlet	Julien
AUTRES (7)		
Agence d'Urbanisme de l'Aire Toulonnaise (AUDAT)	Droz-Vincent	Daniel
SNCF	Lecluse	Dominique
RFF Mission LGV PACA	Gyssels	Bernard
Médiation	Cousquer	Yves
CNDP	Marzolf	Philippe
CETE	Balaguer	Renaud
RFF Unité concertation	Dziedzicki	Jean-Marc

Charte de la consultation des acteurs et de l'information du public

Charte de la consultation des acteurs et de l'information du public

RESEAU FERRE DE FRANCE Gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire

Préambule

Au cours du débat public sur le projet de LGV PACA qui a eu lieu de février à juillet 2005 et dans sa décision du 6 décembre 2005, Réseau Ferré de France s'est engagé à poursuivre la concertation initiée avec les membres du Comité d'orientation depuis l'automne 2003 et à mettre en place un dispositif de consultation des acteurs et d'information du public.

La présente charte constitue le cadre de cette démarche de consultation et d'information, dont elle assure la cohérence. Elle est soumise à chaque participant qui s'engage à en respecter les termes.

La mise en place de cette démarche s'inscrit dans le cadre de la politique promue et développée par Réseau Ferré de France à l'échelle nationale afin de favoriser la concertation sur les projets dont il est maître d'ouvrage.

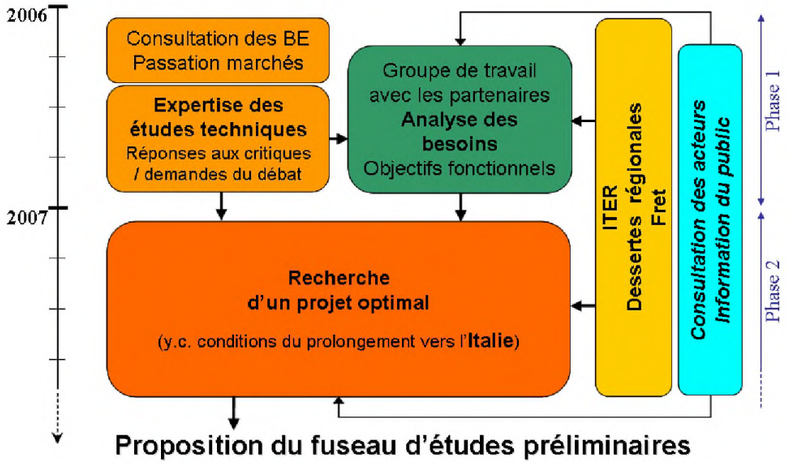
Cette charte précise notamment le cadre, les objectifs, les modalités et les engagements réciproques de la consultation avec les acteurs (collectivités territoriales, services et commissions consultatives de l'Etat, associations et chambres consulaires) durant la phase des études complémentaires. RFF et ses partenaires apprécieront l'opportunité de prolonger l'application de cette charte ou de l'adapter pour les phases d'études ultérieures.

La décision de RFF à l'issue du débat public (Conseil d'Administration du 6 décembre 2005, publiée au JO du 17 février 2006) confirme l'intérêt du projet de la LGV PACA et décide le lancement d'études complémentaires afin de proposer le fuseau dans lequel seront lancées les études préliminaires.

Le programme des études complémentaires devra vérifier les performances et la faisabilité technique et financière des différentes solutions qui s'inscrivent dans ces trois familles de projet, en prenant pour scénario de référence la LGV des métropoles du sud.

Le programme des études complémentaires sera conduit sur une période d'environ 18 mois, selon le dispositif suivant :

- un « groupe de travail » au sein du comité technique des partenaires du projet, chargé de mieux cerner les besoins en matière de transport ferroviaire (cf. schéma ci-dessous). Ce qui doit permettre de mieux définir et inscrire le projet de la LGV PACA dans une problématique de desserte du territoire de la région PACA.
- la consultation des acteurs, objet de la présente charte.
- participation de RFF à des groupes de travail et instances dont l'objet porte sur des grands projets d'aménagement (ITER, etc.) et sur la planification territoriale (SCOT, PLU, etc.).



A travers la présente charte, RFF propose des principes et règles simples afin de favoriser l'échange d'informations et réussir le dialogue dans le cadre de la consultation des acteurs concernés par le projet de la LGV PACA et de l'information du public.

Cette charte constitue une démarche volontaire de la part de RFF et de chacun des participants. Elle fournit aux participants un cadre et les éléments d'un code de bonne conduite définissant l'esprit qui doit animer la concertation et les conditions nécessaires à son bon déroulement. En clarifiant les modalités d'échanges, la charte doit permettre à chacun des participants à cette démarche de bien situer le cadre de son intervention.

Les dispositions de la présente charte sont portées à la connaissance de la Commission Nationale du Débat Public qui pourra désigner un garant pour son application.

Les principes et règles énoncés ci-avant ne sauraient se substituer néanmoins au respect des procédures en vigueur.

La consultation des acteurs

La charte traduit la volonté de RFF d'établir un dialogue continu et ouvert avec l'ensemble des acteurs de la société civile désireux de participer à l'élaboration du projet de LGV PACA dans les meilleures conditions.

Elle a pour principaux objectifs :

- de promouvoir la participation des acteurs et des représentants du public à la réflexion qui accompagne le processus d'élaboration du projet de LGV PACA à travers le partage d'informations, une écoute de leurs attentes, des échanges nombreux et une contribution de leur part à la connaissance du territoire dans lequel s'inscrit le projet ;
- de permettre une meilleure prise en compte des préoccupations exprimées pendant le débat et de faciliter ainsi la réalisation d'un projet en respectant son environnement humain et naturel.

Le cadre de la consultation des acteurs

La consultation des acteurs porte sur les conditions de l'inscription du projet dans son territoire en tirant parti de la compétence de chacun des participants. La définition du projet optimal relève quant à elle principalement de la concertation avec les partenaires co-financeurs et les collectivités territoriales.

La consultation des acteurs organise le partage des connaissances et de la réflexion entre le maître d'ouvrage et les acteurs sur des problématiques figurant au compte-rendu du débat public rédigé par la Commission particulière du débat public.

Les objectifs de la consultation des acteurs

A travers la consultation des acteurs, RFF souhaite en particulier :

- poursuivre le dialogue et la réflexion initiés pendant le débat public,
- être éclairé, ainsi que ses partenaires, quant aux conditions de la réalisation du projet et plus largement de son acceptabilité,
- informer sur les objectifs et les résultats du programme des études complémentaires,
- recueillir des propositions concrètes permettant d'alimenter le programme des études.

Le dispositif de la consultation

La consultation s'adresse aux collectivités territoriales, aux services et aux commissions consultatives de l'Etat, aux associations et aux chambres consulaires qui souhaitent contribuer à l'élaboration d'un projet mieux partagé.

Ces acteurs sont représentés de manière équilibrée au sein de chaque instance de travail mise en place dans le cadre de la consultation.

Le dispositif de consultation s'articule autour de trois types d'instance de travail :

- Des « groupes de travail thématiques » réunissant chacun une vingtaine de participants,
- Une «réunion des acteurs » afin de faire un point sur l'avancée des groupes de travail thématiques,
- Un « secrétariat technique» représentant chaque type d'acteur (collectivités territoriales, services et commissions consultatives de l'Etat, associations et chambres consulaires), mis en place par RFF, chargé de la coordination de la consultation. Il veille à la bonne mise en œuvre et au respect de la présente charte.

Groupes de travail thématiques envisagés :

- Milieu humain
- Agriculture et viticulture
- Biodiversité et milieu naturel

La périodicité des réunions pourrait être :

- Groupe de travail thématique : en fonction de chaque groupe, de l'ordre de deux à trois réunions par an,
- Réunion des acteurs : une réunion par an,
- Secrétariat technique: environ quatre réunions par an.

Les modalités de la consultation

RFF sollicite la participation des acteurs qui ont contribué à enrichir le contenu du débat public, notamment ceux ayant rédigé des cahiers d'acteurs et des contributions.

Chaque acteur sollicité et qui souhaite apporter sa compétence à un groupe de travail thématique approuve la présente charte ainsi que le programme de travail qui lui est proposé par RFF.

Chaque acteur désigne nominativement un représentant et un suppléant pour participer aux réunions et parler en son nom.

Des intervenants seront sollicités pour alimenter les échanges (chargé d'études du maître d'ouvrage RFF et de la SNCF, universitaire ou expert reconnus, service de l'Etat et des partenaires, acteur ayant fait des propositions, etc.).

RFF prépare l'ordre du jour des réunions, convoque les participants, anime les réunions, rédige et envoie le compte-rendu aux participants.

Les engagements réciproques

Partage des informations au sein du dispositif de consultation : Un site Extranet permet à chacun des participants de disposer de l'ensemble des informations produites par RFF et par les participants au sein des groupes de travail thématiques : compte-rendu de réunions, dossiers de travail, études thématiques, contributions argumentées, etc.

Communication des travaux des groupes thématiques : Une synthèse périodique des travaux des groupes sera validée par le secrétariat en vue d'une communication destinée à l'information du public (cf. page suivante).

Recours à des expertises indépendantes : Sur des points particuliers identifiés comme prioritaires au sein d'un groupe de travail, des expertises indépendantes pourront être mobilisées dans la limite des ressources disponibles.

Bilan de la consultation : Un rapport synthétique annuel de la consistance et des résultats de la consultation, rédigé par RFF et validé par le « secrétariat technique » est présenté à la « réunion des acteurs ». Ce bilan est également présenté au comité d'orientation et fait partie intégrante du dossier issu des études complémentaires.

L'information du public

RFF souhaite mettre en place une information permanente du public tout au long des études complémentaires.

Dans la continuité du dialogue qui a prévalu au cours du débat public, RFF considère qu'une bonne information participe de la qualité de son travail et de son projet.

Les objectifs de l'information du public

- fournir des informations sur le projet, le programme d'études et ses résultats,
- apporter des informations sur les modalités du travail conduit dans le cadre de la consultation des acteurs et de faire état des principaux résultats obtenus,
- et informer sur les modalités d'information et d'échanges avec le public.

Le dispositif d'information du public

RFF entend mobiliser plusieurs outils d'information complémentaires :

• Un journal d'information diffusé auprès des acteurs, des participants du débat public et des habitants concernés,

• Des communiqués et articles de presse réguliers,

• Un site Internet comportant les documents d'étude, les principaux documents issus de la consultation des acteurs, l'ensemble des documents d'information, un forum de discussion, etc. et un « point contact » de RFF,

• Des rencontres individuelles et collectives entre le public et l'équipe de RFF, à la demande.

Fiches Action

Etudes complémentaires au débat public

Consultation des acteurs

lille nice madrid montpellier cannes strasbourg amsterdam frejus toulon st-raphael antibes marseille monaco

lgv Grande Vitesse Grande Capacité paca

Juin 2008

Fiches d'actions

élaborées par RFF
en réponse aux demandes
des 4 groupes
de travail thématiques

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

Avant-propos

Depuis la fin du débat public, la Mission LGV PACA de Réseau Ferré de France s'est mobilisée sur un important programme d'études complémentaires afin de comparer, avec le plus de précision possible, les différents scénarios issus du débat.

Parallèlement, pour organiser la réflexion collective sur l'insertion du projet dans notre territoire régional, nous avons élaboré une « *Charte de la consultation des acteurs et de l'information du public* » et invité une soixantaine d'entre eux à participer à quatre groupes de travail thématiques - « *milieu humain* », « *biodiversité - milieu naturel* », « *agriculture - viticulture* » et « *aménagement du territoire* ».

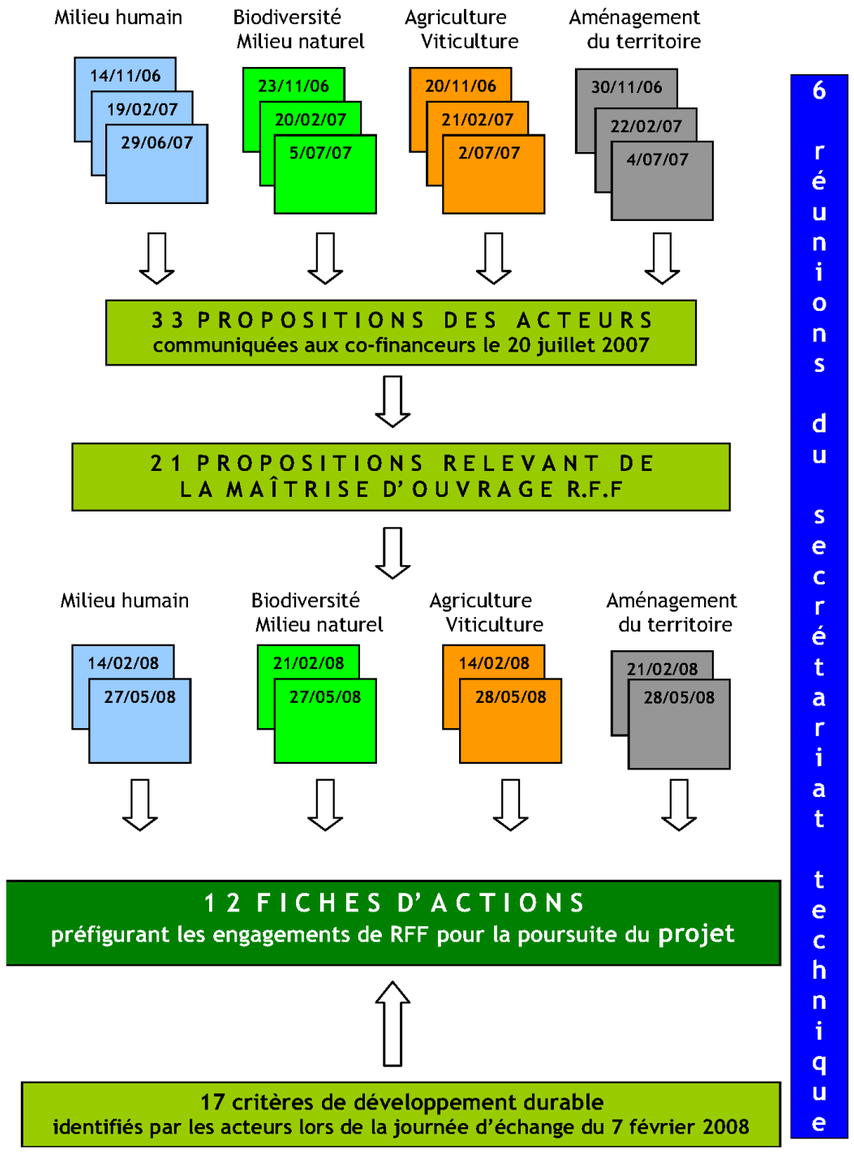
Au terme de 18 mois d'échanges, de 6 réunions du secrétariat technique, de 20 réunions des groupes de travail thématiques et d'une journée d'échanges « *LGV PACA et développement durable* », nous avons recueilli une trentaine de propositions portées par la plupart des participants. Celles-ci ont été intégralement communiquées aux membres du Comité d'orientation le 20 juillet 2007. Certaines de ces propositions sont adressées aux collectivités territoriales ou relèvent de lois et de réglementations. D'autres en revanche, relèvent de la responsabilité du maître d'ouvrage et RFF souhaite leur apporter des réponses concrètes.

Chacune des 12 fiches d'actions thématiques réunies dans le présent document comprend :

- une synthèse des propositions des groupes de travail thématique,
- une présentation des éléments de réglementation ou de méthodologie applicables au sujet traité,
- une liste des premiers engagements de RFF pour la poursuite du projet.

Elles témoignent de la volonté de RFF de concevoir un projet partagé, apte à satisfaire les besoins de transport du plus grand nombre, tout en respectant le souhait de chacun de vivre dans un environnement préservé.

Bernard GYSSELS, Chef de la Mission LGV PACA



Milieu humain

- F1 / Protection des populations vis-à-vis du bruit ferroviaire
- F2 / Prise en considération du risque vibratoire
- F3 / Démarche paysagère exemplaire
- F4 / Evaluation des impacts sur l'économie et le patrimoine foncier

Biodiversité - Milieu naturel

- F5 / Protéger la biodiversité : espèces, habitats et fonctionnalités écologiques
- F6 / Assurer la protection de la ressource en eau

Agriculture - viticulture

- F7 / Préserver les terroirs et les activités agricoles et sylvicoles et prendre en compte les spécificités de l'exploitation viticole
- F8 / Anticiper les problématiques et les réserves foncières

Aménagement du territoire

- F9 / Assurer une implantation optimale des gares pour une cohérence intermodale et ferroviaire du projet et la meilleure inscription possible au sein des agglomérations
- F10 / Prendre en compte la vocation touristique des territoires
- F11 / Assurer une mise en service rapide du projet même en cas de phasage

Développement durable

- F12 / Mettre en place des critères de développement durable comme critères de différenciation des options envisagées

Etudes complémentaires au débat public

Consultation des acteurs

lgv Grande Vitesse Grande Capacité paca

Juin 2008

Groupe thématique« Milieu humain »

- F1 / Protection des populations vis-à-vis du bruit ferroviaire
- F2 / Prise en considération du risque vibratoire
- F3 / Démarche paysagère exemplaire
- F4 / Evaluation des impacts sur l'économie et le patrimoine foncier

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

F1 : Protection des populations vis-à-vis du bruit ferroviaire

Synthèse des orientations proposées par le groupe de travail thématique

- ***Informer les co-financeurs et les collectivités de la demande forte de prise en compte du bruit dans la conception du projet ;***
- ***Eviter au maximum les zones urbanisées et les zones d'activité, notamment en prenant en compte les projets d'aménagement (PLU, SCOT, etc.) ;***
- ***Protéger les hommes de façon exemplaire contre le bruit, en allant au-delà de la législation actuelle et notamment des seuils de l'arrêté ferroviaire bruit de 1999.***

La réglementation relative aux lignes ferroviaires à grande vitesse

Le bruit de la circulation ferroviaire est un phénomène essentiellement fluctuant qui est caractérisé par une valeur sur un temps donné : le niveau énergétique équivalent (abrégé LA_{eq}). Ce niveau énergétique équivalent LA_{eq} d'un bruit fluctuant est égal au niveau d'un bruit constant qui aurait été produit avec la même énergie pendant la même période d'observation : il représente l'énergie acoustique moyenne perçue pendant cette durée.

Les études acoustiques d'infrastructures ferroviaires s'inscrivent dans le cadre réglementaire précis issu de la loi cadre sur le bruit n°92.144 du 31 décembre 1992 (article 12), retranscrit depuis octobre 2000 aux articles L.571-9 et L.871-10 du Code de l'Environnement et précisé par :

- le décret n°95-22 du 9 janvier 1995 relatif à « la limitation du bruit des aménagements et infrastructures de transports terrestres » ;
- l'arrêté du 8 novembre 1999, relatif au « bruit des infrastructures ferroviaires ».

En France, ce sont les périodes de jour (6h-22h) et de nuit (22h-6h) qui ont été adoptées comme références pour le calcul du niveau LA_{eq} des infrastructures de transport terrestre. Les indices réglementaires s'appellent :

- **LA_{eq} (6h-22h) ou LA_{eq} diurne ;**
- **LA_{eq} (22h-6h) ou LA_{eq} nocturne.**

Ils correspondent à l'énergie moyenne perçue sur les périodes correspondantes pour l'ensemble des bruits émis par la circulation des trains et s'expriment en dB(A). Sur ces périodes de référence, la réglementation impose de ne pas dépasser des seuils de gêne (seuils de contribution acoustique) dont la valeur dépend à la fois de l'ambiance sonore préexistante et de l'usage des locaux concernés (logements, établissements de santé, établissements d'enseignement, etc.) pour l'ensemble des bâtiments dont la construction s'avère antérieure à l'enquête publique destinée à autoriser la réalisation du projet d'infrastructure.

Pour les infrastructures ferroviaires, l'arrêté du 8 novembre 1999 vient préciser les indicateurs de gêne due au bruit ferroviaire (dénommés If_{jour} ou If_{nuit}). Ils sont définis sur la base des LA_{eq} :

- **If_{jour} = LA_{eq} (6h-22h) – 3 dB(A);**
- **If_{nuit} = LA_{eq} (22h-6h) – 3 dB(A).**

USAGE ET NATURE DES LOCAUX	Ifjour	LAeq jour	Ifnuit	LAeq nuit
Etablissements de santé, de soins et d'action sociale (autre que les salles de soins et les salles réservées au séjour des malades)	57 dB(A)	60 dB(A)	52 dB(A)	55 dB(A)
Salles de soins et salles réservées au séjour des malades	54 dB(A)	57 dB(A)	52 dB(A)	55 dB(A)
Etablissements d'enseignement (à l'exclusion des ateliers bruyants et des locaux sportifs)	57 dB(A)	60 dB(A)	/	/
Logements en zone d'ambiance sonore préexistante modérée	57 dB(A)	60 dB(A)	52 dB(A)	55 dB(A)
Autres logements	62 dB(A)	65 dB(A)	57 dB(A)	60 dB(A)
Locaux à usage de bureaux en zone d'ambiance sonore préexistante modérée	62 dB(A)	65 dB(A)	/	/

Pour les infrastructures ferroviaires circulées par des TGV à plus de 250 km/h, un niveau de contribution sonore journalier (6h-22h) inférieur à 60 dB(A) donnera un If_{jour} inférieur à 57dB(A).

Pour une infrastructure ferroviaire neuve destinée à la **seule circulation de TGV à plus de 250 km/h**, les seuils de contribution sonore à ne pas dépasser sont donnés dans le tableau ci-contre pour les indicateurs de gêne ferroviaire et pour les LA_{eq} correspondants. **Dans les études puis la mise en service de ses projets, le non dépassement des seuils constitue une obligation de résultat pour Réseau Ferré de France.**

Nature et méthodologie des études usuellement mises en œuvre par RFF

Le strict respect de la réglementation s'impose à Réseau Ferré de France pour deux raisons essentielles. En tant qu'établissement public, **Réseau Ferré de France est en effet** :

- **comptable auprès de sa tutelle du respect des réglementations environnementales et du bon usage des deniers publics** alloués pour les études, les travaux puis la mise en service des projets d'infrastructures ferroviaires dont il assure la maîtrise d'ouvrage ;
- **redevable et soucieux d'une égalité de traitement de l'ensemble des citoyens riverains** de ses projets sur l'ensemble du territoire français métropolitain.

Au stade des **études préliminaires**, les études mises en œuvre par Réseau Ferré de France visent essentiellement à caractériser et dénombrer le bâti au sein des différents fuseaux d'études envisagés (inventaire des zones bâties denses, des projets d'urbanisation, dénombrement du bâti, repérage des établissements sensibles). Ces études se traduisent par des données chiffrées qui alimentent la comparaison des fuseaux de passage envisagés. Des analyses reposant sur des méthodologies de type « halo acoustique » (cf. carte ci-contre) peuvent également être mises en œuvre. Ce n'est qu'au stade des études d'**Avant-Projet Sommaire** que des études acoustiques prévisionnelles sont menées pour différencier les options de tracé possible. Dès lors que le tracé proposé au titre de cet Avant-Projet Sommaire se trouve arrêté, les études acoustiques prévisionnelles menées permettent de pré-dimensionner (longueur, hauteur et coût) les dispositifs de protection à mettre en œuvre pour assurer le respect des seuils de contribution sonore réglementairement fixés, à savoir, pour une ligne ferroviaire uniquement circulée par des trains à grande vitesse (vitesse supérieur à 250 km/h) et pour des locaux à usage d'habitation en zone d'ambiance sonore pré-existante modérée :

- **LA_{eq} (6h-22h) ou LA_{eq} diurne = 60 dB(A) ;**
- **LA_{eq} (22h-6h) ou LA_{eq} nocturne = 55 dB(A).**

Les dispositifs de protection acoustique dimensionnés sont présentés dans l'étude d'impact du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique. **Réseau Ferré de France a une obligation de résultats :** l'efficacité des protections mises en œuvre lors des travaux après prise en considération des éventuelles adaptations de projet survenues lors des études d'Avant-Projet Détaillé fait l'objet de mesures sonométriques de vérification, notamment lors des bilans LOTI.

Premiers engagements de RFF pour la poursuite des études

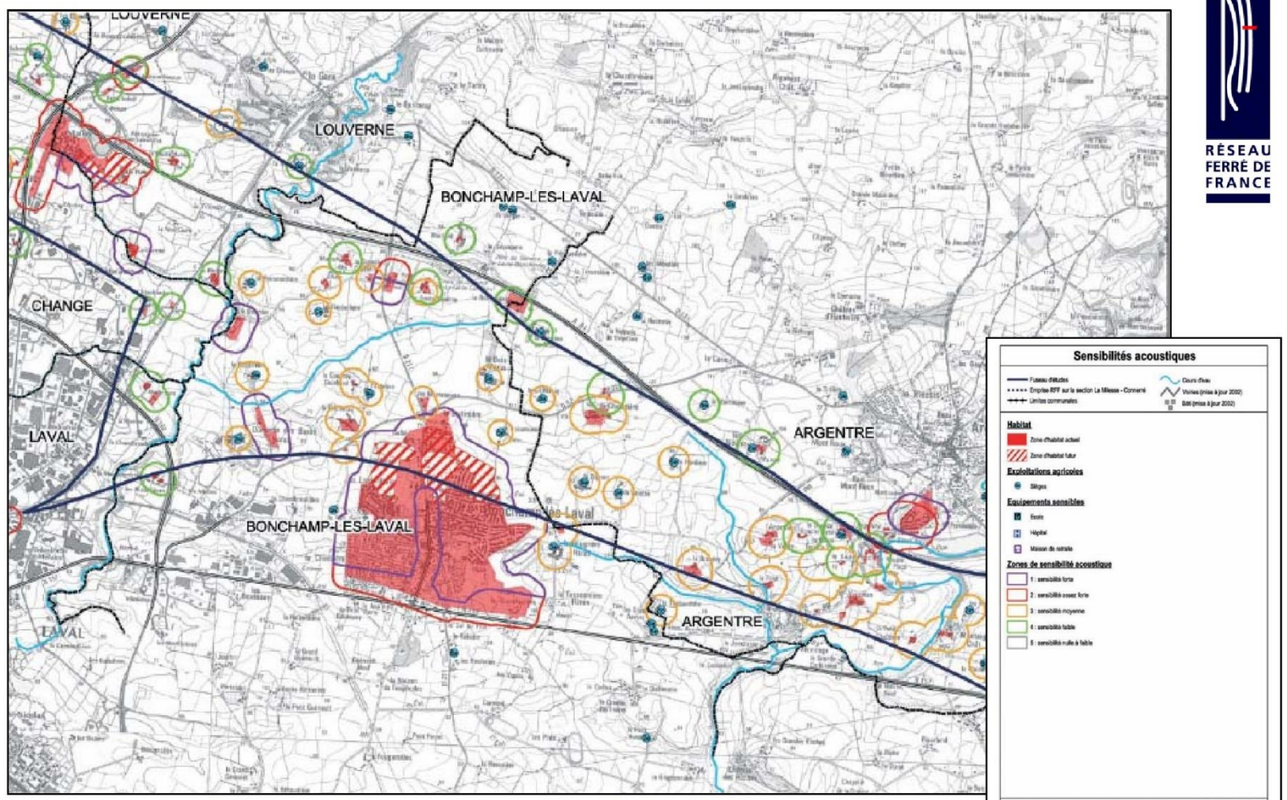
- *Le groupe de travail a bien intégré le fait que toute démarche volontariste visant à la prise en compte de seuils de contribution acoustique dépassant les obligations réglementaires ne pourra être soutenue par RFF que dans l'hypothèse où les collectivités territoriales décideraient de participer au financement du surplus d'études et de travaux de protection acoustique nécessaires.*
  RFF s'engage toutefois à relayer auprès des co-financeurs la demande d'un projet exemplaire respectant les normes les plus exigeantes (normes OMS) prenant en compte les espaces et modes de vie extérieurs spécifiques à la région PACA. Par ailleurs, répondant à une demande du groupe, RFF s'engage à considérer dans la poursuite des études :
  - ***que tous les logements à usage d'habitation des secteurs géographiques traversés soient considérés comme bénéficiant d'un zone d'ambiance sonore pré existante modérée** : la contribution sonore maximale du projet s'avèrera donc inférieure au même seuil pour l'ensemble des logements riverains, y compris ceux situés en zone d'ambiance sonore pré existante non modérée ;*
  - ***que toutes les sections du projet soient également traitées en référence aux seuils de contribution sonore maximale définis pour les sections circulées à plus de 250 km/h**.*

- *Les autres actions sur lesquelles RFF s'engage concernent :*
  - ***l'élaboration d'un guide méthodologique avant l'engagement des études préliminaires** visant à exposer et à illustrer par des exemples concrets les méthodes proposées pour **la caractérisation des lieux d'habitation et établissements au sein de l'aire d'étude et l'analyse des sensibilités acoustiques** ;*
  - ***la mise en place au stade des études préliminaires d'un séminaire à destination des acteurs concernant le bruit des infrastructures ferroviaires ;***
  - ***l'organisation de visites régulières de LGV mises en service afin de sensibiliser les co-financeurs à la problématique du bruit** et **l'élaboration, à chaque phase d'études, d'une plaquette de communication sur la thématique du bruit** et ce jusqu'à l'enquête publique ;*
  - ***la réalisation de mission de contrôle extérieur environnement (expertise) sur l'ensemble des études acoustiques** réalisées jusqu'à la mise à l'enquête publique du projet ;*
  - ***la vérification du respect des seuils de contribution sonore après mise en service du projet.***

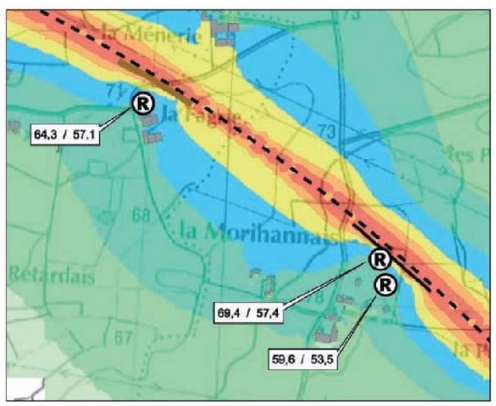
LIGNE A GRANDE VITESSE PROVENCE – ALPES - COTE D'AZUR

Exemple d'écran acoustique sur la LGV Est Européenne

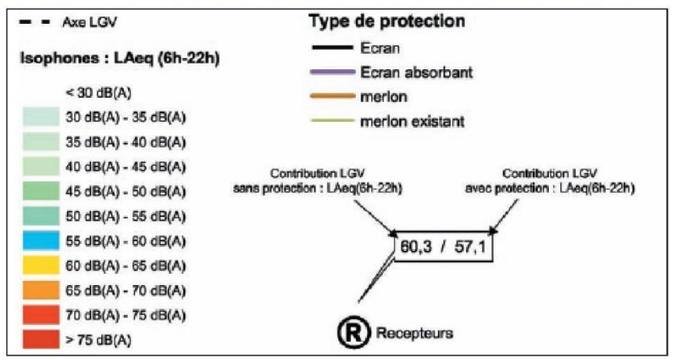
1ère page d'une plaquette d'information traitant du bruit établie lors des études d'APS de la LGV Sud Europe Atlantique



Carte de sensibilités acoustiques établie pour la définition du tracé APS de la LGV Bretagne – Pays de la Loire



Exemple de carte isophonique / projet LGV Bretagne – Pays de la Loire (enquête publique)



F2 : Prise en considération du risque vibratoire

Synthèse des orientations proposées par le groupe de travail thématique

- ***Protéger les hommes contre les vibrations.***

La réglementation relative aux lignes ferroviaires à grande vitesse

Il n'existe pas à ce jour de réglementation spécifique à la prise en compte des vibrations dans les études relatives aux infrastructures ferroviaires à grande vitesse.
Seul le régime des établissements classés au titre de la protection de l'environnement comporte une législation partielle concernant les vibrations (circulaire du Ministère de l'Environnement du 26 juillet 1986 pour les vibrations mécaniques, arrêté du Ministre de l'Environnement du 22 septembre 1994 pour les tirs de mine de carrière). Outre des valeurs limite, ces documents définissent comment mesurer les vibrations et interpréter les résultats en fonction de :

- la vitesse de vibration qui détermine l'amplitude des phénomènes à étudier ;
- la fréquence des vibrations, sachant que la nocivité des vibrations est inversement proportionnelle à leur fréquence .

Des normes définissent les façons de mesurer et d'interpréter les vibrations en fonction de la nature du récepteur à préserver :

- Norme ISO 2631-2(2003) : estimation de l'exposition des individus à des vibrations globales du corps : vibrations dans les bâtiments (1-80 Hz) ;
- Norme NFISO 8569 (1996) : vibrations et chocs mécaniques – mesurage et évaluation des effets des chocs et des vibrations sur les équipements sensibles dans les bâtiments ;
- Fascicule de documentation AFNOR FD 94-447 1 et 2 : mesurage et évaluation de la réponse du récepteur aux vibrations dans les travaux géotechniques (1- tirs à l'explosif, 2- engins mécaniques).

A l'inverse, la norme NF ISO 14837-1 (2006) « *Vibrations et bruits initiés au sol dus à des lignes ferroviaires* » aborde les mêmes thèmes en se plaçant au niveau de la source vibratoire et non plus du récepteur.

Tous ces documents définissent des règles de mesurage concordantes dont les principales sont :

- la vitesse, paramètre généralement utilisé lorsque la vibration se transmet par le sol.
- L'accélération, paramètre généralement utilisé au sein d'une structure ou lorsque l'on traite d'équipements sensibles ;
- la plage de mesure fréquentielle des vibrations qui s'établit de 1-80 Hz à 1-150 Hz. Elle correspond au domaine de nocivité principale tant pour les personnes que pour les structures ;
- une double approche analytique en termes d'amplitude et de fréquence des signaux enregistrés ;
- une description précise de la source émettrice dont les vibrations induites sont indissociables.

Aucun de ces textes ne définit de valeurs limites tant en termes de dommages que de gêne. Sur ce dernier point, la norme ISO 2631-2 précise que les niveaux acceptables de vibrations ne peuvent dépasser de beaucoup le seuil de perception, en particulier la nuit.

Elle conclut également à l'impossibilité de fixer des valeurs limites internationales, s'agissant d'un domaine très dépendant de facteurs économiques sociaux et environnementaux, très variables d'un pays à l'autre.

Enfin, lors et après réalisations des travaux, il faut rappeler que les éventuels dégâts liés au projet entrent dans le régime juridique des dommages liés aux travaux publics.

Nature et méthodologie des études usuellement mises en œuvre par RFF

Compte tenu de l'absence de texte réglementaire fixant la marche à suivre lors du déroulement des études relatives au projet d'infrastructures ferroviaires, Réseau Ferré de France, tirant l'expérience de plusieurs projets de Ligne à Grande Vitesse, a mis sur pied une méthodologie dont la mise en œuvre pourrait également être proposée sur le projet de LGV Provence – Alpes – Côte d'Azur.

Les investigations débutent lors de la phase d'Avant Projet Sommaire dans la mesure où la qualification du risque vibratoire sur un projet d'infrastructure ferroviaire nécessite de disposer de deux types de données fondamentales :

- les **caractéristiques géométriques du projet** doivent être connues avec suffisamment de précision (1/5000) afin de mettre à disposition des experts les entrées en terre du projet (déblais, remblais) : Le risque vibratoire dépend pour partie de la situation en remblai ou en déblai du projet par rapport à des récepteurs dûment identifiés ;
- le **résultat d'une campagne de sondages géotechniques** permettant d'apprécier précisément la nature des sols en présence et de procéder aux extrapolations et regroupements par familles de sols. Même si des sondages géotechniques peuvent être réalisés au stade des études préliminaires, ils sont en densité trop peu importants et répartis sur l'aire d'étude, ce qui limite leur intérêt.

C'est lors de la phase d'Avant Projet Sommaire que les données topographiques, les éléments géotechniques et surtout les caractéristiques géométriques du tracé présentent un caractère suffisamment précis pour caractériser le risque vibratoire de part et d'autre du projet. Ces analyses sont menées en 3 temps :

- **Visite de reconnaissance visuelle des sites concernés par le projet** ;
- **Réalisation d'un travail de synthèse des études et données géotechniques existantes et d'analyse du profil du projet** aboutissant à la définition de lois de propagation majorantes appliquées à la géométrie du projet et permettant la réalisation de cartographies du risque vibratoire (voir exemple ci-contre) ;
- **Réalisation de mesures vibratoires in situ** permettant d'identifier par formation géotechnique au droit des bâtiments et installations sensibles, les modes de propagation des vibrations en termes de vitesse (définition des lois majorantes) et de fréquences (définition des valeurs limite).

Dans la très grande majorité des cas, les risques vibratoires se trouvent circonscrits aux emprises ferroviaires et ne s'étendent pas au-delà. Ces études permettent toutefois de cibler les secteurs géographiques pour lesquels un risque de propagation au-delà de celles-ci est possible et qui appellent la mise en œuvre de mesures particulières en phase travaux : curage des formations géotechniques concernées, mise en œuvre de tapis anti vibrations, etc. Ces études réalisées se trouvent bien évidemment assez largement complétées lors des études de détail pour tenir compte des caractéristiques plus fines du projet (1/1000 et en deçà) et du résultat des très nombreux sondages géotechniques réalisés avant l'engagement des travaux. Ce n'est qu'à ce stade que les mesures précises pour remédier aux risques vibratoires peuvent être définies.

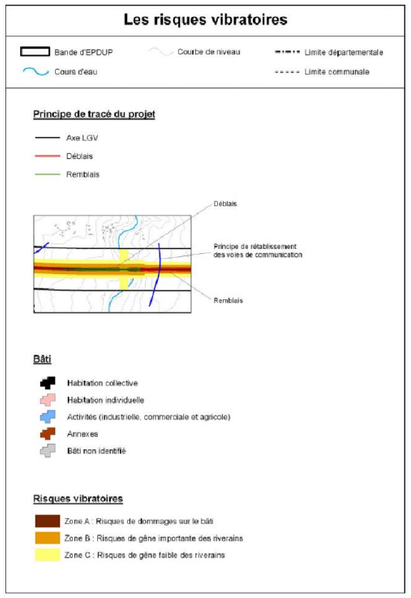
Premiers engagements de RFF pour la poursuite des études

En réponse aux demandes du groupe de travail thématique, RFF s'engage à conduire lors des études d'Avant-Projet Sommaire une ***étude de risque vibratoire portant sur l'ensemble du linéaire du projet*** *comprenant :*

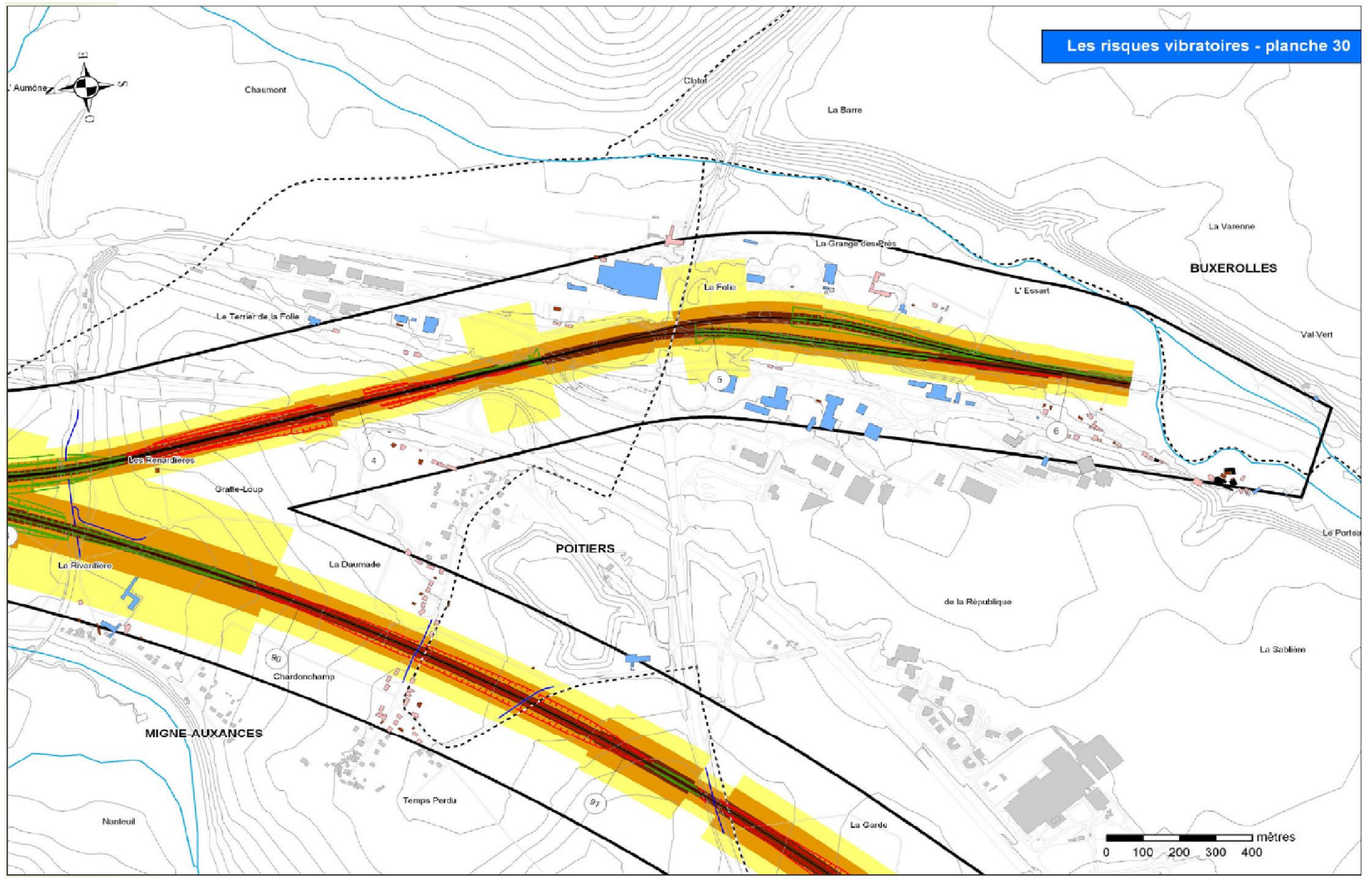
- ***une visite de reconnaissance*** *visuelle des sites concernés par le projet ;*
- ***un travail de synthèse des études et données existantes (données géotechniques) combiné à l'interprétation du profil en long du projet APS ;***
- ***la réalisation de mesures vibratoires in situ ;***
- ***la réalisation d'une cartographie du risque vibratoire*** *permettant de préciser les secteurs géographiques et les bâtiments pour lesquels des mesures de suppression ou de réduction des risques vibratoires sont à envisager.*

Les résultats de cette étude et la cartographie correspondante pourront être insérés dans le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet.

LIGNE A GRANDE VITESSE PROVENCE – ALPES - COTE D'AZUR



Exemple de carte d'analyse du risque vibratoire établie sur le projet de LGV Sud Europe Atlantique Tours - Angoulême (EPDUP)



Classes de zones de risques vibratoires par familles de sols sur le projet LGV Sud Europe Atlantique Tours – Angoulême (EPDUP)

Zone de risque	Distance de la limite extérieure de la zone au centre de la plate-forme ferroviaire m											
VR = 320km/h	Famille 1			Famille 2			famille 3			famille 4		
	remblai	déblai	ouvrages	remblai	déblai	ouvrages	remblai	déblai	ouvrages	remblai	déblai	ouvrages
A	16	12	7	20	15	9	17	13	8	22	18	13
B	64	45	21	95	66	37	78	55	31	65	51	34
C	240	145	60	245	170	95	200	140	75	110	94	63

Zone de risque	Distance de la limite extérieure de la zone au centre de la plate-forme ferroviaire m											
VR = 230km/h	Famille 1			Famille 2			famille 3			famille 4		
	remblai	déblai	ouvrages	remblai	déblai	ouvrages	remblai	déblai	ouvrages	remblai	déblai	ouvrages
A	12	10	6	15	12	7	13	10	6	17	14	10
B	46	33	16	70	48	27	57	40	23	48	38	25
C	175	106	45	175	122	70	145	100	54	80	68	46

Dans le cadre des études préparatoires à l'enquête publique du projet de LGV Sud Europe Atlantique entre Tours et Angoulême, l'établissement de La Rivardière situé à Migné-Auxances (86) a fait l'objet d'une étude vibratoire spécifique.

F3 : Démarche paysagère exemplaire

Synthèse des orientations proposées par le groupe de travail thématique

- ***Réaliser des aménagements complémentaires financés par les co-financeurs du projet.***

Paysage et infrastructure

Adoptée à Florence le 20 octobre 2000, approuvée en droit français par la loi n°2005-1272 du 13 octobre 2005 et publiée par le décret n°2006-1643 du 29 décembre 2006, la convention du Conseil de l'Europe sur le paysage a pour objet de promouvoir la protection, la gestion et l'aménagement des paysages européens, et d'organiser la coopération européenne dans ce domaine. Pour cadrer ce que recouvre le paysage, on peut mentionner la définition figurant dans le préambule de la Convention européenne du paysage : *« Le paysage :*

- *participe de manière importante à l'intérêt général, sur les plans culturel, écologique, environnemental et social, et constitue une ressource favorable à l'activité économique, dont une protection, une gestion et un aménagement appropriés peuvent contribuer à la création d'emplois ;*
- *concourt à l'élaboration des cultures locales et représente une composante fondamentale du patrimoine culturel et naturel de l'Europe, contribuant à l'épanouissement des êtres humains et à la consolidation de l'identité européenne ;*
- *est partout un élément important de la qualité de vie des populations : dans les milieux urbains et dans les campagnes, dans les territoires dégradés comme dans ceux de grande qualité, dans les espaces remarquables comme dans ceux du quotidien ;*
- *constitue un élément essentiel du bien-être individuel et social, et sa protection, sa gestion et son aménagement impliquent des droits et des responsabilités pour chacun ».*

En droit français, la prise en compte du paysage dans les projets d'infrastructures de transport doit intégrer divers régimes juridiques issus de divers codes, notamment les Codes de l'Environnement, du Patrimoine, de l'Urbanisme, etc. Cette obligation est le plus souvent liée aux régimes de protection s'attachant à des éléments « naturels » ou bâtis des territoires traversés par les projets : monuments historiques classés ou inscrits au titre du Code du Patrimoine, sites inscrits et classés au titre du Code de l'Environnement, espaces boisés classés et protections des entrées d'agglomération au titre du Code de l'Urbanisme, etc. En outre, le paysage est à prendre obligatoirement en considération lors de la réalisation de l'étude d'impact des projets d'infrastructures puisque l'article R. 122-3 du Code de l'Environnement précise que « *II. – L'étude d'impact présente successivement : (…) 2° Une analyse des effets directs et indirects, temporaires et permanents du projet sur l'environnement, en particulier sur la faune, la flore, les sites et paysages, (…)* ».

Face à cette obligation réglementaire et dans le souci de garantir la meilleure acceptation possible des projets dont il a la charge, **Réseau Ferré de France intègre les préoccupations liées au paysage dès les stades amont des études relatives à ses projets**. Cette démarche d'intégration est naturellement progressive et menée avec plus de précision dans le cadre de l'élaboration de l'étude d'impact que lors du débat public. Elle conduit à préconiser des mesures d'intégration paysagère qui, à l'issue de l'enquête publique se trouvent imposées à RFF par le dossier des engagements de l'Etat. Compte tenu de l'état actuel du droit de l'expropriation pour cause d'utilité publique, **ces mesures ne peuvent être réalisées que sur des espaces situés à proximité immédiate du projet, c'est-à-dire au sein des emprises ferroviaires ou à leurs abords immédiats**. L'intervention sur des espaces situés à distance des projets n'est aujourd'hui pas rendue possible par la réglementation et la démarche « 1% paysage et développement » ne s'avère à ce jour pas applicable au projet d'infrastructure ferroviaire.

La démarche « 1% paysage et développement » pour les projets routiers

La démarche « 1% paysage et développement » accompagnant certains projets routiers s'inscrit dans une politique de valorisation paysagère et de développement économique et touristique des territoires traversés. Elle a pour objet d'optimiser les effets induits par l'infrastructure routière tout en maintenant le niveau de qualité des paysages perçus à ses abords. Mise en place par la circulaire n°96-19 du 12 décembre 1995 et amendée par la circulaire du 31 mars 2005, la politique « 1% paysage et développement », a également pour effet de mobiliser tous les partenaires concernés par la valorisation du patrimoine des territoires traversés par des autoroutes et les grands itinéraires interrégionaux.

Déjà mise en œuvre avec succès sur plusieurs grands axes routiers (autoroutes A75, A16), la démarche permet de sensibiliser les acteurs locaux et les partenaires du projet, puis d'engager ensuite un processus collectif de définition et de mise en œuvre d'actions de valorisation paysagère des espaces proches d'autoroutes et de routes nationales à 2x2 voies dont la liste est définie en annexe de la circulaire du 31 mars 2005.

Cette politique permet de subventionner des actions de maîtrise d'ouvrage locale, à condition qu'elles soient situées en dehors de l'emprise routière et dans la zone de covisibilité de la route. Elle constitue une plateforme expérimentale pouvant servir à lancer de nouvelles démarches paysagères relayées par les collectivités hors de ce périmètre. Il s'agit d'une politique partenariale visant à aider les acteurs locaux à engager des réflexions et actions sur leur territoire en vue de tirer parti de l'investissement exceptionnel réalisé. La mise en place de la politique du 1% sur un itinéraire routier nécessite l'élaboration d'un *dossier d'axe* comprenant 3 éléments distincts :

- un ***Diagnostic du paysage*** comprenant une analyse de l'état initial et des perspectives de développement des territoires traversés par le projet à moyen terme et caractérisant les enjeux paysagers majeurs ;
- une ***Charte d'objectifs*** déterminant notamment la zone de covisibilité et les entités paysagères à l'intérieur desquelles les actions pourront être éligibles au subventionnement 1% ;
- un ***Programme d'actions*** prévisionnel répondant aux objectifs définis dans la charte.

Les contributions apportées par le maître d'ouvrage de l'infrastructure (Etat ou concessionnaire autoroutier) ne peuvent dépasser 50 % du montant hors taxes de chaque étude ou action éligible. Les maîtres d'ouvrage doivent apporter une contribution au moins équivalente et peuvent s'appuyer, le cas échéant, sur d'autres fonds (Europe, Département, Région). Une convention cadrant l'attribution des subventions doit être établie.

Premiers engagements de RFF pour la poursuite des études

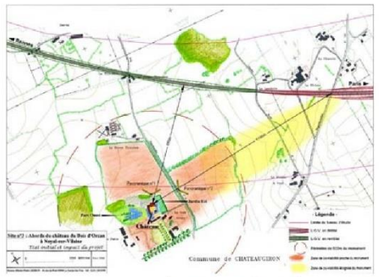
Concernant l'intégration paysagère du projet de LGV PACA*, RFF s'engage à mettre en œuvre une démarche d'étude progressive :*

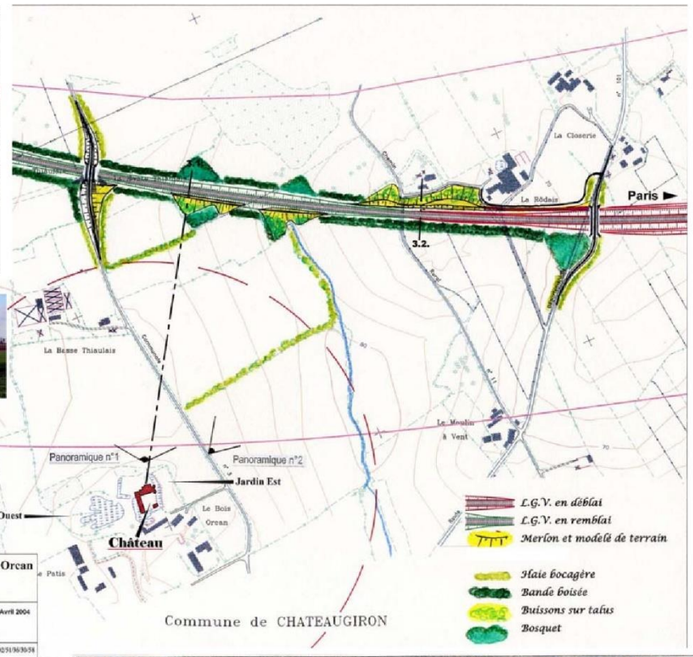
- ***au stade des études préliminaires****, diagnostic exhaustif des zones d'intérêt paysager et de l'ensemble des éléments patrimoniaux en vue de mener une comparaison effective sur ce thème de l'ensemble des fuseaux envisagés et intégration de la démarche d'analyse paysagère dans une analyse multicritères reposant sur une grille d'analyse préalablement validée par les services de l'Etat ;*
- ***au stade des études d'Avant Projet Sommaire*** *:*
  - *analyse des paysages traversés par le fuseau d'études et établissement d'une **cartographie des entités** paysagères comprenant une analyse des covisibilités puis d'une **carte de sensibilités paysagères** (échelle 1/25 000) ;*
  - *identification des impacts du projet et détermination des mesures d'intégration paysagère principalement à l'aide de deux outils : un **schéma directeur d'aménagement paysager** (échelle de référence 1/25 000) et des **études paysagères spécifiques** au droit des sites les plus sensibles (échelle de référence 1/10 000 ou 1/5 000) ;*
  - *réalisation **d'esquisses architecturales d'ouvrages** d'art pour tous les ouvrages d'art exceptionnels et ouvrages d'une portée supérieure à 100 m ;*
  - ***études spécifiques d'intégration urbaines et paysagères des éventuelles gares nouvelles** ;*
  - ***études spécifiques** des ouvrages en terre non courant ou des entrées en terre des ouvrages souterrains ;*
  - ***organisation de visites de sites** sur des projets existants à destination des élus et **production de plaquettes et tenue d'expositions thématiques**.*

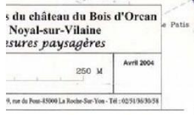
Concernant la mise en place d'une démarche inspirée du « 1% Paysage et développement routier », *RFF s'engage :*

- ***à relayer cette demande auprès des cofinanceurs de la LGV PACA** ;*
- *le cas échéant, à participer à la **mise en place d'une convention** précisant les critères d'acceptation des projets portés par les collectivités territoriales, la composition de l'organe jugeant de l'égibilité des projets portés, les modes et les clés de financement ;*
- *le cas échéant, à veiller à ce que l'**appel à projets** se réalise lors de la phase de préparation de l'enquête publique.*

LIGNE A GRANDE VITESSE PROVENCE – ALPES - COTE D'AZUR

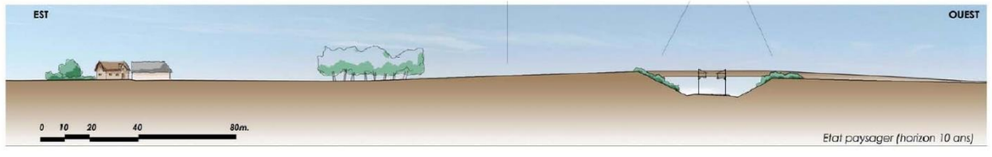




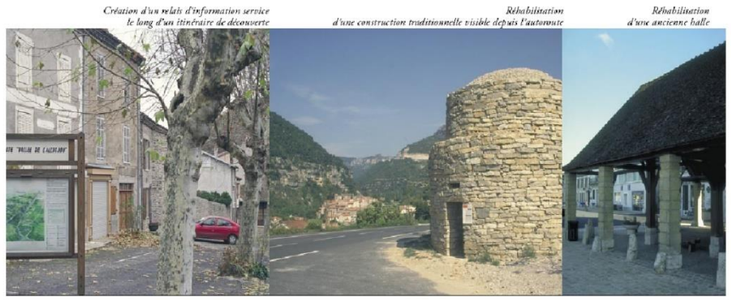


Exemple d'étude paysagère spécifique réalisée lors de l'Avant Projet Sommaire de la LGV Bretagne - Pays de la Loire.

Exemple d'études paysagères et d'esquisses architecturales d'ouvrages d'art sur la LGV SEA (photomontage, maquettes virtuelles, coupe paysagère)



Etat projeté avec la LGV et les aménagements paysagers : tracé peu visible en arrière-plan masqué par les bandes boisées et les modelés.



Exemple d'opérations « 1% paysage et développement » sur projets routiers. Source : SETRA, 2005.

F4 : Evaluation des impacts sur la propriété et le patrimoine foncier

Synthèse des orientations proposées par le groupe de travail thématique

- ***Mieux évaluer les impacts sur l'économie et le patrimoine foncier liés à la présence de la ligne nouvelle.***

Rappels réglementaires

Le droit à la propriété ayant une valeur constitutionnelle, l'inaliénabilité de la propriété privée ne peut être remise en cause que pour des motifs d'intérêt général. De fait, la qualité d'« utilité publique » conférée à une opération d'aménagement telle que la création d'une ligne ferroviaire à grande vitesse est la condition sine qua non de la légalité de la procédure d'expropriation. Celle-ci comprend deux phases : l'une administrative destinée à justifier auprès du public l'utilité publique de l'opération, la seconde judiciaire destinée à établir le montant des indemnisations versées par le maître d'ouvrage aux propriétaires des parcelles traversées ou incluses dans le périmètre de son projet.

La déclaration d'utilité publique (DUP) est l'acte par lequel l'administration affirme l'utilité publique de l'opération d'expropriation et autorise l'acquisition des immeubles concernés. Sur les grands projets d'infrastructures de transport, l'enquête parcellaire se trouve déconnectée de l'enquête préalable à la DUP afin de reposer sur une définition des emprises intégrant le résultat des études d'Avant-Projet Détaillé. Elle permet de procéder contradictoirement à la détermination des parcelles à exproprier, ainsi qu'à la recherche des propriétaires, titulaires de droits réels.

En guise de support à cette enquête parcellaire, le maître d'ouvrage doit adresser au préfet un dossier constitué :

- d'un plan parcellaire régulier des terrains et bâtiments avec l'emprise du projet ;
- de l'état parcellaire comprenant par parcelle :
  - l'identification des propriétaires établie à l'aide d'extraits des documents cadastraux délivrés par le service des cadastres ou des renseignements délivrés par le conservateur des hypothèques au vu des fichiers immobiliers ou par tous autres moyens ;
  - la surface totale de la parcelle ainsi que la surface à exproprier.

L'enquête parcellaire a pour but de procéder contradictoirement à la détermination des parcelles à acquérir ainsi qu'à la recherche des propriétaires des parcelles concernées, des titulaires de droits réels et des autres personnes intéressées. Après réception du dossier d'enquête parcellaire et sur demande du maître d'ouvrage qui lui fournit la liste des acquisitions faites à l'amiable, le préfet établit l'arrêté de cessibilité en déclarant la liste des parcelles à exproprier et procède ainsi à la dernière phase administrative de l'opération avant que ne soit prononcée l'ordonnance d'expropriation. La saisine du juge (judiciaire) de l'expropriation se fera par l'intermédiaire du même préfet qui transmettra le dossier dans les 6 mois suivant la prise de l'arrêté de cessibilité. Le maître d'ouvrage devra s'assurer du caractère complet du dossier envoyé au juge judiciaire car celui-ci peut refuser de prononcer l'ordonnance d'expropriation si le dossier s'avère incomplet (R.12-3 du Code de l'Expropriation).

Bien avant la tenue de cette enquête parcellaire, deux obligations réglementaires influent sur le contenu des dossiers d'études à élaborer par Réseau Ferré de France :

- l'article 6 du décret n°86-455 du 14 mars 1986 et la circulaire du 26 mars 1993 demandent que l'appréciation sommaire des dépenses tienne compte de l'estimation produite par les services fiscaux pour ce qui concerne les acquisitions foncières. Cet avis des services fiscaux est formalisé une première fois lors des études d'Avant Projet Sommaire puis une seconde fois lors des études préparatoires à l'élaboration du dossier support de l'Enquête Préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (dossier d'EPDUP) ;
- Sur la base de cette évaluation des services fiscaux, l'estimation sommaire des dépenses du dossier d'EPDUP, exigée par l'article R.11-3 I du Code de l'Expropriation, est tenue de spécifier clairement le montant des acquisitions foncières nécessaires à la réalisation du projet.

Les méthodologies d'évaluation déployées par Réseau Ferré de France

L'évaluation du montant des acquisitions foncières nécessaires à la réalisation d'un grand projet ferroviaire comme la LGV PACA se trouve précisée et actualisée à chacune des étapes du processus d'études et d'instruction du projet.

Au stade des études préliminaires

Lors des études préliminaires, afin d'alimenter l'évaluation du coût du projet, l'estimation du coût des acquisitions foncières est réalisée par les sociétés d'ingénierie en charge des études pour le compte de Réseau Ferré de France. Elles utilisent des ratios kilométriques tenant compte des différents types d'usage des sols rencontrés (sol urbain, zone agricole, etc.) et intégrant des références de coût constatées sur le marché foncier des territoires traversés et sur des projets d'infrastructures récemment réalisés.

Au stade des études d'Avant-Projet Sommaire et de l'Enquête Publique

Au stade des études d'Avant-Projet Sommaire, cette estimation se trouve précisée par une meilleure définition des types d'usage des sols au sein du fuseau d'études et des emprises nécessaires à la réalisation du projet. Ces emprises sont définies par le biais d'une bande générique dont la limite s'établit le plus souvent à 25 mètres des entrées en terre du projet (pied de remblai ou crête de déblai) pour la section courante du projet et à 10 mètres de ces entrées en terre pour les voies de raccordement.

Lors de la consultation des services de l'Etat menée dans le cadre des études d'Avant-Projet Sommaire, les services des Domaines sont invités à se prononcer sur cette évaluation. Lors de la préparation du dossier d'enquête publique, un état et des plans et parcellaires où sont reportés la bande d'emprise leurs sont transmis afin d'affiner encore l'évaluation du montant des acquisitions foncières, évaluation qui sera reportée, sans modification aucune, dans « *l'estimation sommaire des dépenses* », chapitre réglementaire du dossier d'enquête publique.

Rappel : les indemnités pour les terres et les bâtiments agricoles

Il convient de distinguer :

- les **indemnités dues aux propriétaires** qui rassemblent :
  - **l'indemnité principale** qui représente la valeur de la terre évaluée par le service des Domaines estimée sur la base du marché foncier local,
  - **l'indemnité de remploi** qui compense les frais normalement exposés pour l'acquisition d'un bien de même nature et de valeur similaire (honoraires du notaire, droits d'enregistrement, etc.),
  - **les autres indemnités** pouvant couvrir, par exemple, la dépréciation du surplus de parcelles non acquis par le maître d'ouvrage ;
- les **indemnités dues aux exploitants** qui rassemblent :
  - **l'indemnité d'éviction** qui compense la perte de revenu pendant le temps moyen nécessaire pour retrouver une situation économique comparable à celle précédant le projet. Elle se base sur la marge moyenne de la culture correspondante.
  - **les autres indemnités** pouvant compenser les pertes de fumure, la configuration gênante des terrains après réalisation du projet (pointes, rétrécissements, difficultés d'accès) ou encore les allongements de parcours.

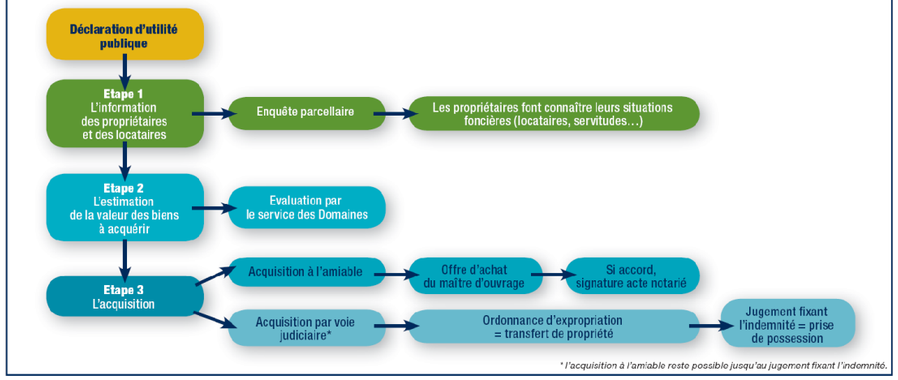
LIGNE A GRANDE VITESSE PROVENCE – ALPES - COTE D'AZUR

Au stade des études d'Avant-Projet Détaillé et des enquêtes parcellaires

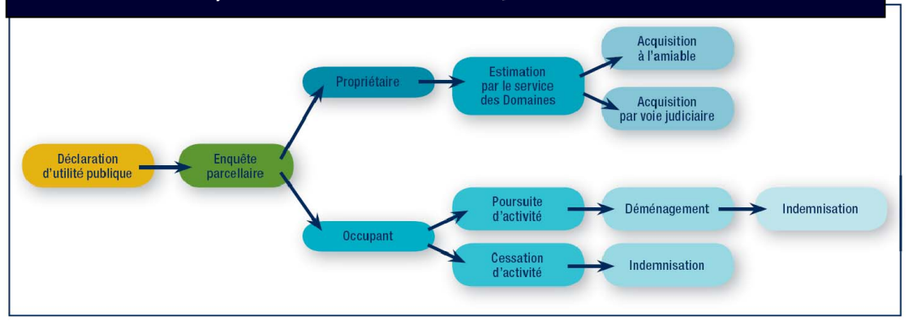
C'est sur la base des études d'Avant-Projet Détaillé que sont établis les dossiers d'enquêtes parcellaires. Ces études permettent en effet de préciser le trait d'emprise au regard des limites parcellaires réelles et de définir donc précisément le périmètre des biens à acquérir. Ces enquêtes parcellaires permettent d'informer individuellement l'ensemble des propriétaires disposant de biens totalement ou partiellement compris dans les emprises du projet. Conduite sous la responsabilité du préfet de département, elles permettent à toutes les personnes concernées de consulter un dossier déposé en mairie et de faire connaître leur situation foncière (servitudes, locataires, etc.) auprès d'un commissaire enquêteur désigné par le tribunal administratif.
C'est le service des Domaines qui est chargé de l'évaluation financière des biens d'après leur usage, leur consistance et leur état en se référant aux données du marché immobilier local sans tenir compte des impacts de la LGV. Il estime la valeur du bien et les indemnisations liées à l'expropriation, conformément au Code de l'expropriation. Des indemnisations sont également, le cas échéant, versées aux locataires des biens visés comme par exemple :

- Indemnités d'éviction, de pertes de fumure, allongements de parcours, etc. (pour les exploitants agricoles) ;
- Prises en charge des frais de déménagement pour les locataires de propriétés bâties.

Déroulement d'une acquisition d'une propriété bâtie pour cause d'utilité publique



Déroulement d'une acquisition de bâtiments artisanaux, industriels ou commerciaux

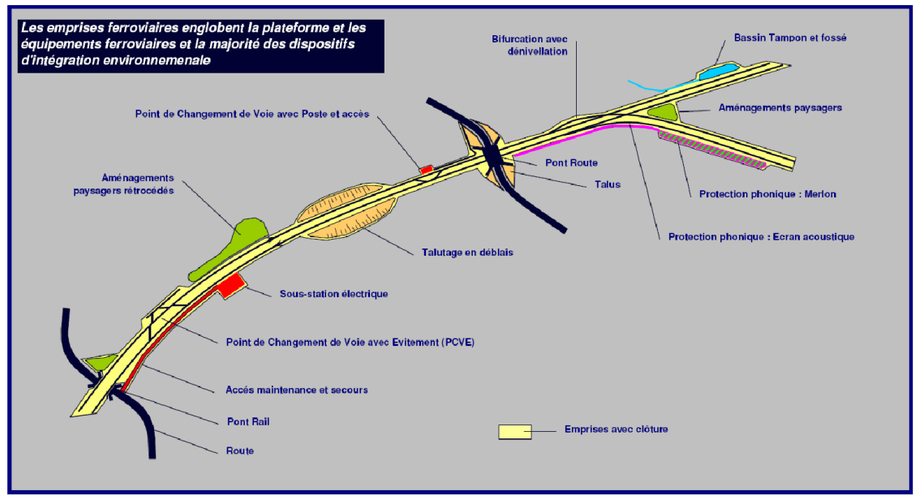


Premiers engagements de RFF pour la poursuite des études

En réponse aux demandes et propositions formulées par le groupe de travail thématique, RFF s'engage à :

- *rechercher la **minimisation des impacts du projet sur les propriétés bâties** à usage d'habitation et sur les bâtiments à usage agricole, industriel, artisanal ou commercial lors de la définition du tracé de la ligne :*
  - *lors des études préliminaires, par une identification précise (orthophotoplans, BD IGN) des zones de développement du bâti de manière à permettre un dénombrement précis des zones bâties au sein de chaque fuseau étudié et la comparaison de ceux-ci sur des données indiscutables sur ce critère ;*
  - *lors des études d'Avant-Projet Sommaire et au-delà par l'optimisation des emprises techniques ferroviaires afin de limiter le prélèvement foncier ;*
- *mettre en place, dès l'engagement des études d'APS, d'un **observatoire du foncier** destiné à fournir annuellement au sein du fuseau d'APS puis de la bande d'EPDUP une analyse de l'évolution des prix puis au-delà après la mise en service du projet de contribuer sur ce thème au bilan économique et social (Bilan LOTI) ;*
- *faire **valider par les services des Domaines les postes « acquisitions foncières »** des dossiers d'études préliminaires et d'APS et le poste « acquisitions foncières » de l'estimation sommaire des dépenses du dossier préalable à la déclaration d'utilité d'enquête publique ;*
- ***assurer le relais auprès des cofinanceurs de la demande du groupe de travail thématique de continuer à appliquer le principe d'une bande d'acquisition de 150 m de part et d'autre de l'axe du projet** adopté sur la LGV Méditerranée.*

Les emprises ferroviaires englobent la plateforme et les équipements ferroviaires et la majorité des dispositifs d'intégration environnemenale



Etudes complémentaires au débat public

Consultation des acteurs

lgv Grande Vitesse Grande Capacité paca

Juin 2008

Groupe thématique « biodiversité - milieu naturel »

- F5 / Protéger la biodiversité : espèces, habitats et fonctionnalités écologiques
- F6 / Assurer la protection de la ressource en eau

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

Fiche 5 : Protéger la biodiversité : espèces, habitats et fonctionnalités écologiques

Synthèse des orientations proposées par le groupe de travail thématique

- ***Maintien de la biodiversité et de la fonctionnalité des milieux, le projet ne doit pas accentuer la raréfaction des espèces menacées ;***
- ***Non fragmentation des espaces naturels, notamment des zones protégées, et maintien des corridors biologiques.***

La réglementation relative à la protection des espèces et habitats naturels

En France, hormis la mise en place du réseau Natura 2000, la protection d'espèces végétales et animales non domestiques se traduit par l'établissement d'un régime général interdisant certaines activités humaines. En substance, « *lorsqu'un intérêt scientifique particulier ou que les nécessités de la protection du patrimoine biologique* » le justifient, le Code de l'Environnement par son article L.411-1 proscrit, entre autres :

- la destruction des nids, la capture ou l'enlèvement, le transport ou la mise en vente de ces animaux ;
- la destruction, la coupe, l'enlèvement de végétaux ;
- la destruction ou l'altération du milieu particulier à ces espèces ;
- la destruction des sites contenant des fossiles.

Les listes des espèces faunistiques et floristiques bénéficiant de ce statut de protection sont établies par des arrêtés interministériels spécifiques aux oiseaux, amphibiens, mammifères, etc. En outre, ce régime de protection induit la prise d'arrêtés préfectoraux de protection de biotope (APPB) destinés à prévenir la disparition des habitats abritant les espèces protégées.

Cependant, comme tout principe a son exception, la délivrance de dérogation à ces interdictions reste envisageable dans la mesure où il « *n'existe pas d'autre solution satisfaisante et que la dérogation ne nuise pas au maintien, dans un état de conservation favorable, des populations des espèces concernées* ».

Enfin, il faut rappeler que la biodiversité est obligatoirement prise en considération lors de la réalisation de l'étude d'impact des projets d'infrastructures puisque l'article R. 122-3 du Code de l'Environnement précise que « *II. – L'étude d'impact présente successivement : (…) 2° Une analyse des effets directs et indirects, temporaires et permanents du projet sur l'environnement, en particulier sur* ***la faune, la flore****, les sites et paysages, (…)* ».

Lors de la réalisation des études de projet d'infrastructures ferroviaires, des études nécessaires au débat public à celles relatives à l'Avant Projet Détaillé, Réseau Ferré de France assure le recensement de l'ensemble des espaces disposant d'un statut de protection ou d'inventaire (APPB, Site Natura 2000, ZNIEFF, etc.).

Ce recensement est actualisé à chaque phase d'étude de manière à dégager des options et des caractéristiques de tracé évitant le plus possible ces espaces protégés. Par ailleurs, au stade des études d'Avant-Projet Sommaire, des inventaires écologiques sont engagés sur un cycle biologique complet d'une année au sein du périmètre du fuseau d'études arrêté par la Ministre à l'issue des études préliminaires. Ces inventaires couvrent la flore et l'ensemble des principaux groupes faunistiques : mammifères, avifaune, entomofaune, herpétofaune, ichtyofaune, etc.

Ces études permettent de définir l'intérêt écologique des territoires concernés par le projet, de caractériser les impacts potentiels du projet et de définir les mesures de suppression (évitement des sites), de réduction et/ou de compensation des effets du projet. Le résultat de ces études influe donc directement, selon un processus itératif, dans la mise au point du projet APS finalement soumis à l'approbation ministérielle. Ces inventaires font l'objet d'une actualisation lors des études préparatoires à l'élaboration du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique (élaboration de l'étude d'impact). Les mesures de réduction et/ou de compensation figurant dans ce dossier sont nombreuses et variées (passage faune, acquisitions de biotopes, opération de renaturation, etc.) et font l'objet d'une évaluation financière, réglementairement requise.

Toutefois dans certains cas, le projet ne peut éviter certains sites ou espèces d'intérêt patrimonial. Dès lors, avant le démarrage des travaux, Réseau Ferré de France formule une demande de dérogation adressée au préfet dans les cas limitativement évoqués par le Code de l'Environnement (L. 411-2), à savoir :

- lorsqu'il en va de l'intérêt même de la protection de la faune et de la flore sauvages, ainsi que de la conservation des habitats naturels ;
- pour prévenir des dommages importants causés aux cultures, aux forêts et autres formes de propriété ;
- lorsque la dérogation est prise dans « *l'intérêt de la santé et de la sécurité publiques ou* ***pour d'autres raisons impératives d'intérêt public majeur, y compris de nature sociale ou économique****, et pour des motifs qui comporteraient des conséquences bénéfiques primordiales pour l'environnement* » ;
- à des fins de recherche.

Les méthodologies d'études déployées par Réseau Ferré de France

Les études relatives aux milieux naturels respectent le principe général de progressivité prôné par les différentes circulaires cadrant les processus d'études des grands projets d'infrastructures de transport qu'ils soient routiers ou ferroviaires. La qualification des enjeux écologiques des territoires traversés par un grand projet d'infrastructure ferroviaire est continue et progressive au cours du déroulement du processus d'études.

Au stade des études préliminaires

Sur la base des premières investigations menées lors du débat public et actualisées au démarrage des études préliminaires, les données collectées pour la caractérisation des enjeux naturels de l'aire d'étude puis pour l'analyse comparative des différents fuseaux de passage envisagés comprennent l'ensemble des espaces naturels couverts par un statut de protection ou un dispositif d'inventaires, comme par exemple :

- réserve naturelle nationale ou régionale ;
- arrêté préfectoral de protection de biotope ;
- ZNIEFF de type 1 ;
- ZNIEFF de type 2 ;
- ZPS/pSIC (Site Natura 2000) ;
- ZICO ;
- zone humide d'intérêt national ;
- aire de répartition d'espèce protégée emblématique ;
- réserve de chasse nationale ;
- site géré par un Conservatoire Régional des Sites / Espace Naturel Sensible ;
- zone de préemption d'Espace Naturel Sensible.
- etc.

Les enjeux règlementaires ou d'inventaire ci-dessus sont le plus souvent classés selon l'importance qu'ils ont au regard de critère d'intérêt pour être agrégés dans la grille d'analyses multicritères servant de base à la comparaison multithématique des fuseaux étudiés : intérêt national / européen, intérêt régional, intérêt départemental, intérêt local. Jusqu'à un passé relativement récent, les questions relatives à la préservation des continuum écologiques n'étaient approchées que par le biais d'analyse géographique qualitative et bibliographique : repérage des grandes vallées alluviales, analyse des données relatives à la circulation de la grande faune, évaluation qualitative de la connexion des boisements, etc. Toutefois, le développement des démarches d'analyse de l'écologie du paysage ouvrent de nouvelles perspectives pour la caractérisation du fonctionnement écologique du territoire sur de larges zones d'études, (voir plus loin).

Au stade des études d'Avant-Projet Sommaire

Pour les enjeux liés aux milieux naturels, les études d'Avant Projet Sommaire des grands projets ferroviaires se caractérisent usuellement par la combinaison dans une même démarche d'analyse de deux niveaux d'approche :

- sur une approche globale à grande échelle (1/25 000 ou 1/10 000) ayant pour principal objectif, sur la base d'une approche raisonnée des territoires couverts par le fuseau d'études arrêté à l'issue des études préliminaires, non seulement de recenser les sites concernés par un statut de protection ou un dispositif d'inventaire mais également d'identifier les zones présentant les plus fortes potentialités écologiques ;
- sur expertise plus détaillée (1/5 000) visant à caractériser l'intérêt patrimonial des sites concernés par le biais d'inventaires floristiques et faunistiques de terrain menés sur un cycle biologique complet d'une année.

Objectif de l'approche globale

L'objectif de cette phase menée au début des études d'APS est de synthétiser l'ensemble des données disponibles et d'identifier l'ensemble des sites "naturels" susceptibles de présenter des enjeux écologiques :

- collecte des zonages officiels relatifs aux inventaires et à la protection du patrimoine naturel (inventaire ZNIEFF, sites Natura 2000, autres espaces bénéficiant d'un statut de protection), complétée par une analyse des contraintes réglementaires associées ;
- recensement, description et cartographie des sites d'intérêt écologique potentiel ou avéré à partir :
  - de recherches d'informations auprès des DIREN (Directions Régionales de l'Environnement), des Conservatoires Botaniques Nationaux et autres conservatoires, des associations Nature Environnement, de la LPO (Ligue de Protection des Oiseaux), de l'ONCFS (Office National de la Chasse et de la Faune Sauvage)… ;
  - d'une analyse bibliographique : rapports, sites internet, publications scientifiques d'associations naturalistes locales (Groupes Ornithologiques, Conservatoire du Patrimoine Naturel, Sociétés Botaniques, …), fiches ZNIEFF (Zones naturelles d'Intérêt Ecologique Floristique et Faunistique) et Natura 2000… ;
  - d'une photo-interprétation et d'une analyse cartographique (cartes IGN et BRGM, cartes de végétation du Centre National de la Recherche Scientifique…), afin de repérer des sites susceptibles de présenter des potentialités écologiques ;
  - d'expertises de terrain réalisées par échantillonnage raisonné sur l'ensemble du fuseau étudié. Dans ce cadre, la plupart des mares et des zones humides ponctuelles ainsi que l'ensemble des vallées et des boisements font l'objet de visites à plusieurs stades du cycle biologique afin d'en apprécier les potentialités écologiques.

Néanmoins, à l'issue de l'approche globale, les données fragmentaires collectées sur l'ensemble du fuseau étudié ne permettent qu'une analyse partielle des enjeux écologiques en présence. L'approche globale est ensuite complétée par une analyse locale visant à garantir un niveau de connaissance suffisant non seulement pour la détermination des enjeux écologiques patrimoniaux mais également des contraintes réglementaires s'y attachant.

Objectif de l'approche locale

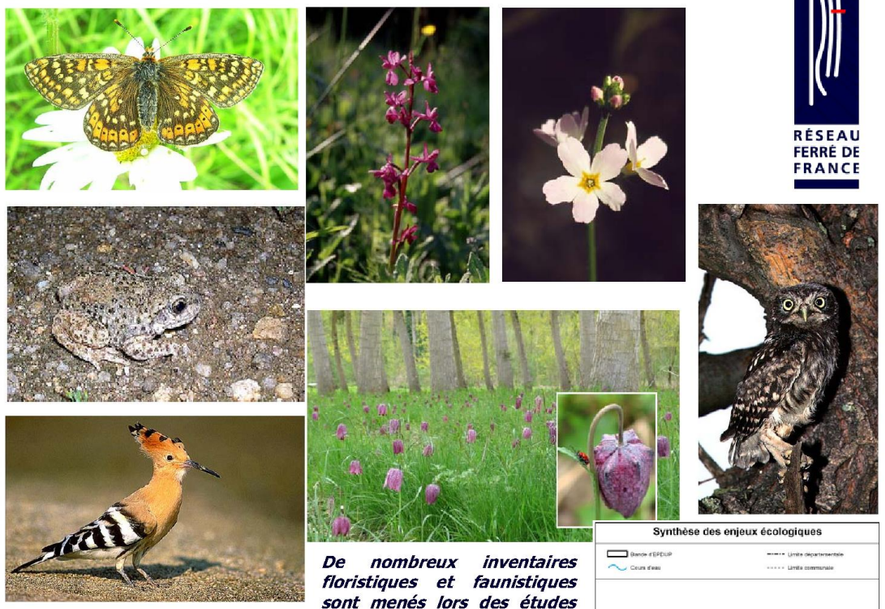
L'objectif est, pour l'ensemble des sites "naturels" recensés lors de l'approche globale, dans le fuseau étudié ou à proximité de celui-ci (mais alors susceptibles d'être indirectement perturbés par le projet), de disposer d'un diagnostic écologique permettant d'apprécier l'importance des enjeux de conservation et des contraintes réglementaires :

- présence d'habitats ou espèces remarquables,
- espèces protégées,
- rôle fonctionnel particulier (corridors écologiques, fonctionnement hydraulique des zones humides…).

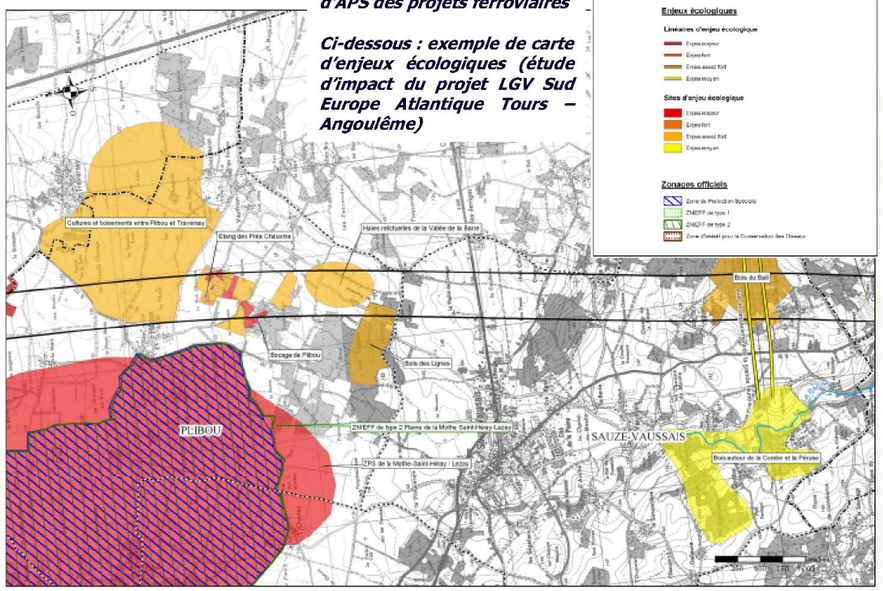
Ces inventaires de terrain qui se déroulent sur un cycle biologique complet de façon à couvrir l'ensemble des périodes favorables à la détection des espèces et à l'analyse des milieux permettent de préciser les enjeux écologiques sur les sites présélectionnés dans l'approche globale, en mettant l'accent sur la recherche de milieux susceptibles d'abriter des espèces à forts enjeux écologiques et juridico-administratif, notamment :

- les espèces végétales protégées et/ou menacées ;
- les amphibiens rares et protégés. Une attention particulière est apportée aux axes privilégiés de déplacement des amphibiens dans la mesure où ils sont susceptibles de recouper le fuseau d'étude. Les prospections diurnes sont complétées par des prospections nocturnes par temps humide et/ou calme afin de détecter efficacement, de façon visuelle ou auditive, le plus d'espèces possible ;
- l'avifaune remarquable et menacée qui fait l'objet de prospections diurnes (pour la plupart des oiseaux) mais également nocturnes, notamment pour les rapaces nocturnes ;
- les insectes protégés ou remarquables, principalement odonates, lépidoptères diurnes, orthoptères et coléoptères connus sur les secteurs étudiés ;
- les chiroptères (localisation des principales zones connues d'hivernage et de reproduction)…
- les grands mammifères qui font l'objet d'une analyse particulière comprenant un recensement et une cartographie, au 1/5000, des axes privilégiés de circulation à partir de l'identification cartographique des corridors écologiques favorables, des données cartographiques disponibles sur les axes de circulations connus (DIREN), de la vérification sur place de la présence d'indices de fréquentation régulière, de la consultation de différents organismes cynégétiques dont l'Office National de la Chasse et de la Faune Sauvage…

Les inventaires réalisés visent également à fournir, le cas échéant, les données d'état initial nécessaires à l'élaboration ultérieure des dossiers d'incidence du projet sur les sites Natura 2000.



De nombreux inventaires floristiques et faunistiques sont menés lors des études d'APS des projets ferroviaires



Ci-dessous : exemple de carte d'enjeux écologiques (étude d'impact du projet LGV Sud Europe Atlantique Tours – Angoulême)

Hiérarchisation des sites d'intérêt écologique

Une hiérarchisation des sites d'intérêt écologique recensés lors des phases d'études d'échelle globale ou locale est réalisée en fonction :

- du statut de protection des espaces et des niveaux de contraintes réglementaires associées ;
- du statut de protection des espèces animales et végétales ainsi que des niveaux de contraintes réglementaires associées ;
- du statut de rareté et de vulnérabilité des espèces au niveau régional (d'après les listes des espèces déterminantes de ZNIEFF publiées par les DIREN et validées par les Conseils Scientifiques Régionaux du Patrimoine Naturel - CSRPN, complétées de la liste rouge des espèces végétales menacées).

On définit et justifie alors des niveaux d'enjeux écologiques et de contraintes réglementaires (enjeux majeur, fort, assez fort, moyen et faible pour une hiérarchisation à 5 niveaux par exemple) qui, à l'instar des autres champs de préoccupations environnementales, alimentent les différentes analyses multicritères menées pour la qualification des différentes options de tracé puis l'identification du tracé finalement proposé dans le dossier d'Avant-Projet Sommaire. Dès lors que ce tracé est concerté, il s'agit de définir les mesures de réduction et de compensation des effets du projet sur les sites à enjeux écologiques qui n'ont pu être évités ou qui risquent d'être indirectement impactés par celui-ci notamment du fait des éventuelles opérations d'aménagement foncier qui lui sont associées.

Lors de la préparation du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique

La période de préparation du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique s'accompagne également d'inventaires écologiques visant :

- à actualiser les données collectées et analysées lors de l'APS notamment au droit des sites pour lesquels des données s'avèrent manquantes et nécessitent des compléments ;
- à adapter en contrepoint, les mesures de réduction et de compensation correspondantes.

C'est lors de cette phase que les éventuels dossiers d'évaluation des incidences du projet sur les espèces et habitats ayant justifié la désignation de site Natura 2000 sont réalisés en collaboration avec les autorités compétentes et en premier lieu le MEEDDAT.

Suite à la promulgation de l'acte déclaratif d'utilité publique, les dossiers des engagements de l'Etat reprennent l'ensemble des engagements figurant dans le dossier d'étude d'impact et s'imposent au maître de l'ouvrage pour la poursuite des études.

Lors des études d'Avant-Projet Détaillé (APD)

Lors de la phase APD, des études de détail sont engagées sur l'ensemble des thématiques environnementales. Pour les milieux naturels, elles visent notamment à préciser les mesures de réduction et de suppression des impacts du projet, notamment pour ce qui concerne les milieux aquatiques et zones humides :

- réalisation de l'ensemble des inventaires floristiques complémentaires y compris ceux liés aux cortèges des zones humides ;
- réalisation d'inventaires faunistiques complémentaires notamment caractérisation de l'hydrobiologie et de l'intérêt piscicole des cours et plans d'eau (pêche électrique, IBGN, etc.) ;
- réalisation d'une cartographie actualisée des formations végétales au sein de la bande d'EPDUP et d'une carte de la végétation sur les secteurs présentant un intérêt patrimonial au sein des emprises ferroviaires permettant de cibler l'implantation des stations et pieds d'espèces végétales nécessitant la formalisation d'un dossier de demande de dérogation à l'interdiction de destruction et de déplacement ;
- réalisation d'une monographie de chacune des zones humides concernées par le projet sur la base des données floristiques collectées ; etc.

Les résultats de ces études alimentent par ailleurs les dossiers « Police de l'eau ».

Les travaux et le Bilan LOTI

L'ensemble des engagements pris dans les phases amont des études font l'objet d'un suivi attentif lors des travaux et un bilan réglementaire est réalisé un an puis entre 3 et 5 ans après la mise en service du projet.

Les nouvelles méthodes disponibles au stade des études préliminaires

Encore très récemment, les enjeux écologiques des territoires couverts par les aires de recherche de fuseaux de passage pour une ligne nouvelle n'étaient analysés que sous l'angle du degré de protection et de l'intérêt patrimonial (national / international, régional, départemental et local) des sites recensés et par le biais d'une analyse qualitative du fonctionnement écologique des territoires (repérage des grandes unités fonctionnelles).

Ce principe conduit à retenir des enjeux écologiques correspondant pour l'essentiel aux zones disposant d'une protection réglementaire ou d'un dispositif d'inventaire. Même s'il paraît évident de se polariser sur ces zonages, l'intérêt écologique des territoires traversés ne saurait se résumer qu'à ces seuls zonages.
Au stade des études préliminaires, les dimensions des aires d'études ne permettent pas la réalisation d'investigations écologiques de terrain autorisant la distinction, au sein de chaque zone d'enjeu recensée (Zone Natura 2000, ZNIEFF, etc.) tout comme à l'extérieur de celles-ci, des espaces présentant le plus d'intérêt écologique.

Toutefois, les possibilités offertes par les systèmes de collecte et de traitement des données géographiques peuvent permettre de différencier les zones d'intérêt écologique par le biais du calcul d'un certain nombre d'indices issus des récents développements des méthodes d'analyse de l'écologie des paysages comme par exemple :

- indice de surface ;
- indice de naturalité ;
- indice de connectivité ;
- indice de compacité ;
- indice d'hétérogénéité des milieux (qualification des écotones) ;
- indices combinés.

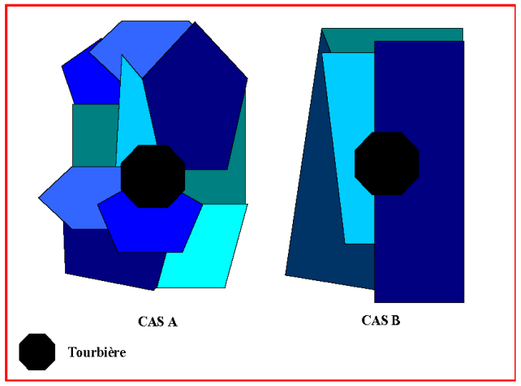
Ces indices calculés pour l'ensemble des habitats d'une aire d'étude peuvent s'avérer profitables à l'identification des potentialités écologiques des territoires et orienter par là même l'identification des fuseaux de passage du projet puis le choix du fuseau. Il devient ainsi possible de procéder à l'évaluation de la répartition spatiale d'une population animale dans un paysage (un territoire) donné en fonction des exigences propres à l'espèce faunistique considérée. La connaissance de cette répartition spatiale permet donc en contrepoint d'évaluer l'incidence d'un projet d'infrastructure de transport en qualifiant son effet de fragmentation du territoire et des continuum écologiques.

Indice d'hétérogénéité des milieux

Sur la base de la couche Corine Land Cover ou de tout entrant permettant de disposer d'une cartographie polygonale des habitats naturels, un indice d'hétérogénéité des milieux permettant d'apprécier la diversité des écotones peut être mis en place.

Schématiquement, pour chaque polygone d'habitat, il s'agit de procéder au dénombrement des polygones voisins correspondant à des types d'habitat différents.

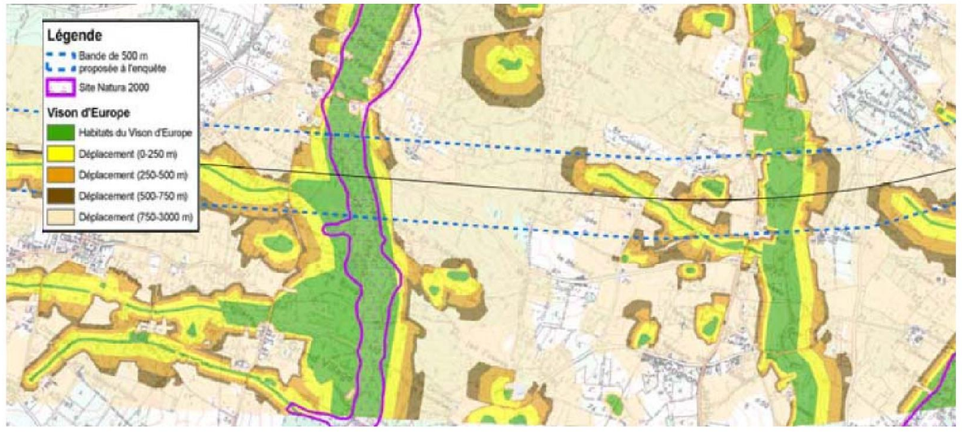
Dans le schéma ci-contre, le polygone correspondant à une tourbière présentera un indice d'hétérogénéité supérieur dans le cas de figure A.



Premiers engagements de RFF pour la poursuite des études

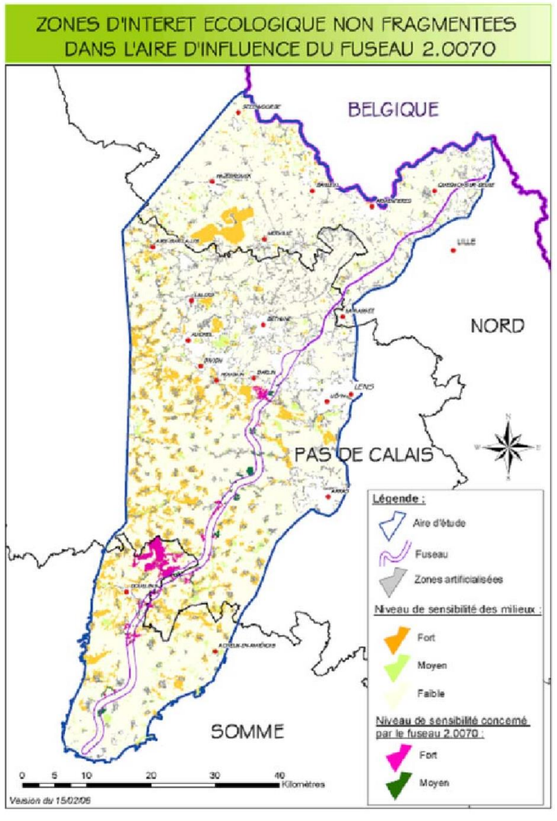
En réponse aux demandes et propositions formulées par le groupe de travail thématique, RFF s'engage :

- *à la mise en place une **démarche d'analyse de l'écologie de paysage** visant :*
  - *lors des études préliminaires, à assurer la meilleure compréhension possible du fonctionnement écologique de l'aire d'étude ;*
  - *lors des études d'Avant-Projet Sommaire pour préciser les effets des différentes options de tracé possibles ;*
- *à **soumettre à l'avis de la DIREN PACA les cahiers des charges de l'ensemble des études écologiques**, floristiques et faunistiques engagées jusqu'à l'enquête publique et **les grilles de hiérarchisation environnementale** adoptées pour l'analyse multicritère des fuseaux (études préliminaires) puis des options de tracé (APS) ;*
- *à **associer la DIREN PACA dans le déroulement du processus d'études** des études préliminaires à l'EPDUP ;*
- *à **associer les naturalistes locaux** à des études permettant l'identification des habitats et zones d'enjeux écologiques dès le stade des études préliminaires et jusqu'à la réalisation des travaux et du bilan environnemental ;*
- *à mettre en place un **comité de suivi des études environnementales (CSEE)** à partir des études préliminaires pour associer les acteurs spécialistes de l'environnement ;*
- *afin de limiter les **impacts directs et indirects du projet**, notamment vis-à-vis des éventuelles opérations d'aménagement foncier, mais également de pérenniser les mesures environnementales mises en œuvre par RFF :*
  - *à élaborer un guide méthodologique visant à la diffusion de bonnes pratiques lors des éventuels travaux d'aménagement foncier ;*
  - *à mettre à disposition des Conseils Généraux, préalablement à la prise des décisions des commissions d'aménagement foncier, les données issues des inventaires écologiques réalisés sur le projet ;*
  - *à associer les responsables environnementaux des collectivités territoriales au CSEE.*
  - *à mettre en place des indicateurs de biodiversité avant l'engagement des travaux et assurer leur suivi du démarrage des travaux jusqu'à la réalisation du bilan environnemental.*
- *à étudier toute solution permettant d'éviter la traversée de la Plaine des Maures.*



Carte d'analyse de l'impact du projet LGV Sud Europe Atlantique sur le Vison d'Europe
Etudes d'Avant Projet Sommaire de la section Angoulême – Bordeaux de la LGV Sud Europe Atlantique
Source :
Maître d'ouvrage des études : Réseau Ferré de France / Mission LGV Sud Europe Atlantique
Bureau d'études : SCETAUROUTE

Les techniques et méthodes les plus récentes sont mobilisées pour conduire les inventaires écologiques floristiques et faunistiques. Des détecteurs à ultrasons sont ainsi employés pour détecter les populations et les déplacements des chauves souris (En photo : le Petit Rhinolophe).



Exemple de carte d'analyse de la fragmentation des zones écologiques
Etudes préliminaires de l'autoroute A24 (Amiens – Frontière belge)
Source :
Maître d'ouvrage des études :
Direction Régionale de l'Equipement Nord – Pas-de-Calais
Bureau d'études : groupement SCETAUROUTE – GREET Ingénierie

F6 : Assurer la protection de la ressource en eau

Synthèse des orientations proposées par le groupe de travail thématique

- ***Mobiliser des expertises géologiques et hydrogéologiques compte tenu de la spécificité des secteurs traversés (secteurs karstiques).***

La réglementation relative aux lignes ferroviaires à grande vitesse

La réglementation issue du Code de l'Environnement concernant l'évaluation environnementale (étude d'impact) fait obligation d'apprécier les conséquences du projet sur l'eau et les milieux aquatiques. L'article R. 122-3 du Code de l'Environnement mentionne en effet que *« II. - L'étude d'impact présente successivement :*
1° Une analyse de l'état initial du site et de son environnement, portant notamment sur les richesses naturelles et les espaces naturels agricoles, forestiers, maritimes ou de loisirs, affectés par les aménagements ou ouvrages ;
2° Une analyse des effets directs et indirects, temporaires et permanents du projet sur l'environnement, et en particulier sur la faune et la flore, les sites et paysages, le sol, ***l'eau,*** *l'air, le climat, les milieux naturels et les équilibres biologiques, sur la protection des biens et du patrimoine culturel et, le cas échéant, sur la commodité du voisinage (bruits, vibrations, odeurs, émissions lumineuses) ou sur l'hygiène, la santé, la sécurité et la salubrité publique ; »*

Cette obligation conduit à s'intéresser à la problématique de la protection de l'eau du débat public au dossier d'enquête publique dans la mesure où l'étude d'impact doit permettre de justifier des *« raisons pour lesquelles notamment du point de vue des préoccupations d'environnement, parmi les partis envisagés qui font l'objet d'une description, le projet présenté a été retenu »*. Selon une démarche progressive, les problématiques liées aux eaux souterraines et superficielles font donc l'objet d'une démarche d'analyse approfondie lors des études préliminaires puis des études d'Avant-Projet Sommaire dans la perspective de l'élaboration du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

Au-delà de l'enquête publique, en application de la loi sur l'eau du 3 janvier 1992 modifiée par Loi sur l'eau et les milieux aquatiques n°2006-1772 du 31-12-2006, l'ensemble des Installations, Ouvrages, Travaux et activité (IOTA) qui peuvent avoir une influence sur la qualité de l'eau et des milieux aquatiques, sur la quantité de ressource en eau disponible, sur la morphologie des cours d'eau ou sur le risque d'inondation sont soumis à autorisation ou à déclaration (articles L.214-1 à L.214-6 du Code de l'Environnement décrets d'application n°2006-880 et n°2006-881 du 17 juillet 2006) et devront être compatibles avec les objectifs des Schémas Directeurs d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) ainsi qu'avec tous les Schémas d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) applicables au moment de la procédure, selon leur localisation.

Les SDAGE sont en cours de révision afin d'intégrer les exigences de la Directive Cadre sur l'Eau (DCE). Ils intègreront les « plans de gestion des districts hydrographiques » qui comprendront notamment les programmes de mesures retenues pour atteindre les objectifs environnementaux fixés par la DCE pour 2015. Afin d'anticiper la publication de ces documents, les projets doivent être compatibles avec les exigences de la DCE. La DCE a fixé un calendrier précis aux Etats Membres afin d'atteindre les objectifs qu'elle leur assigne. Il faut rappeler que les grandes étapes à venir de mise en œuvre de la DCE (auxquelles ont été ajoutées les étapes nationales) sont les suivantes :

- **Décembre 2008** : Date limite pour la consultation du public sur le projet de plan de gestion ;
- **2009** : Publication du premier plan de gestion et du programme de mesures correspondant au SDAGE révisé ;
- **Décembre 2015** : Vérification de l'atteinte des objectifs, assortie si besoin d'un second plan de gestion ainsi que d'un nouveau programme de mesures ;
- **Décembre 2021** : Date limite pour le premier report de réalisation de l'objectif ;
- **Décembre 2027** : Dernière échéance pour la réalisation des objectifs.

La taille des grands projets ferroviaires implique le recours aux procédures d'autorisation au titre de la réglementation issue du « Volet eau et milieux aquatiques » du Code de l'Environnement. Cette procédure implique la mise à l'enquête publique d'un dossier de demande d'autorisation encore dénommé « dossier de police de l'eau ». Ce dossier est réalisé en fin d'études d'Avant-Projet Détaillé, dès lors que les caractéristiques techniques définitives du projet sont arrêtées, donc au-delà de la phase d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique du projet. Il doit en outre être soumis à l'enquête publique et à l'avis des Conseils Départementaux de l'Environnement et des Risques Sanitaires et Technologiques.

Ce dossier de demande d'autorisation est établi conformément à l'article 2 du décret 93.742 du 29 mars 1993 et doit contenir les éléments suivants:

- L'objet du dossier et l'identification du demandeur ;
- L'emplacement sur lequel l'installation, l'ouvrage, les travaux ou l'activité doivent être réalisés ;
- La nature, la consistance, le volume, l'objet du IOTA envisagés, ainsi que la ou les rubriques de la nomenclature dans lesquelles ils doivent être rangés ;
- Un document indiquant les incidences directes et indirectes, temporaires et permanentes du projet sur la ressource en eau, le milieu aquatique, l'écoulement, le niveau et la qualité des eaux, y compris de ruissellement [...], et précisant les mesures compensatoires envisagées ;
- Les moyens de surveillance prévus et, si l'opération présente un danger, les moyens d'intervention en cas d'incident ou d'accident.

Ce document comporte également, lorsque le projet est de nature à affecter de façon notable un site Natura 2000, l'évaluation de ses incidences au regard des objectifs de conservation du site ou le cas échéant, une actualisation du (des) dossier(s) d'évaluation des incidences produit dans la procédure d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique. De même, il doit justifier le cas échéant de sa compatibilité avec le schéma directeur ou le SAGE et de sa contribution à la réalisation des objectifs de gestion équilibrée de la ressource et des objectifs de qualité des eaux.

Les méthodologies d'études déployées par Réseau Ferré de France

Dès les stades d'études préliminaires, la conception d'une ligne ferroviaire à grande vitesse tient compte des orientations fondamentales de la Loi sur l'eau de 1992, en veillant à assurer au final la mise en service d'un projet intégrant les enjeux de :

- La **transparence de la ligne** vis-à-vis des écoulements hydrauliques;
- La **protection de la qualité des eaux** superficielles et souterraines, notamment en phase travaux ;
- La **protection des captages** d'eau potable ;
- La **préservation des milieux aquatiques** et des populations (faune et flore) qui leur sont liées.

En phase d'études préliminaires

En raison de l'étendue même des zones d'études, la phase d'études préliminaires est peu propice à la réalisation d'investigations de terrains de grande échelle. Les données mobilisées pour caractériser les enjeux liés à l'eau et aux milieux aquatiques sont donc essentiellement issues des bases de données existantes (zones inondables, plan d'exposition aux risques d'inondation, captages et périmètre d'alimentation en eau potable, cartes des risques des plans d'expositions aux risques naturels, glissements de terrains, dolines et autres zones karstiques, etc.) complétées par des analyses d'essence bibliographique (cartes IGN, BRGM, publications universitaires, publications spéléologiques, archives départementales, etc.).

L'analyse de ces données vise à déterminer les secteurs présentant sur cette thématique, le plus d'enjeux environnementaux (objectif de protection de la ressource en eau) et/ou les plus fortes contraintes techniques (objectif de pérennité du futur ouvrage ferroviaire) et à les intégrer dans une analyse multicritères afin de dégager les fuseaux de passage envisageables puis de les comparer afin d'aboutir au fuseau proposé pour l'engagement des études d'APS.

En phase d'Avant-Projet Sommaire et d'EPDUP

Au stade de l'Avant-Projet Sommaire, la prise en compte des contraintes techniques et des enjeux liés à la protection de l'eau et des milieux aquatiques est assurée par le biais de plusieurs études lourdes :

- **des reconnaissances topographiques et bathymétriques (photogrammétrie aérienne et levers de terrain)** qui permettent d'établir les documents de base pour l'ensemble du projet : photos aériennes, fonds de plans topographiques et levers bathymétriques des principaux cours d'eau ;
- **des reconnaissances géotechniques,** le plus souvent menées en deux phases, la première sur l'intégralité du fuseau étudié, la seconde sur le tracé proposé en fin d'études d'APS. Ces reconnaissances fournissent notamment au bureau d'études techniques, les informations sur la portance et la saturation en eau des sols, sur les possibilités de réemploi des matériaux rencontrés ainsi que des données concernant la piézométrie des nappes d'eau souterraine (nappes alluviales ou nappes perchées). Dans les secteurs à forte potentialité karstique, des prospections par microsismique, par sismique-réfraction ou des mesures de résistivité sont réalisées afin d'identifier les secteurs à risques.

- **des études hydrauliques spécifiques** qui permettent de reconnaître avec précision les zones inondables des principaux cours d'eau rencontrés au sein du fuseau d'études (prospections de terrain comprenant le repérage et l'inventaire des laisses de crues) et de modéliser leurs écoulements (modèle numérique) pour identifier les options de franchissement des vallées les plus favorables puis dimensionner les ouvrages de franchissement (viaducs, estacades, ouvrages de décharge, etc.) sur le tracé finalement proposé à l'issue des études d'APS ;
- **des études environnementales** qui ont pour objectif de définir sur l'ensemble du fuseau d'études et de ses abords, les enjeux environnementaux du projet et en particulier ceux attachés à la protection de la ressource en eau et des milieux aquatiques (actualisation des données collectées lors des études préliminaires et inventaires spécifiques : cartographies des bassins versants, sources, résurgences, pertes, dolines, points d'eau, captages AEP (identification des périmètres de protection, de la zone d'alimentation du captage, de la vulnérabilité/sensibilité des aquifères captés, des obligations imposées aux pétitionnaires par les arrêtés préfectoraux), zones karstiques, zones de risques miniers, inventaires des zones humides, données PERI, intérêt piscicole, qualité physico-chimique et hydrobiologique des cours d'eau, etc.) puis **d'étudier les impacts du projet et les mesures à prendre pour les supprimer, les limiter ou les compenser en phase travaux comme en phase d'exploitation du projet** ;
- **des études techniques** afin de définir un projet tenant compte de l'ensemble des enjeux identifiés tout en respectant les contraintes de référentiels liées au projet d'une ligne à grande vitesse et comprenant notamment le dimensionnement.

Concernant spécifiquement la problématique des zones karstiques, l'analyse des données géotechniques et bibliographiques collectées est souvent complétée par des traçages permettant de mieux comprendre le fonctionnement des systèmes karstiques et de pointer les résurgences. L'ensemble des données géotechniques, hydrogéologiques et environnementales collectées poursuivent en la matière deux objectifs principaux :

- identifier les secteurs présentant le plus de risques de manière à les éviter ;
- déterminer, lorsque l'évitement s'avère impossible, tant en vue de la définition des mesures en faveur de l'environnement que d'évaluation financière du projet, les mesures à mettre en œuvre : consolidation du toit de cavité, comblement partiel ou total de la cavité, imperméabilisation des réseaux de collecte des eaux sur la plateforme ferroviaire, etc…

En phase d'Avant-Projet Détaillé

En phase d'Avant-Projet Détaillé l'ensemble des études réalisées lors de l'APS et de la préparation de l'enquête publique se trouvent précisées et complétées et participent, selon un processus itératif, à la mise au point des caractéristiques définitives du projet. Comme évoqué plus haut, ce projet et l'ensemble des installations, ouvrages, travaux et aménagements qu'il suppose sont soumis à la procédure d'autorisation au titre de la police de l'eau. Les investigations réalisées concernent notamment :

- la réalisation d'une vaste campagne de sondages géotechniques (équipés de piézomètres) et de sondages bathymétriques au droit de tous les principaux cours d'eau ;
- la conduite d'études hydrogéologiques comprenant des analyses documentaires, l'analyse des données piézométriques disponibles, l'étude des usages liés aux eaux souterraines comprenant le recensement de tous les points d'eau par une enquête systématique auprès des riverains et des gestionnaires, le diagnostic du fonctionnement hydrogéologique des points d'eau et l'évaluation de la qualité physico-chimique et bactériologique des points d'eau ;
- la production d'études présentant par ouvrages en terre du projet les différentes problématiques et enjeux liés aux eaux souterraines : formations géologiques, description du contexte hydrogéologique, facteurs d'impacts qualitatifs et facteurs d'impacts sur les écoulements plus particulièrement sur les captages AEP et les sources recensés dans la bande de DUP ;
- la réalisation d'études karstiques spécifiques au droit des secteurs identifiés comme présentant de tels risques dans les dossiers d'APS et d'EPDUP ;
- la réalisation d'études hydrauliques de caractérisation de l'ensemble des bassins versants traversés par le projet après mise au point, sur la base d'une recherche documentaire et d'enquêtes de terrain, de la méthode d'estimation des débits de chaque bassin versant ;
- la conduite d'études hydrologiques comportant :
  - des recherches bibliographiques et des investigations de terrain ;
  - une caractérisation de chacun des cours d'eau traversés (contexte hydro éco régional, typologie du milieu physique, description du lit mineur, description des berges (profil transversal, matériaux, stabilité et ripisylve), description du lit d'inondation, synthèse sur la qualité du milieu physique avec attribution d'une classe de qualité) ;
  - des mesures de qualité physico chimique, hydrobiologique et des inventaires piscicoles ;
  - la réalisation d'études spécifiques des plans d'eau et les zones humides ;
  - des mesures limnimétriques sur les cours d'eau et les plans d'eau.
- la conduite d'études écologiques permettant notamment d'actualiser le diagnostic du cortège floristique des zones humides dans la mesure où l'imperméabilisation des zones humides du fait de la réalisation fait l'objet d'une rubrique de la nomenclature du décret n°93-743.

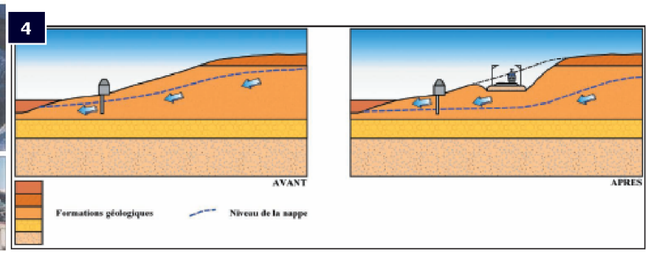
RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

L'ensemble de ces études alimente le volet « état initial » de l'évaluation des incidences constituant l'une des pièces du dossier support d'enquête publique « Loi sur l'eau ». A l'issue de l'enquête publique, des arrêtés préfectoraux d'autorisation permettent d'engager les travaux de réalisation des ouvrages. Ces arrêtés comportent des prescriptions s'imposant au maître d'ouvrage tant pour la phase de réalisation des travaux que pour la phase d'exploitation de la ligne.

1

2

3



4

1. ***Exemple de dérivation de cours d'eau***
2. ***Fossé provisoire de collecte des eaux du chantier***
3. ***Gestion des déchets de chantier***
4. ***Principe du rabattement de nappe d'eau souterraine***

(1, 2, 3 : Photos prises sur le chantier de la LGV Est Européenne)

En phases travaux et d'exploitation

La phase travaux se caractérise par la mise en œuvre de l'ensemble des mesures identifiées dans le dossier d'étude d'impact et dans le dossier des engagements de l'Etat et précisée lors de la procédure d'autorisation « Loi sur l'eau ». Ces mesures s'inscrivent en totale conformité avec les prescriptions des arrêtés d'autorisation et s'imposent aux entreprises contractantes par le biais de clauses spécifiques au sein des marchés de maîtrise d'œuvre comme au sein des marchés de travaux.

La vulnérabilité des cours d'eau et des eaux souterraines à la pollution durant les travaux, conduit RFF à mettre en œuvre des mesures visant à éviter la production massive de matières en suspension, issues des opérations de défrichement ou des mouvements de terre. Des systèmes provisoires de recueil des eaux de ruissellement et de décantation avant rejet dans le milieu naturel sont mis en place.

Les installations de chantier ne sont pas implantées à proximité de sites sensibles et des zones inondables. L'entretien des engins de chantier se réalise sur des aires étanches et les substances polluantes (hydrocarbures, huiles, déchets de chantier) sont stockées dans des bacs de rétention ou des aires de stockages appropriées.

Concernant les puits privés, un inventaire qualitatif et quantitatif exhaustif est réalisé avant le démarrage des travaux et des mesures sont prises en concertation avec les propriétaires dès lors qu'un risque de rabattement de nappes d'eau souterraines a été établi.

Les points d'eau, sources, résurgences et points de captages font durant la phase travaux l'objet d'un suivi qualitatif et quantitatif, suivi qui se prolonge au-delà de la mise en service du projet afin notamment d'alimenter le volet environnemental du bilan LOTI et d'obéir aux prescriptions des arrêtés préfectoraux d'autorisation.

Les captages d'alimentation en eau potable se trouvent généralement évités par le tracé. Dans le cas contraire, des points de prélèvement compensatoire sont mis en place au frais du projet. Il arrive plus fréquemment qu'un projet soit amené à traverser des périmètres de protection de captage. Dans ce cas, des mesures sont mises en œuvre pour limiter les impacts du projet :

- récupération des eaux de plateforme dans des fossés étanches (fossés béton par exemple) et évacuation dans des bassins de rétention ou d'écrêtement des eaux avant rejet dans les milieux naturels ;
- en cas de passage en remblai; imperméabilisation des fossés de collecte et mise en place d'une base drainante pour maintenir les conditions d'écoulement en cas de passage au dessus d'une nappe souterraine de subsurface ;
- interdiction, à titre de précaution, du recours au traitement des emprises ferroviaires à l'aide de produits phytosanitaires agréés.

Dans les zones karstiques, les mesures peuvent comprendre l'étanchéification totale de la plateforme ferroviaire, tant dans un souci de préservation de la qualité de la ressource en eau que dans l'objectif d'assurer la pérennité et les conditions de sécurité à l'ouvrage construit. Les terrains karstiques situés au Nord du viaduc de Ventabren sur la LGV Méditerranée ont ainsi conduit à une étanchéification complète de la plateforme ferroviaire.

Bilan environnemental après la mise en service

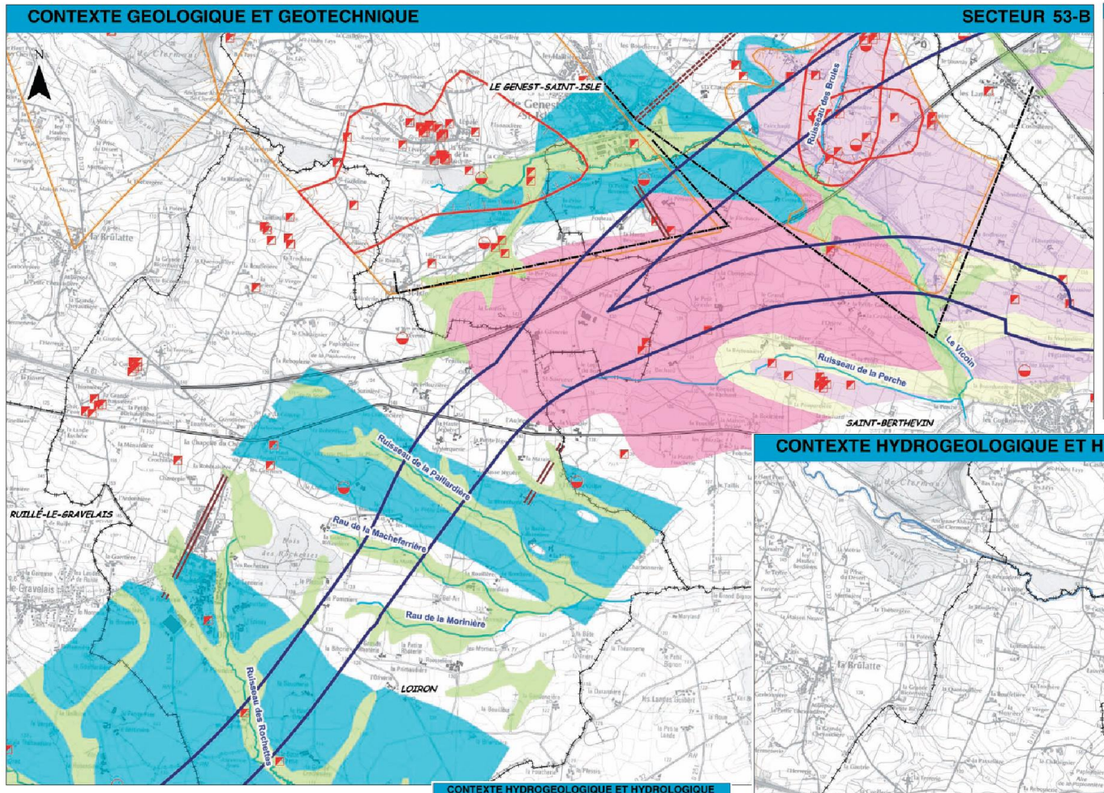
L'eau et les milieux aquatiques constituent l'une des thématiques environnementales qui fait l'objet d'un suivi particulièrement attentif lors de l'élaboration du volet environnemental du bilan socio-économique LOTI imposé par la réglementation (Loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs de 1982).

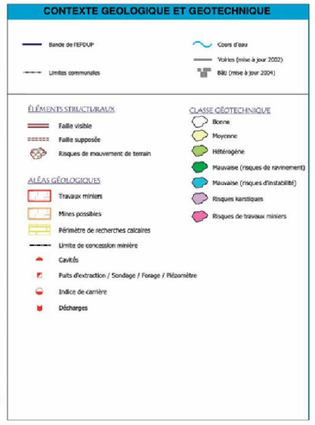
Premiers engagements de RFF pour la poursuite des études

En réponse aux demandes du groupe de travail thématique, RFF s'engage, en sus des mesures et méthodes usuellement mises en œuvre, à :

- *mettre en place, le cas échéant, à la demande du comité de suivi des études environnementales (CSEE),* ***un groupe de travail spécifique associant experts et spécialistes des problèmes karstiques en PACA*** *;*
- ***faire réaliser****, si nécessaire, un contrôle extérieur par un organisme indépendant dont le choix sera soumis à l'approbation du CSEE,* ***des études techniques et environnementales portant sur le traitement de la problématique « eau » au droit des zones karstiques*** *;*
- *anticiper dès les études d'APS, les investigations portant sur les secteurs karstiques présentant le plus d'enjeux de manière à :*
  - *vérifier par des études plus détaillées* ***la faisabilité des options de tracé envisagées*** *;*
  - ***bénéficier d'éléments de coût réalistes*** *pour ces options de tracé sur les secteurs considérés.*
- ***mettre en place, lors des travaux, un réseau de surveillance des aquifères interceptés par le projet****.*

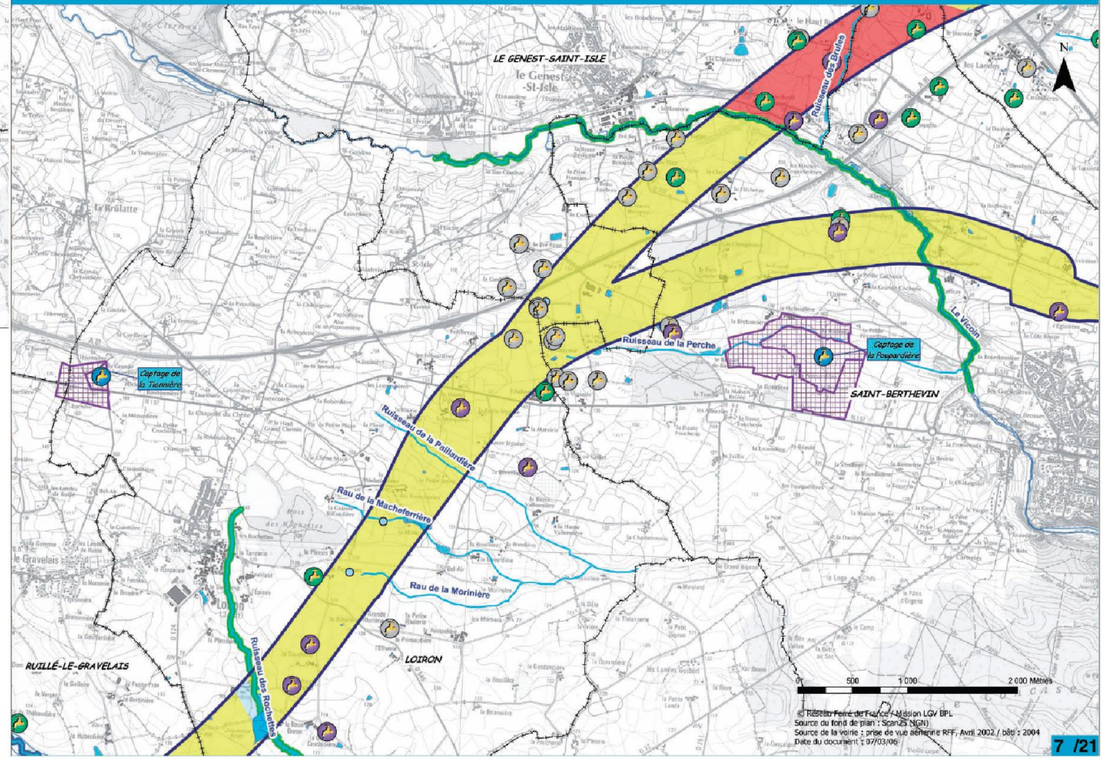
LIGNE A GRANDE VITESSE PROVENCE – ALPES - COTE D'AZUR





Exemple de carte du contexte géologique et géotechnique établie dans le cadre de l'analyse de l'état initial de l'environnement de l'étude d'impact du projet de LGV Bretagne – Pays de la Loire. (Nord Ouest de Laval)

Les secteurs de travaux miniers ou d'aléas souterrains font l'objet d'une identification précise.



Exemple de carte du contexte hydrogéologique et hydrologique établie dans le cadre de l'analyse de l'état initial de l'environnement de l'étude d'impact du projet de LGV Bretagne – Pays de la Loire (Nord Ouest de Laval)

Les captages AEP et les puits privés font l'objet d'un recensement précis.

Etudes complémentaires au débat public

Consultation des acteurs

Grande Vitesse Grande Capacité paca

Juin 2008

Groupe thématique « Agriculture - viticulture »

- F7 / Préserver les terroirs et les activités agricoles et sylvicoles et prendre en compte les spécificités de l'exploitation viticole
- F8 / Anticiper les problématiques et les réserves foncières

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

F7 : Préserver les terroirs et les activités agricoles et sylvicoles et prendre en compte les spécificités de l'exploitation viticole

Synthèse des orientations proposées par le groupe de travail thématique

- ***Préserver les terres à vocation agricole et éviter le plus possible de toucher aux surfaces AOC ;***
- ***Privilégier un fuseau économe en terres agricoles ;***
- ***Prendre en compte l'activité agricole à la hauteur des services qu'elle rend à la collectivité ;***
- ***Donner à l'agriculture plus de place dans le programme des études et plus de poids dans le choix du couloir du projet en établissant des cartes comparatives sur la base de critères précis ;***
- ***Eclairer le choix des co-financeurs, notamment en évaluant les conséquences des fuseaux sur les terres et les productions agricoles à venir ;***
- ***Demande d'application de la Charte du Var « Pour une reconnaissance des territoires départementaux à vocation agricole » et, en particulier, de ses dispositions foncières ;***
- ***Demande de prise en compte des besoins en eau agricole en cas de pénalisation de certaines productions agricoles du fait du projet.***

Rappels réglementaires

La circulaire n°2000-98 du 28 décembre 2000 relative aux modalités d'élaboration des grands projets d'infrastructure ferroviaire définit dans les annexes de l'instruction, le contenu des dossiers d'évaluation environnementale aux différents stades du processus d'études et d'instruction des grands projets ferroviaires :

- pour le dossier d'évaluation environnementale des études préliminaires (EP) :
  - Analyse des contraintes au 1/100 000 sur l'aire d'étude.
  - Analyse des contraintes au 1/50 000 sur les fuseaux, avec, s'il y a lieu, adaptation raisonnée de cette échelle (1/100 000 ou 1/25 000) en fonction des caractéristiques environnementales ou des difficultés locales particulières rencontrées.
  - Tableau synthétique comparatif hiérarchisant les variantes.
- pour le dossier d'évaluation environnementale des études d'Avant-Projet Sommaire (APS) :
  - Etat initial de l'environnement.
  - Analyse comparative des variantes de tracé étudiées.
  - Impact du projet ou du tracé retenu.
  - Description et coût des mesures destinées à atténuer les impacts.
  - Analyse et principes d'insertion paysagère.
- et au-delà de l'enquête publique, pour les études d'Avant-Projet Détaillé (APD), un dossier environnemental, qui rappelle les principes suivis et expose les mesures retenues pour assurer l'insertion du projet dans l'environnement.

Pour les stades d'EP et d'APS, la circulaire est peu précise concernant la prise en considération des problématiques agricoles et sylvicoles dans le processus d'instruction des grands projets ferroviaires. Cette prise en considération est implicite dans la mesure où l'objectif de ces études est de satisfaire au final à la réglementation issue du Code de l'Environnement concernant l'évaluation environnementale (étude d'impact). En effet cette réglementation fait obligation d'apprécier les conséquences du projet sur l'eau et les milieux aquatiques. L'article R. 122-3 du Code de l'Environnement mentionne en effet que *« II. - L'étude d'impact présente successivement :*
1° Une analyse de l'état initial du site et de son environnement, portant notamment sur les richesses naturelles et les espaces naturels ***agricoles, forestiers****, maritimes ou de loisirs, affectés par les aménagements ou ouvrages ;*
2° Une analyse des effets directs et indirects, temporaires et permanents du projet sur l'environnement, et en particulier sur la faune et la flore, les sites et paysages, le sol, l'eau, l'air, le climat, les milieux naturels et les équilibres biologiques, sur la protection des biens et du patrimoine culturel et, le cas échéant, sur la commodité du voisinage (bruits, vibrations, odeurs, émissions lumineuses) ou sur l'hygiène, la santé, la sécurité et la salubrité publique ; »

Cette obligation conduit à s'intéresser aux problématiques agricoles et sylvicoles dés le débat public et tout au long de l'élaboration du projet dans la mesure où l'étude d'impact doit permettre de justifier des « *raisons pour lesquelles notamment du point de vue des préoccupations d'environnement, parmi les partis envisagés qui font l'objet d'une description, le projet présenté a été retenu* ». Selon une démarche progressive, les problématiques agricoles et sylvicoles font donc l'objet d'une démarche d'analyse approfondie lors des études préliminaires puis des études d'Avant-Projet Sommaire dans la perspective de l'élaboration du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

Par ailleurs, il faut rappeler qu'avant le démarrage de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, **Réseau Ferré de France est tenu d'engager une consultation formelle des organismes agricoles et sylvicoles**. Cette consultation repose sur un dossier de consultation, à destination des Chambres d'Agriculture, des Centres Régionaux de la Propriété Forestière et de l'Institut National de l'Origine et de la Qualité qui mène une analyse spécifique des problématiques foncières, agricoles et sylvicoles des territoires concernés par le projet. Ces organismes sont, en effet, amenés à donner un avis sur le projet ou ses conséquences dans différents cadres réglementaires :

- Au titre de l'article L.112-3 du Code Rural, dont l'esprit est repris aux articles R.122-8 et R.123-17 du Code de l'Urbanisme :

CODE RURAL Article L.112-3
(Loi nº 95-95 du 1 février 1995 art. 10 Journal Officiel du 2 février 1995)
(Loi nº 99-574 du 9 juillet 1999 art. 107 I, art. 111 Journal Officiel du 10 juillet 1999)
(Loi nº 2006-11 du 5 janvier 2006 art. 73 IV, VI Journal Officiel du 6 janvier 2006 en vigueur le 1er janvier 2007)

Les schémas directeurs, les plans d'occupation des sols ou les documents d'urbanisme en tenant lieu et les documents relatifs au schéma départemental des carrières prévoyant une réduction des espaces agricoles ou forestiers ne peuvent être rendus publics ou approuvés qu'après avis de la Chambre d'Agriculture, de L'Institut National de l'Origine et de la Qualité dans les zones d'appellation d'origine contrôlée et, le cas échéant, du Centre Régional de la Propriété Forestière. Il en va de même en cas de révision ou de modification de ces documents.

Ces avis sont rendus dans un délai de deux mois à compter de la saisine. En l'absence de réponse à l'issue de ce délai, l'avis est réputé favorable.

Ces dispositions s'appliquent aux opérations d'aménagement dont l'enquête publique n'a pas encore été prescrite à la date de publication de la loi nº 99-574 du 9 juillet 1999 d'orientation agricole.

- Les Chambres d'Agriculture font partie des personnes publiques associées amenées à examiner les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité des documents d'urbanisme. (art. L.122-15 et art. L.123-16 du Code de l'Urbanisme). Cet examen a lieu à l'initiative du Préfet avant l'enquête publique.

Il faut rappeler que seuls les Schémas de COhérence Territoriale (ou les Schémas Directeurs) et les Plans Locaux d'Urbanisme (ou les Plans d'Occupation des Sols valant PLU) sont concernés par la procédure de mise en compatibilité dictée par le Code de l'Urbanisme.

Enfin, au titre de l'article L.112-2 du Code Rural, dans les communes ne disposant pas d'un Plan d'Occupation des Sols rendu public ou approuvé ou d'un document d'urbanisme en tenant lieu, et présentant des Zones Agricoles Protégées, l'avis de la Chambre d'Agriculture et de la Commission Départementale d'Orientation de l'Agriculture doit être recueilli avant tout changement d'affectation ou de mode d'occupation du sol qui en altère durablement le potentiel agronomique, biologique ou économique. En cas d'avis défavorable de l'une d'entre elles, le changement ne peut être autorisé que sur décision motivée du Préfet.

Les méthodologies d'études usuellement déployées par Réseau Ferré de France

Au stade des études préliminaires

Au sein de l'aire d'étude et de recherche des fuseaux de passage définie à l'issue du débat public, la première étape du volet environnemental des études préliminaires vise au recensement des éléments d'enjeux présents et notamment :

- les captages et leurs périmètres de protection,
- les données de qualité des eaux (source SEQ Eau),
- les zones inondables disponibles à la DIREN,
- les périmètres AOC et les forêts domaniales,
- les fiches descriptives et les cartes des sites du réseau Natura 2000 (pSIC, ZPS, ZICO, ZSC), réserves naturelles, arrêté préfectoraux de protection de biotope, ZNIEFF I et II,
- parcs naturels régionaux,
- monuments historiques et sites inscrits ou classés, ZPPAUP, sites archéologiques connus, secteurs sauvegardés.

Les données relatives à l'occupation des sols font l'objet d'une caractérisation sur la base par exemple des données Corine Land Cover qui permettent notamment de disposer d'informations sur les différents types d'usage agricole des sols au sein du périmètre de l'aire d'étude.

Cette première phase de caractérisation vise à actualiser et à compléter les données collectées lors des études menées pour l'élaboration du débat public. Elle vise à fournir les éléments nécessaires à l'identification des zones de passage possibles pour le projet et s'attache donc à définir les principaux enjeux de l'environnement sur la zone d'étude et à évaluer leur sensibilité au projet. Cette première étape de l'analyse de l'état initial est menée à l'échelle du 1/100 000.
Elle est complétée dans une seconde phase par des recueils complémentaires et des investigations sur le terrain. Ces investigations complémentaires concernent les fuseaux et leurs abords, de manière à pouvoir analyser tous les facteurs d'impact d'un projet positionné dans les fuseaux. Elles sont menées à l'échelle du 1/25 000. Il faut rappeler que c'est au niveau des études préliminaires qu'intervient l'essentiel de la prise en compte des grands enjeux environnementaux. C'est à ce niveau que se font les choix déterminants et qu'il faut donc éviter les secteurs où les risques d'impacts réels du projet seront les plus marqués.

Sur les problématiques agricoles et sylvicoles, ces recensements et analyses permettent notamment de mieux caractériser, à une échelle plus détaillée, les usages particuliers d'usage des sols : zones maraîchères, vergers, zones viticoles, etc…

Au stade des études d'Avant Projet Sommaire

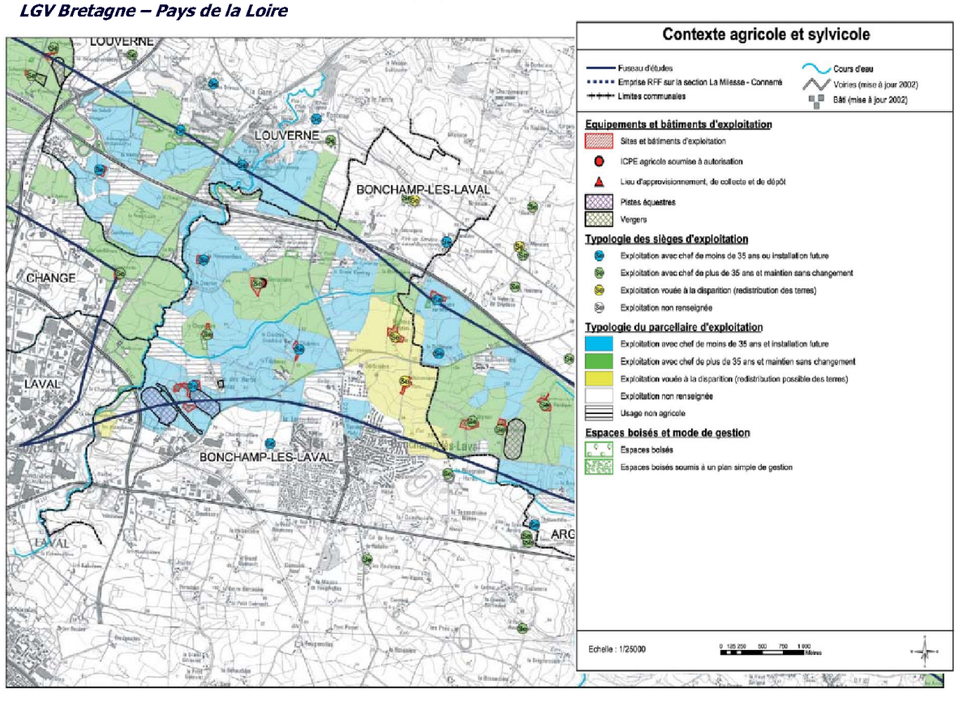
Dans le cadre des missions confiées par Réseau Ferré de France au bureau d'études en charge des études environnementales du **dossier d'Avant Projet Sommaire**, le contexte agricole et sylvicole des territoires concernés par les projets sont abordés par le biais :

- **d'une approche globale** visant à caractériser de manière générale l'agriculture et la sylviculture au sein des régions et départements traversés. Cette caractérisation mobilise l'ensemble des données disponibles concernant le poids des filières agricoles et sylvicoles dans l'économie des territoires traversés et leurs caractéristiques :
  - Présentation générale de l'activité agricole dans le département,
  - Caractérisation de l'agriculture des territoires concernés :
    - Contexte climatique et pédologique,
    - Démographie, structures et dynamique des exploitations (démographie agricole, structures d'exploitation, installations aidées, installations et structures d'exploitation, répartition des installations selon les systèmes de production, modernisation, mise aux normes),
    - Foncier agricole et remembrements (modes de faire-valoir, valeur vénale des terres, aménagement foncier),
    - Cultures particulières : maraîchage, vignes, vergers, trufficulture, etc.,
    - Appellations d'origine et labels,
    - Irrigation, drainage, plans d'épandage, etc…
  - Présentation du contexte sylvicole. Des investigations spécifiques auprès des CRPF, de l'ONF et des DDAF, ont caractérisé le contexte sylvicole de manière similaire à la thématique agricole :
    - Présentation générale de l'activité sylvicole ;
    - Caractérisation de la sylviculture sur les communes concernées (importance et statut des boisements, nature des peuplements, modes de gestion, parcelles d'expérimentation sylvicole et autres parcelles classées, espaces boisés classés, etc.).

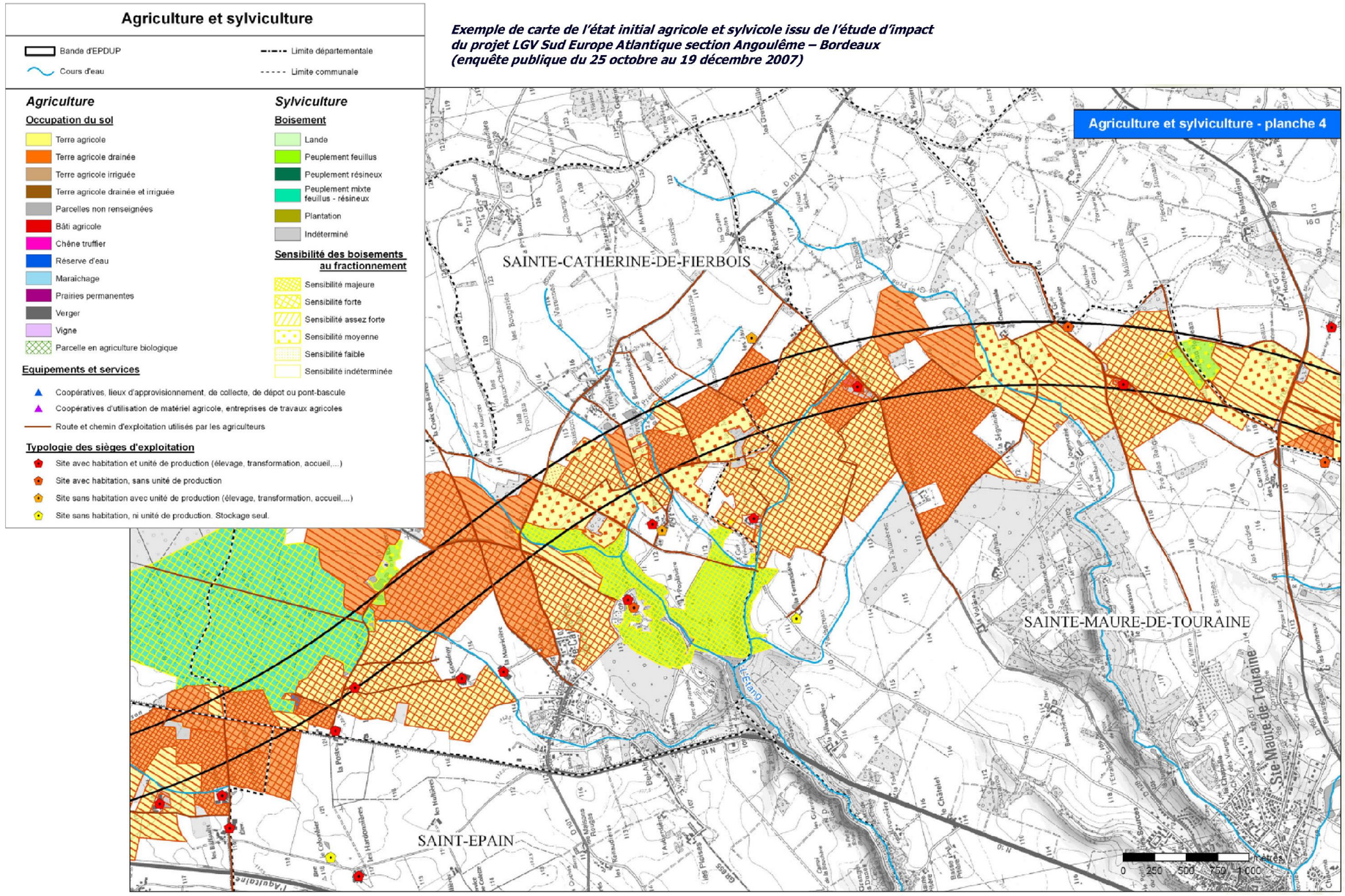
- **d'une approche locale** visant notamment à cartographier les îlots d'exploitation agricole de chacune des communes situées au sein des zones d'études. Cette cartographie du parcellaire exploitant demande un important investissement dans la mesure où elle nécessite l'organisation de réunions publiques par communes ou petits groupes de communes réunissant propriétaire/exploitants ou exploitants agricoles.

Toutes les analyses produites sont abondamment illustrées dans le dossier d'Avant Projet Sommaire (voir exemple ci-dessous).

Exemple de carte du contexte agricole et sylvicole établie lors de l'Avant-Projet Sommaire du projet LGV Bretagne – Pays de la Loire



Exemple de carte de l'état initial agricole et sylvicole issu de l'étude d'impact du projet LGV Sud Europe Atlantique section Angoulême – Bordeaux (enquête publique du 25 octobre au 19 décembre 2007)



LIGNE A GRANDE VITESSE PROVENCE – ALPES - COTE D'AZUR

Au stade de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique

L'ensemble des analyses menées lors de la phase d'Avant-Projet Sommaire est actualisé et complété pour l'élaboration du volet agricole et sylvicole de l'étude d'impact tant pour la caractérisation de l'état initial des territoires (voir carte ci-contre) ou pour la définition des impacts du projet et des mesures proposées pour y remédier. Afin de permettre au grand public une meilleure compréhension des impacts identifiés et des mesures proposées, des cahiers territoriaux insérés dans l'étude d'impact présentent des cartographies de synthèse illustrant, entre autres, les mesures proposées pour réduire et compenser les effets du projet sur l'agriculture et la sylviculture (voir ci-dessous).

Conformément à la réglementation, les données collectées et analysées sur les thématiques agricoles et sylvicoles pour l'élaboration de l'étude d'impact des projets d'infrastructure ferroviaire alimentent également les dossiers de la Consultation des Organismes Agricoles et Sylvicoles (COAS). Cette COAS est engagée avant le démarrage de l'enquête publique au titre du Code de l'Urbanisme et du Code Rural. Les Chambres d'Agriculture (CA), les Centres Régionaux de la Propriété Forestière (CRPF), l'Institut National des Origines et de la Qualité (en central comme en région) et le cas échéant, l'ONF sont amenés à se prononcer sur des dossiers de consultation spécifique comportant notamment une analyse territoriale du contexte agricole et sylvicole des communes traversées par le projet (voir page suivante).

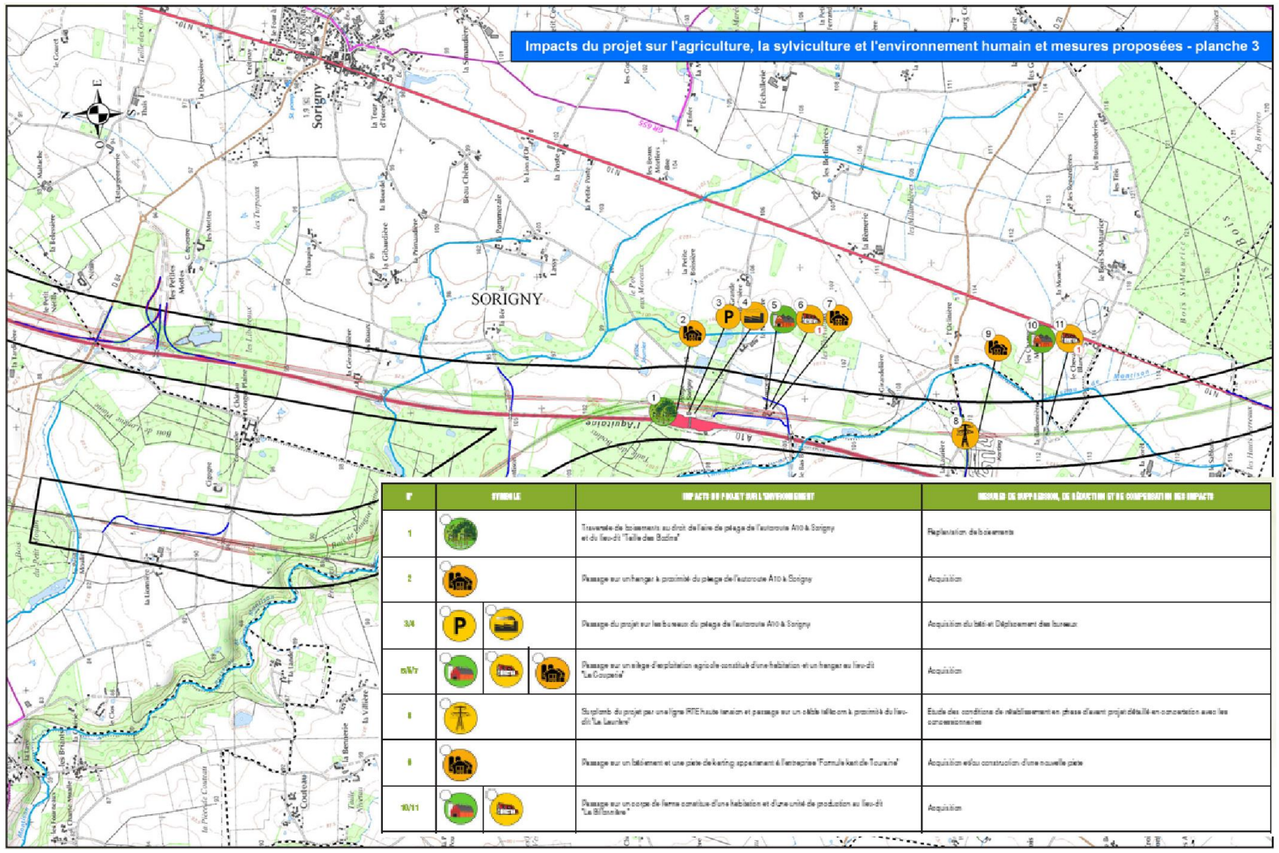
Ces dossiers « COAS » peuvent servir de base à l'élaboration de dossiers de « contribution de Réseau Ferré de France à la réflexion des commissions communales ou intercommunales d'aménagement foncier » en préalable à leur décision sur l'opportunité ou non d'engager un aménagement foncier pour remédier aux conséquences du projet. Ces dossiers constituent des éléments destinés à fournir de l'information, en aucun cas ils ne sont conclusifs sur le fait de conduire ou non une opération d'aménagement foncier.

Au-delà de l'enquête publique

On se reportera :

- à la fiche F4 pour disposer des éléments d'information concernant les acquisitions foncières ;
- à la fiche F.8 pour disposer des éléments d'information relatifs aux problématiques et aux procédures d'aménagement foncier.

Exemple de carte « impacts et mesures » issue de l'étude d'impact du projet LGV Sud Europe Atlantique section Angoulême – Bordeaux (enquête publique du 25 octobre au 19 décembre 2007)



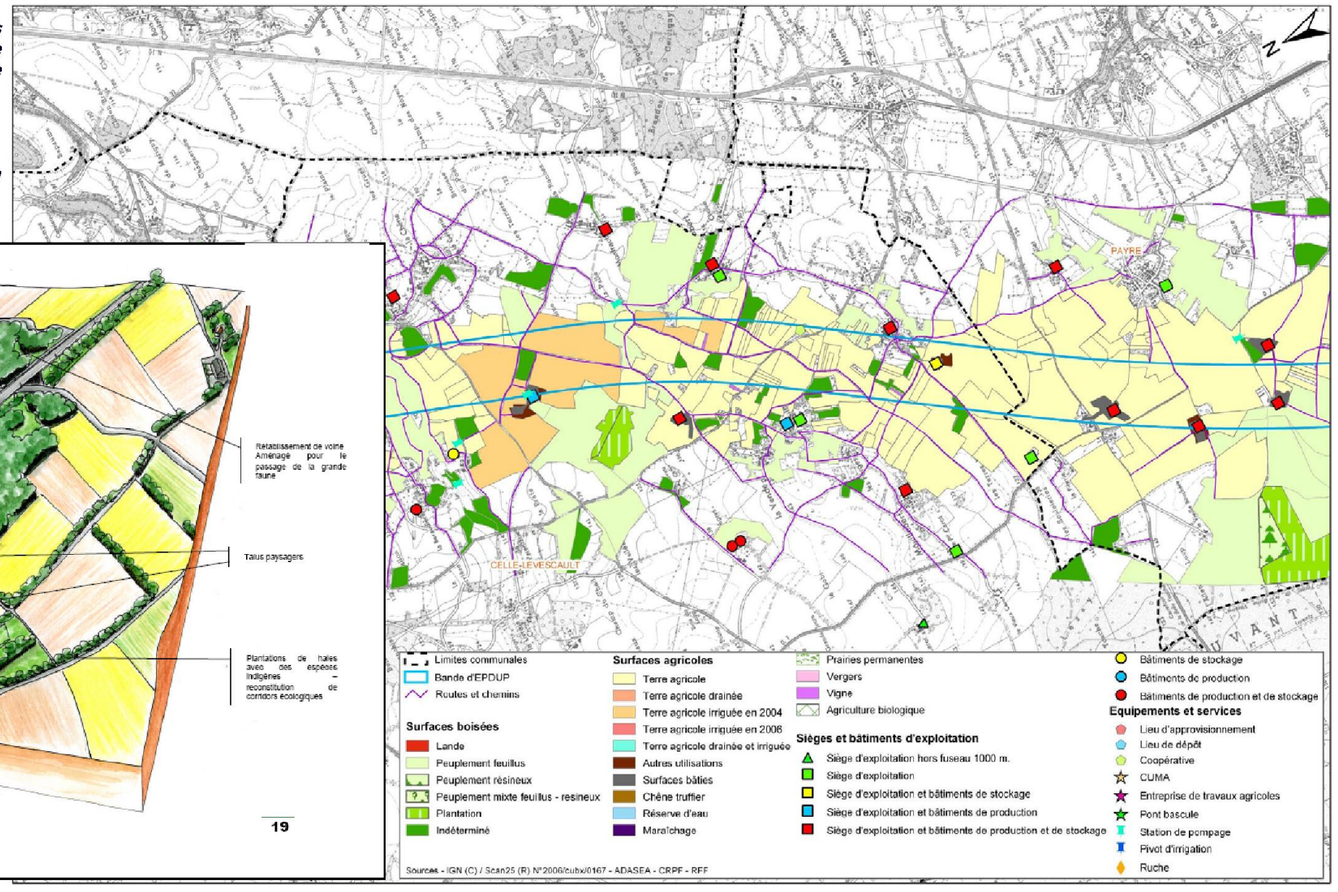
N°	SYMBOLE	IMPACTS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT	MESURES DE SUPPRESSION, DE RÉDUCTION ET DE COMPENSATION DES IMPACTS
1		Traversée de boisements au droit de l'aire de péage de l'autoroute A10 à Sorigny et du lieu-dit "Taille des Bodins"	Replantation de boisements
2		Passage sur un hangar à proximité du péage de l'autoroute A10 à Sorigny	Acquisition
3/4	P	Passage du projet sur les bureaux du péage de l'autoroute A10 à Sorigny	Acquisition du bâti et Déplacement des bureaux
5/6/7		Passage sur un siège d'exploitation agricole constitué d'une habitation et un hangar au lieu-dit "La Coupaine"	Acquisition
8		Surplomb du projet par une ligne RTE haute tension et passage sur un câble télécom à proximité du lieu-dit "La Laurière"	Etude des conditions de rétablissement en phase d'avant projet détaillé en concertation avec les concessionnaires
9		Passage sur un bâtiment et une piste de karting appartenant à l'entreprise "Formule kart de Touraine"	Acquisition et/ou construction d'une nouvelle piste
10/11		Passage sur un corps de ferme constitué d'une habitation et d'une unité de production au lieu-dit "La Billonnière"	Acquisition

Premiers engagements de RFF pour la poursuite des études

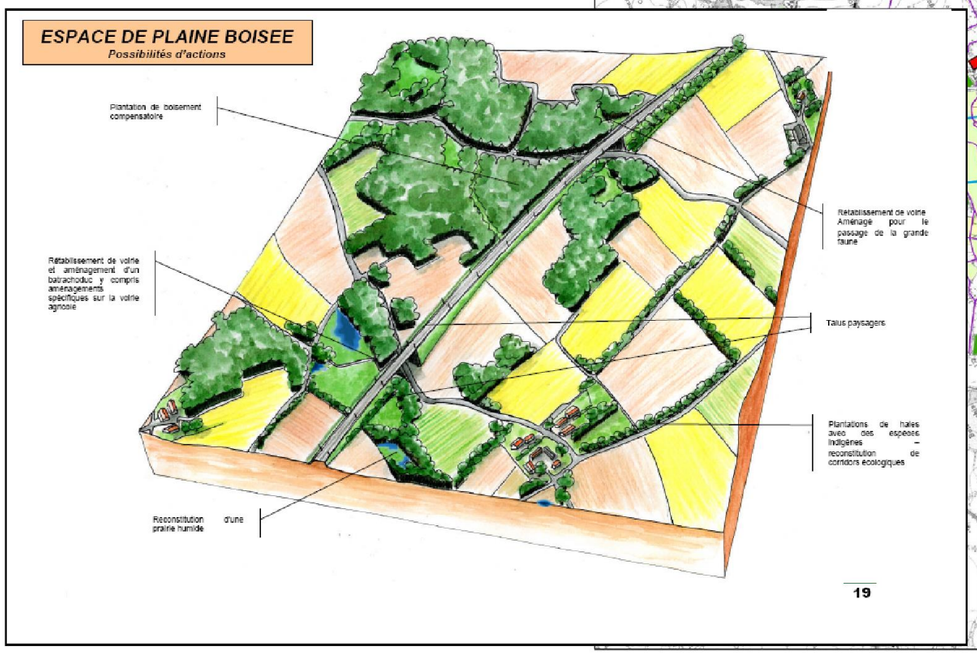
En réponse aux demandes formulées par le groupe de travail thématique, RFF s'engage à :

- *soumettre à l'**avis des DDEA et/ou DDAF et des organismes représentatifs de la profession** agricole et sylvicole, **les critères retenus pour les différentes grilles d'analyse multicritères** qui seront mobilisées dans les stades d'études préliminaires et d'APS à venir ;*
- ***définir en appui de ces critères, des indicateurs chiffrés** permettant de manière partagée de qualifier les différents éléments d'enjeux posés par l'agriculture, le maraîchage, l'arboriculture, la viticulture, l'horticulture et la sylviculture ;*
- ***assurer la préservation des zones AOC viticoles** (et autres, notamment la figue de Sollies) en calculant les surfaces AOC viticoles (et autres) concernées par le projet et en analysant l'impact du projet sur les règles d'encépagement définies par les décrets d'appellation ;*
- *introduire l'ensemble de ces données chiffrées dans les différents dossiers d'études qui seront produits jusqu'à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique ;*
- ***établir,** dès le stade des études d'Avant-Projet Sommaire, **une cartographie exhaustive de la structure des exploitations agricoles et des caves coopératives recensant l'ensemble des équipements existants nécessaires à la viabilité de l'activité** ;*
- ***rechercher** dans la mise au point du projet, puis dans sa réalisation, **toute solution permettant de réduire les emprises du projet sur les terres agricoles**. Toutefois, cette exigence s'exercera dans le respect de l'ensemble des réglementations en vigueur tout particulièrement celles ayant trait à l'environnement, notamment pour celles liées à l'eau et aux milieux aquatiques ou encore celles liées à la protection de la faune, de la flore et de la biodiversité ;*
- ***préconiser une approche multifonctionnelle de l'agriculture** : intégrer toutes les dimensions de l'agriculture nécessite un travail collaboratif avec les administrations, une association des représentants du monde agricole, un partage d'informations avec les conseils généraux (maîtrise des effets des éventuels aménagements fonciers) et le choix de prestataire disposant de réelles compétences dans cette approche ;*
- ***mener des actions d'information spécifique** sur la problématique et les procédures agricoles : visites, séminaires, guides, plaquettes d'information auprès de la profession, des conseils généraux, etc..*

Exemple de carte de l'occupation agricole et sylvicole des sols issue de l'étude d'impact du projet LGV Sud Europe Atlantique section Angoulême – Bordeaux (enquête publique du 25 octobre au 19 décembre 2007).



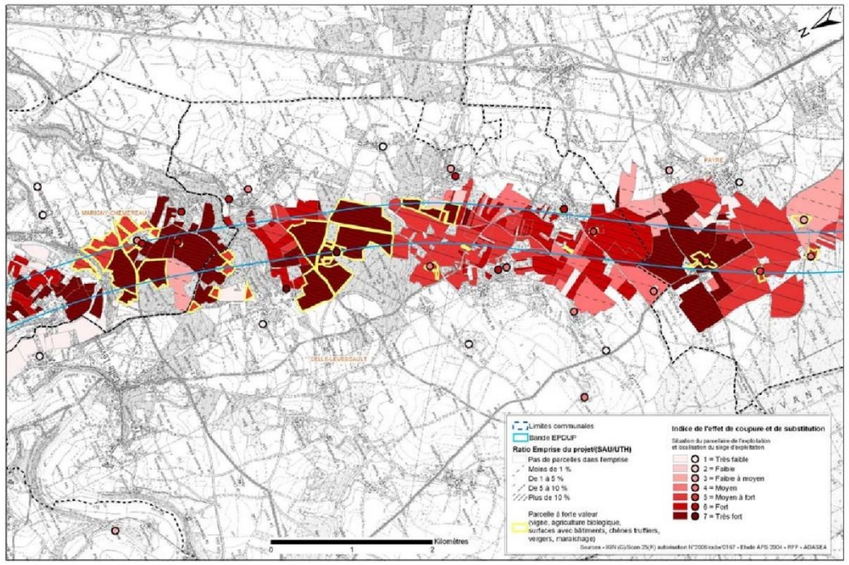
Exemple de bloc diagramme explicatif produit dans le cadre d'un guide relatif aux aménagement fonciers.



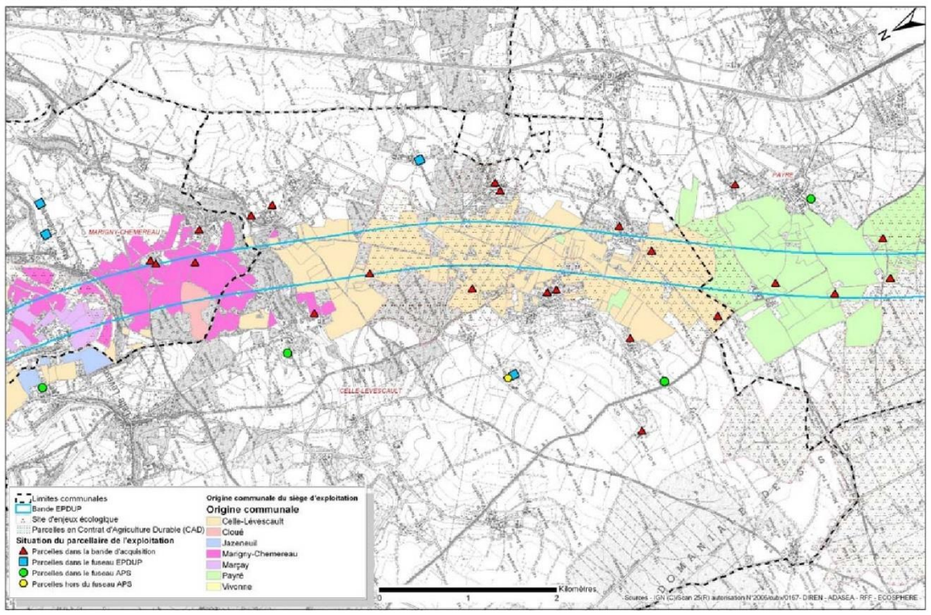
LIGNE A GRANDE VITESSE PROVENCE – ALPES - COTE D'AZUR

LES EXPLOITATIONS AGRICOLES

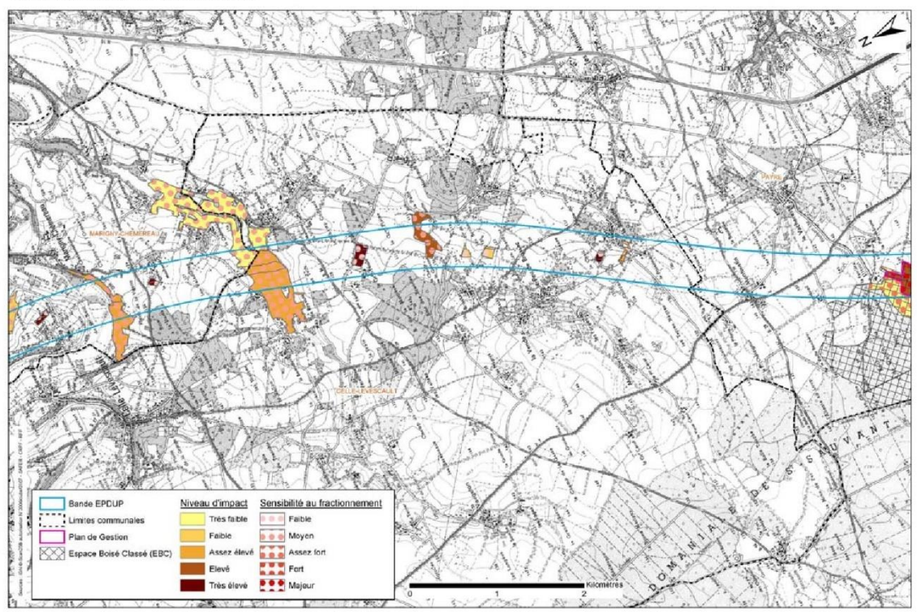
EFFETS DE SUBSTITUTION ET DE COUPURE



ORIGINE COMMUNALE DES EXPLOITATIONS ET ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX



EFFETS SUR LA SYLVICULTURE



F8 : Anticiper les problématiques et les réserves foncières

Synthèse des orientations proposées par le groupe de travail thématique

- ***Mettre en place une veille du marché du foncier et assurer le portage du foncier disponible.***

Rappels réglementaires concernant les procédures d'aménagement foncier

Le Code Rural prévoit :

- La possibilité de mettre en œuvre un aménagement foncier,
- La réinstallation ou la reconversion d'agriculteurs dont l'exploitation est particulièrement touchée.

Les obligations du Maître d'ouvrage, en l'occurrence Réseau Ferré de France ou son délégataire, sont décrites par les articles L.123-24 et L.352-1 du Code Rural.

CODE RURAL Article L.123-24

(Loi nº 95-95 du 1 février 1995 art. 54 I Journal Officiel du 2 février 1995)
(Loi nº 2005-157 du 23 février 2005 art. 87 a I, XI Journal Officiel du 24 février 2005 en vigueur le 1er janvier 2006)

Lorsque les expropriations en vue de la réalisation des aménagements ou ouvrages mentionnés à l'article 2 de la loi nº 76-629 du 10 juillet 1976 relative à la protection de la nature sont susceptibles de compromettre la structure des exploitations dans une zone déterminée, l'obligation est faite au Maître de l'ouvrage, dans l'acte déclaratif d'utilité publique, de remédier aux dommages causés en participant financièrement à l'exécution d'opérations d'aménagement foncier mentionnées au 1º de l'article L.121-1 et de travaux connexes.
La même obligation est faite au Maître de l'ouvrage dans l'acte déclaratif d'utilité publique en cas de création de zones industrielles ou à urbaniser, ou de constitution de réserves foncières.
Lorsque les besoins de cohérence de l'aménagement rural d'un territoire le justifient et lorsque la Commission Communale ou Intercommunale d'aménagement foncier lui en a fait la proposition, le Conseil Général peut décider, avec l'accord du Maître d'ouvrage, d'étendre le périmètre d'aménagement foncier au-delà du périmètre perturbé par l'ouvrage. Lorsque le Maître d'ouvrage est l'Etat ou un de ses établissements publics ou concessionnaires, l'accord est donné par le Préfet du département.
Le Président du Conseil Général conduit et met en oeuvre la procédure d'aménagement foncier mentionnée au premier alinéa.

CODE RURAL Article L.352-1

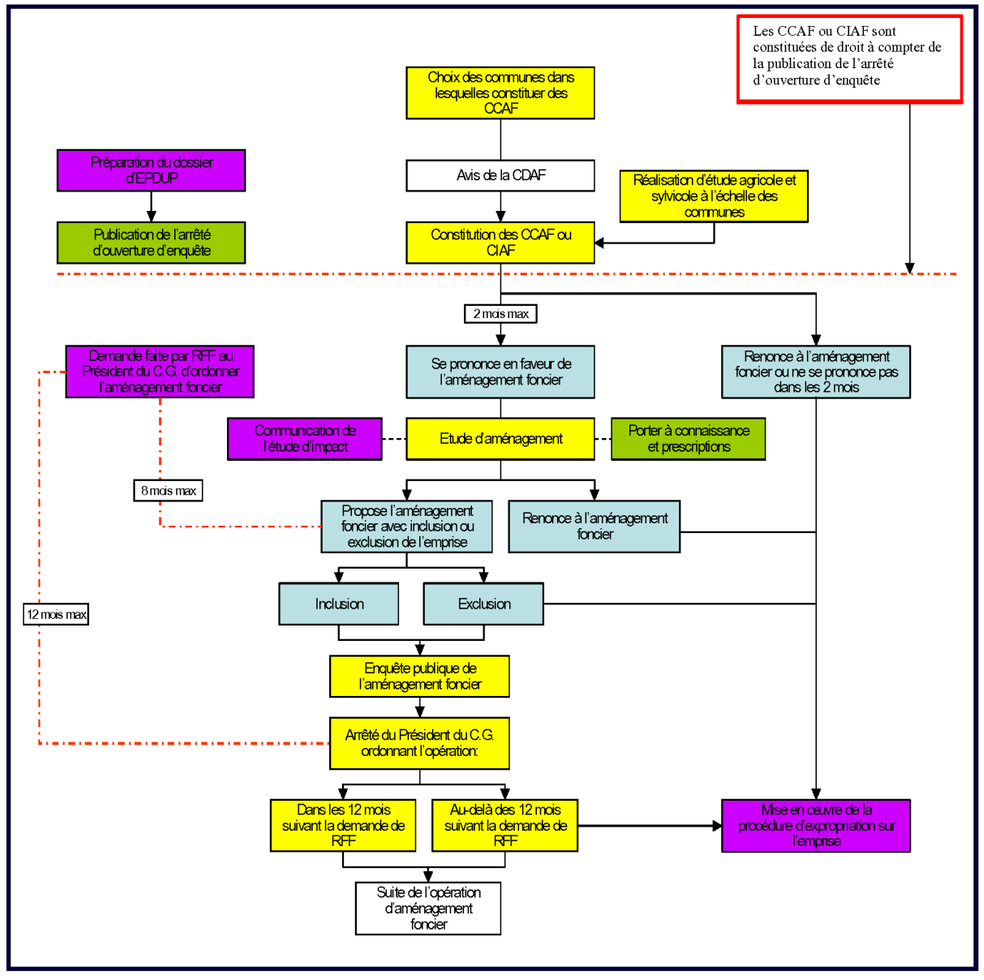
(Loi nº 2005-157 du 23 février 2005 art. 80 I Journal Officiel du 24 février 2005 en vigueur le 1er janvier 2006)

Lorsque les expropriations en vue de la réalisation des aménagements ou ouvrages mentionnés à l'article 2 de la loi nº 76-629 du 10 juillet 1976 relative à la protection de la nature sont susceptibles de compromettre la structure des exploitations dans une zone déterminée, l'obligation est faite au Maître de l'ouvrage, dans l'acte déclaratif d'utilité publique, de remédier aux dommages causés en participant financièrement à l'installation, sur des exploitations nouvelles comparables, des agriculteurs dont l'exploitation aurait disparu ou serait gravement déséquilibrée, ou, s'ils l'acceptent, à la reconversion de leur activité. S'ils le demandent, ces agriculteurs bénéficient d'une priorité d'attribution par les Sociétés d'Aménagement Foncier et d'Etablissement Rural sur l'ensemble du territoire, sauf si, devant être installés sur une exploitation entièrement différente de la précédente, ils refusent de céder au Maître de l'ouvrage ou aux Sociétés susmentionnées les terres dont ils restent propriétaires dans un périmètre déterminé conformément au 3º de l'article L.142-5.

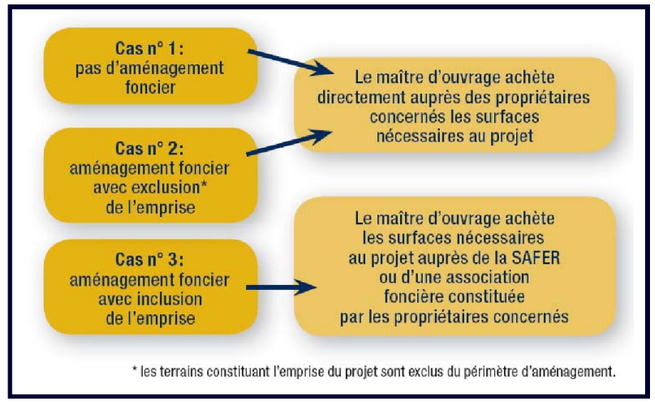
La loi du 23 février 2005 sur le développement des territoires ruraux et ses décrets d'application publiés fin mars 2006 confèrent aux départements de nouvelles responsabilités en matière d'aménagement foncier rural. Elle prévoit le transfert des compétences de l'Etat vers les départements depuis le 1er janvier 2006.

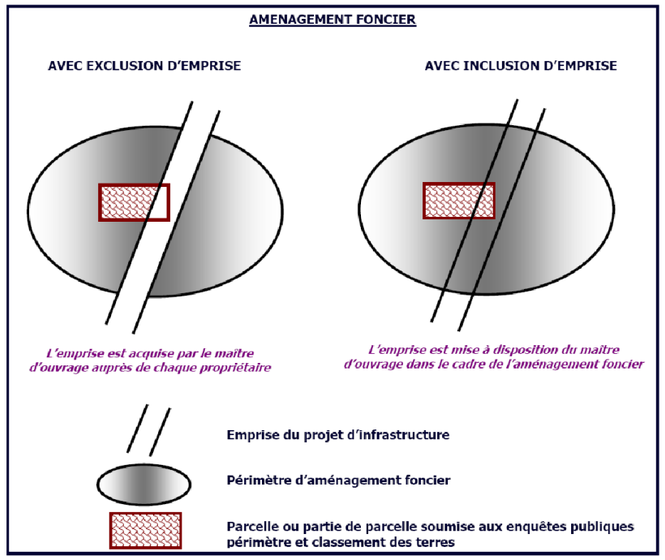
Les décisions importantes relatives au choix et au mode d'aménagement foncier relèvent des Commissions Communales ou Inter-Communales d'Aménagement Foncier.

Le synopsis présenté ci-dessous présente les étapes importantes, leur enchaînement et les responsabilités de chacun dans le cadre d'une opération d'aménagement foncier réalisée suite à un grand ouvrage.



LIGNE A GRANDE VITESSE PROVENCE – ALPES - COTE D'AZUR





Lorsque la réalisation d'un grand ouvrage public est envisagée, les conseils généraux des départements intéressés désignent, après avis des commissions départementales d'aménagement foncier (CDAF), les communes dans lesquelles il y a lieu de constituer des commissions communales d'aménagement foncier (CCAF) ou commissions intercommunales d'aménagement foncier (CIAF). Les CCAF ou CIAF sont constituées de droit à compter de l'arrêté d'ouverture de l'enquête publique préalable à la DUP du projet. Ces commissions doivent se prononcer sur l'opportunité de procéder ou non à une opération d'aménagement foncier dans un délai de deux mois à compter de leur constitution. Si elles ne se sont pas prononcées dans ce délai, elles sont présumées avoir refusé de procéder à l'aménagement foncier. Le Maître d'ouvrage peut alors engager la procédure d'expropriation de l'emprise nécessaire à la réalisation de l'ouvrage. **Les CCAF ou CIAF sont souveraines quant au choix qu'elles effectuent.**

Si les CCAF ou CIAF se sont prononcées en faveur d'un aménagement foncier, le Maître d'ouvrage adresse une demande au Président du Conseil Général afin qu'il ordonne cette opération. **Cette demande du Maître d'ouvrage ouvre un délai de 8 mois aux CCAF ou CIAF pour établir leur proposition d'aménagement foncier avec inclusion ou exclusion de l'emprise de l'ouvrage ou pour renoncer à l'opération d'aménagement foncier.**

Cette demande ouvre également un délai d'un an au Président du Conseil Général pour ordonner cette opération d'aménagement foncier. Pour que les CCAF ou CIAF puissent établir leur proposition d'aménagement foncier, une étude d'aménagement doit être diligentée par le Président du Conseil Général. En vue de la réalisation de celle-ci, le Maître d'ouvrage doit lui communiquer l'étude d'impact du projet et le Préfet doit porter à sa connaissance les informations pertinentes nécessaires (servitudes d'utilité publiques affectant l'utilisation des sols, informations relatives aux risques naturels, etc.).

Une fois réalisée, l'étude d'aménagement comporte une analyse de l'état initial du site et de son environnement, notamment paysager, ainsi que toutes recommandations utiles à la mise en œuvre de l'opération d'aménagement. Ces recommandations doivent être prises en compte dans l'élaboration du projet d'aménagement foncier mis à l'enquête. Au vu de cette étude d'aménagement, le Préfet notifie au Président du Conseil Général les prescriptions environnementales que devront respecter les CCAF ou les CIAF. Les CCAF ou CIAF établissent alors leur proposition d'aménagement foncier ou y renoncent. Dans cette dernière hypothèse, la procédure d'expropriation de l'emprise nécessaire à la réalisation de l'ouvrage peut être engagée par le Maître d'ouvrage.

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

Lorsqu'une proposition d'aménagement foncier est établie, le Président du Conseil Général organise une enquête publique, à l'issue de laquelle il ordonne l'opération d'aménagement foncier. Si cette décision n'est pas intervenue dans le délai d'un an à compter de la demande du Maître d'ouvrage précitée, le maître d'ouvrage peut engager la procédure d'expropriation de l'emprise nécessaire à la réalisation de l'ouvrage. Dans ce cas, les terrains expropriés sont exclus du périmètre d'aménagement. Des mesures d'accompagnement sont mises en œuvres pour faciliter la réalisation de l'aménagement foncier, notamment celles qui visent à constituer des réserves foncières afin de limiter les consommations de surfaces sur les exploitations et les propriétés.

A l'issue de ce rappel, on constate que la réglementation en vigueur :

- **limite de facto les responsabilités et les prérogatives de Réseau Ferré de France en matière d'aménagement foncier ;**
- **rejette les réponses à apporter aux problématiques à un stade très aval de l'instruction des projets d'infrastructures, les deux faits générateurs étant d'une part, la mise à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet et d'autre part à l'acte déclaratif d'utilité publique.**

Premiers engagements de RFF pour la poursuite des études

En réponse aux demandes du groupe de travail thématique, Réseau Ferré de France s'engage à :

- *anticiper, avec l'accord des cofinanceurs du projet la possibilité d'entamer dès la phase d'Avant-Projet Sommaire, les évolutions foncières liées au projet par la mise en place d'**une convention** avec la SAFER ou un autre opérateur visant à l'**acquisition** :*
  - *de **propriétés foncières agricoles**, viticoles ou forestières, avec ou sans bâtiments, **concernées par le passage du projet de LGV PACA** ;*
  - *et éventuellement, de **bâtiments de toute nature situés sous l'emprise directe du projet** tel que défini au stade de l'Avant-Projet Sommaire ;*
- *étudier avec les cofinanceurs du projet la possibilité que cette convention s'applique également aux biens immobiliers dont la mise en réserve pourrait être utile à la réalisation du projet de LGV en raison des possibilités d'échanges, de compensation ou de transfert d'exploitation qu'ils représentent, bien que ceux-ci puissent être situés en dehors des limites d'emprises ;*
- ***fournir aux Conseils Généraux**, dès lors que la constitution des commissions (inter)communales d'aménagement foncier est de droit, **des dossiers de « contribution de Réseau Ferré de France aux réflexions des commissions communales d'aménagement foncier** ». Ces dossiers seront factuels et analytiques, leur contenu sera inspiré des dossiers supports de la consultation des organismes agricoles et sylvicoles à mener avant le déroulement de l'enquête publique relative au projet. En aucune manière, ils ne seront conclusifs sur le fait de conduire ou non une opération d'aménagement foncier ;*
- ***fournir aux Conseils Généraux**, sous condition de respect des obligations CNIL, les **données agricoles et sylvicoles et autres données environnementales SIG** collectées et analysées par RFF lors des études d'Avant-Projet Sommaire dans l'objectif d'alimenter les études d'aménagement foncier qui seraient prescrites.*

Etudes complémentaires au débat public

Consultation des acteurs

nice gênes toulon lyon marseille barcelone paris aix-en-provence turin londres bordeaux bruxelles

lille nice madrid montpellier cannes strasbourg amsterdam frejus toulon st-raphael antibes marseille monaco

lgv Grande Vitesse Grande Capacité paca

Juin 2008

Groupe thématique « Aménagement du territoire»

- F9 / Assurer une implantation optimale des gares pour une cohérence intermodale et ferroviaire du projet et la meilleure inscription possible au sein des agglomérations
- F10 / Prendre en compte la vocation touristique des territoires
- F11 / Assurer une mise en service rapide du projet même en cas de phasage

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

F9 : Assurer une implantation optimale des gares pour une cohérence intermodale et ferroviaire du projet et la meilleure inscription possible au sein des agglomérations

Synthèse des orientations proposées par le groupe de travail thématique

- ***Améliorer la mobilité pour garantir l'attractivité et la qualité de vie de la région ;***
- ***Interconnecter au maximum la LGV et les lignes existantes pour favoriser les déplacements des habitants de la région ;***
- ***Placer les gares TGV au plus près du cœur des agglomérations et des lieux d'intermodalité ;***
- ***Repenser et articuler les offres ferroviaires : TGV, TER, transports urbains, transports de marchandises et fret express ;***
- ***Demander aux collectivités de prendre en compte le projet de LGV dans les SCOT en cours d'élaboration ;***
- ***Desservir la métropolisation existante plutôt que la diffuser ;***
- ***Placer les gares TGV au plus près du cœur des agglomérations et des lieux d'intermodalité ;***
- ***Repenser et articuler les offres ferroviaires : TGV, TER, transports urbains, transport de marchandises et fret express ;***
- ***Consacrer une partie des études ultérieures à la thématique de l'emplacement des gares, notamment sur la base de retour d'expérience sur les gares nouvelles et excentrées du centre-ville.***

Rappels réglementaires

Les procédures d'études et de concertation qui se déroulent dans le cas des grands projets d'infrastructures ferroviaires (dont le coût est supérieur à 83 M€) comprennent un volet relatif à la cohérence intermodale du projet.

La circulaire du 28 décembre 2000 relative aux modalités d'élaboration des grands projets d'infrastructure ferroviaire, dite " circulaire Seligman " précise la procédure de conduite de ces projets, des pré études fonctionnelles à l'approbation ministérielle du dossier d'Avant-Projet Détaillé. Elle s'inscrit en conformité avec le cadre des schémas de services transport de voyageurs et de marchandises, institués par la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement durable du territoire (dite loi Voynet) de juin 1999.

Dès la phase d'études pré fonctionnelles, un diagnostic des systèmes de transport (routiers, ferroviaires, aériens) pour les liaisons urbaines et interurbaines de voyageurs et de marchandises doit être réalisé pour éclairer le débat public. Cependant, c'est à partir des études préliminaires qu'un **dossier de cohérence intermodale et ferroviaire (DCIF)** doit être réalisé. Ce dossier doit rappeler les réponses pouvant être apportées par les autres modes de transport aux objectifs de niveau de service visés par le projet, présenter les mesures prévues pour assurer une complémentarité intermodale, évaluer l'impact prévisible de l'opération sur les autres modes de transport, et indiquer les dispositions prévues pour optimiser la complémentarité infrastructure – exploitation - matériel roulant. Il est précisé en annexe de la circulaire que le sommaire du dossier de cohérence intermodale et ferroviaire doit indiquer :

- les objectifs du projet en termes de niveau de service de transport ;
- les réponses pouvant être apportées par les autres modes ;
- la relation entre les gares et les plateformes aéroportuaires ;
- l'intégration au réseau de transport urbain ;
- l'intégration au réseau de transport départemental ;
- la description des mesures prévues pour assurer une complémentarité intermodale ;
- l'impact du projet sur les autres modes ;
- les mesures prévues pour optimiser la complémentarité infrastructure – exploitation - matériel roulant.

En outre, ce dossier peut comprendre des sous-dossiers relatifs à des questions spécifiques telles le parc de stationnement, l'accessibilité des gares, etc..

L'objet d'un DCIF consiste à montrer comment le service offert par la nouvelle infrastructure s'articule, dans une logique d'axe, avec les autres modes de transport à la fois concurrents et complémentaires. Cette articulation entre les différents modes permet de constituer un système de déplacement qui contribue au développement du territoire. Il s'agit donc d'expliquer :

- en quoi les modes de transports sont complémentaires aux différentes échelles géographiques (régionale, nationale, internationale),
- comment ils s'articulent dans les schémas intermodaux tels les SRIT (schémas régionaux d'infrastructures de transport), les SSCT (schémas multimodaux de Service Collectif de Transports) et RTE-T (réseau de transeuropéen de transport) afin d'assurer cette complémentarité (pour les voyageurs comme pour les marchandises).

Ce DCIF, élaboré lors des études préliminaires, est actualisé et complété lors des études d'Avant Projet Sommaire puis lors de la phase de préparation de l'Enquête Préalable à la Déclaration d'Utilité Publique, bénéficie à chaque stade d'études des apports des étapes de concertation formelles et informelles et des demandes d'ajustements et validations des services de l'Etat et au premier chef, la tutelle de Réseau Ferré de France.

Concernant « *les lieux d'intermodalité* », il faut rappeler que dès les études d'Avant Projet Sommaire, les services de l'Etat (Direction Régionale de l'Equipement) doivent élaborer une **Synthèse des Perspectives d'Aménagement et de Développement Economique des Territoires (SPADT)**. Cette synthèse qui est jointe aux dossiers produits par RFF éclaire en particulier les enjeux des aménagements des quartiers de gares, l'articulation des services de transports urbains et interurbains et les itinéraires pour les modes doux. Là encore la démarche d'analyse est en fait progressive et se traduit par :

- la formalisation d'un « *Etat des perspectives de développement économique et d'aménagement du territoire, (élaboré sous l'autorité du préfet de région)* » dès l'élaboration du dossier d'évaluation socio-économique et financière des études préliminaires ;
- l'élaboration d'un « *dossier de synthèse des perspectives d'aménagement et de développement économique des territoires (élaboré sous l'autorité du préfet de région)* » dans le dossier d'Avant Projet Sommaire puis dans le dossier d'Enquête Préalable à la Déclaration d'Utilité Publique.

Concernant l'orientation formulée par le groupe de travail thématique visant à « *Placer les gares TGV au plus près des agglomérations et des lieux d'intermodalité* », il faut rappeler qu'au titre de l'article L.300-2 du Code de l'Urbanisme, « *les opérations de création d'une gare ferroviaire ou routière de voyageurs, de marchandises ou de transit ou l'extension de son emprise, lorsque le montant des travaux dépasse 1 900 000 €* » sont soumises à une concertation spécifique. Selon l'article L.300-2 précité, les communes et les personnes publiques qui ont l'initiative d'opérations d'aménagement sont tenues d'organiser, avant d'arrêter leur projet, une concertation pendant toute la durée de l'élaboration du projet, associant les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées. Dans le cas où RFF est maître d'ouvrage de l'opération visée, les objectifs et les modalités d'organisation de cette concertation préalable sont fixées par le Conseil d'Administration de Réseau Ferré de France et transmises à la commune ainsi qu'aux établissements publics de coopération intercommunale. Dans le cas où le projet comprend des aménagements connexes et/ou s'intègre dans une opération d'urbanisme ou un projet de pôle multimodal, la commune ou l'EPCI sont parties prenantes à la concertation préalable en tant que co maître d'ouvrage.

Cette concertation préalable est menée pendant la phase d'Avant Projet Sommaire dans la mesure où elle nécessite que la consistance de l'opération de gares nouvelles ou d'extension d'une gare existante soit suffisamment définie. La concertation préalable doit être achevée et clôturée par un bilan avant l'ouverture des enquêtes publiques relatives à l'opération.

Au total donc, tant qu'aucun acte à portée juridique ne « légitime » le projet LGV PACA, sa prise en compte « physique » dans les SCOT ou tout autre document d'urbanisme ne peut être garantie. Avant ces actes, cette intégration relèverait pour le moins d'une démarche volontariste de la part des collectivités locales concernées et ne pourrait être envisagée qu'à l'issue des études préliminaires dès lors que le fuseau de « 1 000 mètres » sera arrêté.

Concernant l'orientation formulée par le groupe de travail thématique visant à « *demander aux collectivités de prendre en compte le projet de LGV dans les SCOT en cours d'élaboration* », celle-ci présente deux difficultés :

- l'antécédence et l'existence réglementaire du projet LGV PACA n'est assurée que dès lors que le projet a fait l'objet d'un arrêté de Projet d'Intérêt Général (PIG) ou d'une enquête préalable à la déclaration d'utilité publique (puis d'un décret de DUP) emportant modification des documents d'urbanisme (SCOT, SD valant SCOT, PLU, POS valant PLU) opposables aux tiers. Avant cela, des actes tels que des arrêtés préfectoraux de périmètres d'études peuvent conduire à « geler » pour une période et un périmètre données, les évolutions des territoires potentiellement concernés par un projet d'infrastructure ;
- la prise en considération du projet de LGV PACA présuppose que celui-ci soit physiquement suffisamment défini pour être intégré dans les documents d'urbanisme en préparation. Ce n'est qu'à l'issue des études préliminaires (dès lors que le fuseau de « 1000 mètres » est défini) que cette intégration au sein des SCOT apparaît envisageable dans la mesure où précédemment, la taille même des périmètres d'études grève un espace trop important pour faire l'objet d'une prise en considération.

Premiers engagements de RFF pour la poursuite des études

Dans le cadre des études complémentaires au débat public de la LGV PACA, Réseau Ferré de France :

- *a élaboré un rapport sur le contexte et les enjeux socioéconomiques en PACA : analyse de l'adéquation entre l'offre et la demande de transport de voyageurs (en référence et en projet) ;*
- *a élaboré un rapport sur le transport de marchandises en PACA : analyse des flux de marchandises, diagnostic du système ferroviaire, prospectives et recommandations.*

En outre, l'étude réalisée conjointement par l'agence d'urbanisme de l'agglomération marseillaise (AGAM), l'Agence d'urbanisme de l'agglomération toulonnaise (AUDAT) et l'Agence des déplacements et de l'aménagement des Alpes-Maritimes (ADAAM) sur le choix de la future gare LGV dans leur secteur a été exploitée pour RFF dans le cadre de la rédaction du rapport sur les contexte et les enjeux socio-économiques.

Cette étude, dont les différents volets ont été transmis aux groupes fonctionnels, porte sur des sites potentiels et en décline les avantages et inconvénients en fonction :

- *des différents scénarios (tracés),*
- *des schémas de desserte possibles,*
- *des évolutions démographiques,*
- *de l'évolution de l'activité des différentes zones des agglomérations,*
- *des connexions en termes d'intermodalité (intégration aux réseaux de transport urbains, départementaux et régionaux, terrain disponible pour les places de parking).*

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

En réponse aux demandes du groupe de travail thématique, Réseau Ferré de France s'engage :

- *à l'échelle euroméditerranéenne, **à prendre en compte le projet européen ARCOMED et le prolongement de la LGV PACA jusqu'à la frontière italienne** ;*
- *dans le cadre des études préliminaires puis au delà, **à optimiser les interconnexions intramodales et intermodales au sein du système de transport concerné par la LGV PACA dans un objectif d'équilibrage** (de rééquilibrage) et de non marginalisation de certains des territoires de la région PACA ;*
- *dans le cadre des études préliminaires puis au delà, **à optimiser la connexion des gares desservies par la LGV avec les réseaux de transport public** et favoriser l'intermodalité ;*
- *lors de l'APS puis lors de la préparation du dossier d'enquête publique, **à veiller à l'élaboration par les services de l'Etat de synthèses des perspectives d'aménagement et de développement des territoires** en intégrant les problématiques de développement durable (et renommer ces dossiers en « Synthèse des perspectives d'aménagement et de développement durable des territoires ») ;*
- ***à associer les cofinanceurs dans la mise au point des cahiers des charges puis la conduite du processus d'élaboration** des Dossiers de Cohérence Intermodale et Ferroviaire (DCIF) et des dossiers de Synthèse des Perspectives d'Aménagement et de Développement des Territoires (SPADET) ;*
- *le cas échéant, à **établir des conventions de dessertes multipartites Etat / RFF / SNCF / Collectivité(s) Territoriales(s) et éventuellement les ports et les aéroports** ;*
- *à **assurer la communication et l'information au niveau des communes** dès lors que le fuseau d'études sera arrêté à l'issue des études préliminaires (fuseau de 1000 mètres) puis des études d'APS (fuseau de 500 m);*
- *à demander aux préfectures, qui seront in fine responsables de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme (lors de l'EPDUP), **d'assurer « un porter à connaissance »** auprès des communes dès lors que le fuseau d'études (fuseau de 1000 mètres) sera arrêté à l'issue des études préliminaires ;*
- *à mettre en place lors de l'Avant-Projet Sommaire une **concertation informelle avec les collectivités locales visant à assurer la mise au point des caractéristiques du projet au droit des points de jonction avec le réseau existant et des gares existantes ou en projet** ;*
- *à mettre en place dès le début des études d'Avant – Projet Sommaire **un dispositif de veille concernant l'évolution des documents d'urbanisme** opposables dans le souci de préparer au mieux la phase d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique pour ce qui concerne la procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme et d'examen conjoint placée sous la responsabilité des préfectures ;*
- *à **intégrer sous SIG, lors des études d'avant projet sommaire puis actualiser au-delà, les zones d'enjeux les plus fortes figurant dans les documents d'urbanisme communaux** (zones urbanisées, zones urbanisables, espaces boisés classés, etc.) dans un souci de prise en compte au plus tôt de l'économie générale des SCOT, des PLU ou des POS valant PLU ;*
- *à **veiller à ce que chaque éventuelle nouvelle gare soit interconnectée au réseau ferré classique et reliée aux lignes de transport collectif urbain** ;*
- ***à organiser un séminaire de retour d'expérience sur les gares nouvelles européennes** au début des études préliminaires ;*
- *à mener les concertations préalables requises au titre de l'article L.300-2 du Code de l'Urbanisme pour les éventuels projets de gares nouvelles après la décision d'approbation ministérielle du dossier d'Avant-Projet Sommaire de la LGV PACA et avant l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique ;*
- *retenir le principe d'une co-responsabilité entre RFF et les collectivités locales pour l'organisation de la concertation préalable prévue au titre de l'article L.300-2 du Code de l'Urbanisme pour la réalisation des gares nouvelles ou l'extension / aménagement des gares existantes.*

F10 : Prendre en compte la vocation touristique des territoires

Synthèse des orientations proposées par le groupe de travail thématique

- ***Eclairer dans le cadre des études ultérieures les déplacements ludico-marchands dans l'ensemble des déplacements étudiés.***

Quelques rappels

Pour ses grands projets d'infrastructures ferroviaires, RFF procède aux diverses étapes des projets à des études de trafic par origine-destination et par motif. Les motifs ludico-marchands font donc partie intégrante des études socio-économiques produites lors des différentes phases d'études et jusqu'à l'évaluation économique et sociale à produire dans le cadre du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique conformément à la Loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs de 1982 (LOTI).

A une échelle plus fine, la prise en compte de la vocation touristique des territoires est également réalisée par le biais du recensement des enjeux de l'état initial de l'environnement mené lors des études d'Avant-Projet Sommaire et complété dans le cadre de l'élaboration de l'étude d'impact du dossier d'enquête publique. En effet, La réglementation issue du Code de l'Environnement concernant l'évaluation environnementale (étude d'impact) fait obligation d'apprécier les conséquences du projet sur l'eau et les milieux aquatiques. L'article R. 122-3 du Code de l'Environnement mentionne en effet que *« II. - L'étude d'impact présente successivement :*
*1° Une analyse de l'état initial du site et de son environnement, portant notamment sur les richesses naturelles et les espaces naturels agricoles, forestiers, maritimes **ou de loisirs**, affectés par les aménagements ou ouvrages ;*
*2° Une analyse des effets directs et indirects, temporaires et permanents du projet sur l'environnement, et en particulier sur la faune et la flore, les sites et paysages, le sol, l'eau, l'air, le climat, les milieux naturels et les équilibres biologiques, sur **la protection des biens et du patrimoine culturel** et, le cas échéant, sur la commodité du voisinage (bruits, vibrations, odeurs, émissions lumineuses) ou sur l'hygiène, la santé, la sécurité et la salubrité publique ; ».* Dès lors, le volet environnemental du dossier d'APS puis l'étude d'impact comprendront une identification de l'ensemble des sites, bâtiments patrimoniaux et autres équipements touristiques (curiosités, parcs d'attractions, musées, hébergements, etc.) afin que les éventuels effets du projet sur ceux-ci puissent être dégagés et des mesures définies.

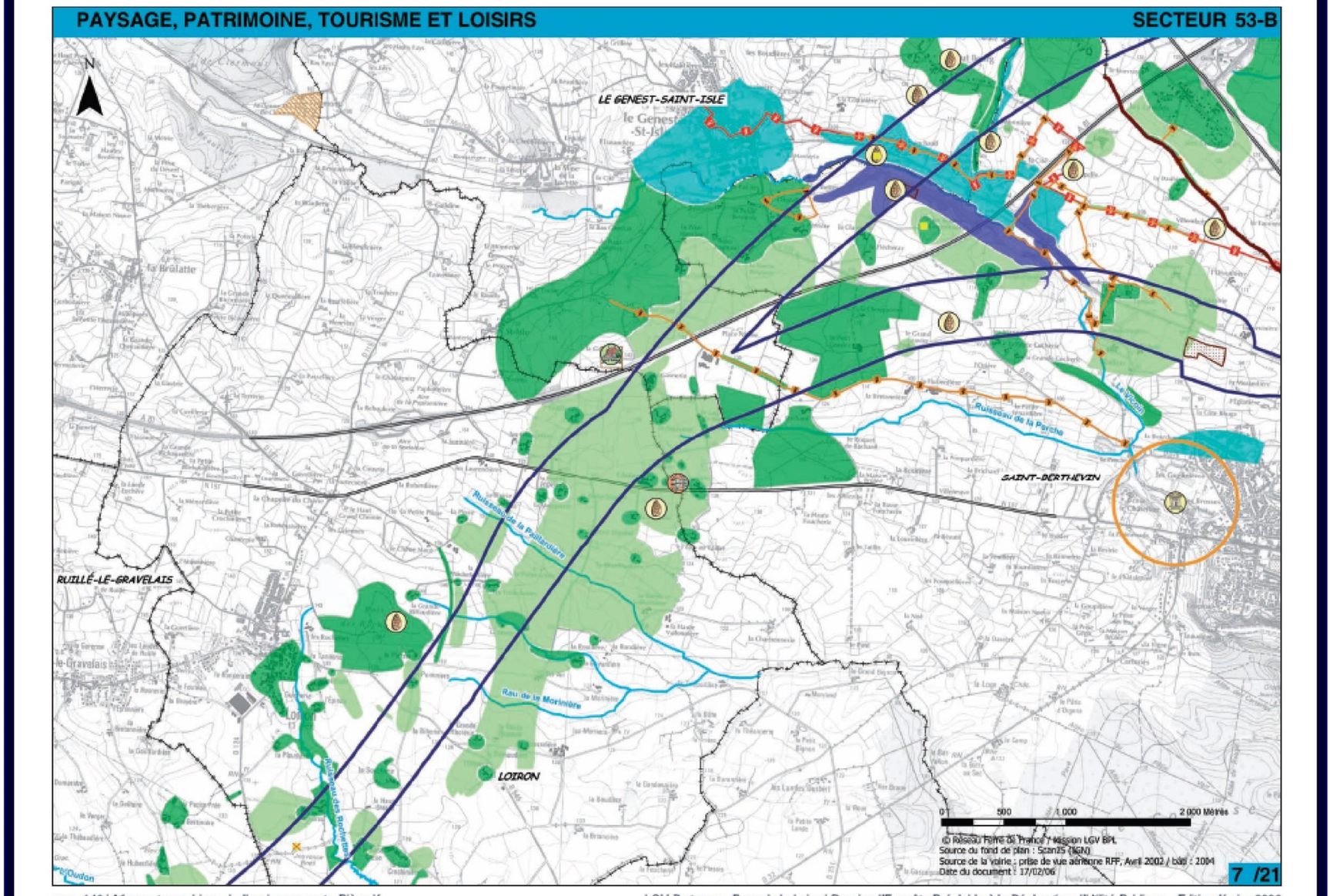
Premiers engagements de RFF pour la poursuite des études

En réponse aux demandes du groupe de travail thématique, Réseau Ferré de France s'engage à :

- ***à l'échelle de la région PACA** :*
  - *intégrer de la dimension « tourisme » dans les études complémentaires en cours sur la base des études sectorielles existantes (étude DRE notamment) et prise en compte du « tourisme » dans le motif « loisirs » au sein du modèle de prévision de trafics, avec une variable d'entrée s'appelant « indicateur touristique » ;*
  - *réaliser, dans le cadre des études ultérieures d'évaluation socio-économique, des études de trafic par origine – destination et par motif, identifiant le motif « tourisme » ;*
  - *bien intégrer les points d'entrée « têtes de lignes » pour les différents types de déplacements touristiques : aéroports, ports-départs de croisière, etc. ;*
- ***à l'échelle des fuseaux (études préliminaires) et du fuseau (études d'APS) :***
  - *mener dans le cadre des études préliminaires un recensement des sites, des monuments et des principaux équipements et lieux d'accueil ayant une fonction récréative ou touristique ;*
  - *réaliser dans le cadre de l'APS, le recensement exhaustif des sites, monuments et des équipements et lieux d'accueil ayant une fonction récréative ou touristique ou encore des itinéraires à vocation touristique : route touristique, chemin de grande randonnée, chemins des plans départementaux de petite randonnée, etc. ;*
  - *mettre au point les mesures de réduction ou de compensation du projet avec les gestionnaires concernés.*

Ci contre : Exemple de carte issue d'un dossier d'étude d'impact de projet ferroviaire (LGV Bretagne – Pays de la Loire) et légende correspondante (cf. ci-dessus)

LIGNE A GRANDE VITESSE PROVENCE – ALPES - COTE D'AZUR



page 146 / Atlas cartographique de l'environnement - Pièce K — LGV Bretagne - Pays de la Loire / Dossier d'Enquête Préalable à la Déclaration d'Utilité Publique - Edition février 2006

F11 : Assurer une mise en service rapide du projet, même en cas de phasage

Synthèse des orientations proposées par le groupe de travail thématique

- **Concevoir un projet qui permette le phasage de sa réalisation et de son exploitation, de façon à apporter au plus vite des améliorations de service dans les secteurs les plus critiques.**

Rappels réglementaires

Indépendamment du choix de fractionner ou non dans le temps la réalisation de son projet, le maître d'ouvrage doit présenter les pièces traitant de l'intégralité du programme de travaux lors de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

Ainsi, au regard du montant des travaux et aménagements (montant d'investissement supérieur à 83,1 millions d'euros TTC), le maître d'ouvrage doit produire une évaluation économique et sociale du projet telle que prévue par l'article 14 de la Loi d'orientation des transports intérieurs n°82-1153 du 30 décembre 1982 modifiée, par le décret n°84-617 du 17 juillet 1984 pris pour l'application de cet article et conforme aux méthodes et prescriptions de l'instruction cadre du 25 mars 2004 mise à jour le 27 mai 2005. **Obligation est faite que l'évaluation porte sur l'ensemble du programme en cas de phasage et de réalisation fractionnée d'un programme comportant plusieurs opérations** (volonté du législateur d'éviter le « saucissonnage des projets »).

De la même manière, le Code de l'Environnement précise dans son article R.122-3 que « *Lorsque la totalité des travaux prévus au programme est réalisée de manière simultanée, l'étude d'impact doit porter sur l'ensemble du programme. Lorsque la réalisation est échelonnée dans le temps, l'étude d'impact de chacune des phases de l'opération doit comporter une appréciation des impacts de l'ensemble du programme.* »

Premiers engagements de RFF pour la poursuite des études

En réponse aux demandes du groupe de travail thématique, Réseau Ferré de France s'engage à :

- ***lancer l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique sur l'ensemble du projet LGV PACA*** ;
- ***garantir,*** *dans le cas d'un phasage,* ***que chaque phase successive soit fonctionnelle et raccordable immédiatement au réseau existant*** ;
- ***à mener une évaluation préalable des trois solutions de modes de réalisation du projet :***
  - ***Maîtrise d'Ouvrage par Réseau Ferré de France ;***
  - ***Partenariats public / privé : Contrat de Partenariat ;***
  - ***Partenariats public / privé : Délégation de Service public (Concession).***

CODE DE L'ENVIRONNEMENT

ARTICLE R.122-3

I. - Le contenu de l'étude d'impact doit être en relation avec l'importance des travaux et aménagements projetés et avec leurs incidences prévisibles sur l'environnement.

II. - L'étude d'impact présente successivement :
1° Une analyse de l'état initial du site et de son environnement, portant notamment sur les richesses naturelles et les espaces naturels agricoles, forestiers, maritimes ou de loisirs, affectés par les aménagements ou ouvrages ;
2° Une analyse des effets directs et indirects, temporaires et permanents du projet sur l'environnement, et en particulier sur la faune et la flore, les sites et paysages, le sol, l'eau, l'air, le climat, les milieux naturels et les équilibres biologiques, sur la protection des biens et du patrimoine culturel et, le cas échéant, sur la commodité du voisinage (bruits, vibrations, odeurs, émissions lumineuses) ou sur l'hygiène, la santé, la sécurité et la salubrité publique ;
3° Les raisons pour lesquelles, notamment du point de vue des préoccupations d'environnement, parmi les partis envisagés qui font l'objet d'une description, le projet présenté a été retenu ;
4° Les mesures envisagées par le maître de l'ouvrage ou le pétitionnaire pour supprimer, réduire et, si possible, compenser les conséquences dommageables du projet sur l'environnement et la santé, ainsi que l'estimation des dépenses correspondantes ;
5° Une analyse des méthodes utilisées pour évaluer les effets du projet sur l'environnement mentionnant les difficultés éventuelles de nature technique ou scientifique rencontrées pour établir cette évaluation ;
6° Pour les infrastructures de transport, l'étude d'impact comprend en outre une analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité ainsi qu'une évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet, notamment du fait des déplacements qu'elle entraîne ou permet d'éviter.

III. - Afin de faciliter la prise de connaissance par le public des informations contenues dans l'étude, celle-ci fait l'objet d'un résumé non technique.

IV. - Lorsque la totalité des travaux prévus au programme est réalisée de manière simultanée, l'étude d'impact doit porter sur l'ensemble du programme. Lorsque la réalisation est échelonnée dans le temps, l'étude d'impact de chacune des phases de l'opération doit comporter une appréciation des impacts de l'ensemble du programme.

V. - Des arrêtés interministériels peuvent préciser pour certaines catégories d'ouvrages le contenu des dispositions qui précèdent.

Etudes complémentaires au débat public

Consultation des acteurs

lgv Grande Vitesse Grande Capacité paca

Juin 2008

Journée d'échanges « Développement durable »

- F12 / Mettre en place des critères de développement durable comme critères de différenciation des options envisagées

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

F12 : Mettre en place des critères de développement durable comme critères de différenciation des options envisagées

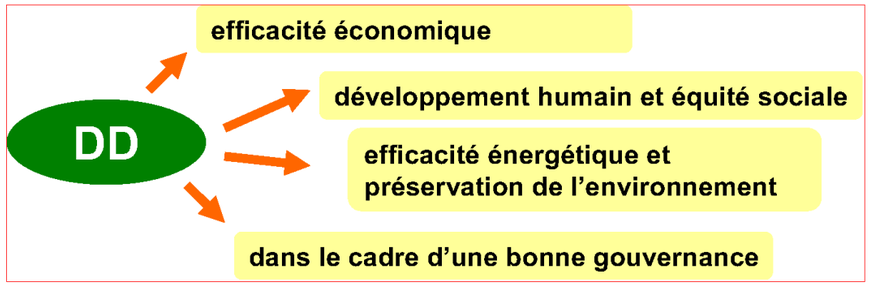
Synthèse des orientations proposées par le groupe de travail thématique

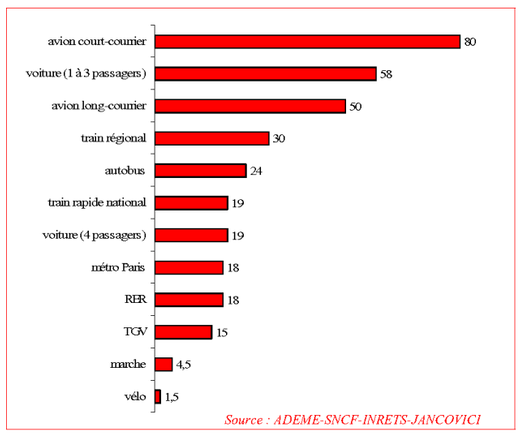
Cette dernière fiche d'actions est directement issue de la journée d'échanges du 7 février 2008 et répond à la demande des participants de tous les groupes de travail **: Mettre en place des critères de développement durable comme critères de différenciation des options envisagées.**

Quelques rappels concernant le rail et le développement durable

Le développement durable peut être défini de manière synthétique comme *"un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre les capacités des générations futures à répondre aux leurs"*.

La problématique de développement durable implique donc de concilier simultanément efficacité économique, équité sociale et préservation de l'environnement dans un cadre de bonne gouvernance, afin de pallier les problèmes posés par notre mode de développement actuel. Cela peut être résumé dans la figure suivante. Ces principes ont récemment été réaffirmés dans le cadre du Grenelle de l'environnement.





Consommation d'énergie nécessaire au parcours de 1 kilomètre (grammes équivalent pétrole)

Plus spécifiquement, les enjeux du transport ferroviaire de voyageurs et de marchandises en termes de développement durable sont de trois types :

- environnemental,
- économique,
- social voire sociétal.

Pour ce qui concerne l'environnement, l'apport des ciculations sur les lignes ferroviaires à grande vitesse en termes de protection de l'environnement s'évalue en termes d'économie d'énergie, d'émission de gaz à effet de serre et de protection de la qualité de l'air.

Parmi les activités humaines ayant des impacts environnementaux forts, le transport est souvent mis en avant. C'est d'ailleurs en France l'un des principaux secteurs économiques consommateurs de pétrole et émetteurs de gaz à effet de serre, et ses besoins ne cessent d'augmenter. Dans la mesure où c'est le mode routier qui domine largement (et qui produit, par km, les émissions les plus polluantes), le développement du transport en France tel qu'on peut actuellement le constater est en contradiction avec les accords de Kyoto qui devraient nous conduire à réduire nos pollutions. Le développement de modes alternatifs est l'une des pistes possibles, et les principaux acteurs du mode ferroviaire y voient une opportunité pour favoriser son développement.

Ainsi, on peut rappeler :

- qu'en termes d'efficacité énergétiques, pour une même quantité d'énergie mesurée en "kilo équivalent pétrole", le TGV permet, en moyenne, à un voyageur de parcourir 172 kilomètres contre 39 en voiture et 18 en avion ;
- que les transports sont à l'origine de 28% des émissions brutes françaises de gaz à effet de serre. En 2002, 0,5% de ces émissions provenaient du rail (soit 0,7 million de tonnes équivalent CO2), contre 91,8% pour la route (soit 137,3 MTE CO2) et 3,7% pour le transport aérien (soit 5,5 MTE CO2) ;
- que la pollution atmosphérique résulte de la combinaison de différents polluants : particules, CO, SO2, NOx, COV, dioxines, etc.. Les TGV, qui utilisent une énergie uniquement d'origine électrique, contribuent à faire du mode ferroviaire, le mode de transport le plus respectueux de la qualité de l'air ;
- Par ailleurs, pour des emprises au sol globalement similaire, les lignes ferroviaires à grande vitesse permettent un débit théorique possible en nombre de voyageurs 3,5 fois supérieur à une section d'autoroute à 2x2 voies.

Concernant l'économie et l'aménagement du territoire, une ligne nouvelle à grande vitesse entraîne une évolution de la mobilité et peut contribuer, si les acteurs politiques et économiques s'approprient ce moyen dans leur stratégie, à orienter l'organisation de territoires autour de pôles économiques moteurs. Ainsi,

- support majeur du développement territorial, le transport ferroviaire à grande vitessse contribue à la dynamisation des économies et des bassins d'emploi régionaux. Les lignes à grande vitesse (LGV) et leur connexion avec le réseau classique permettent le désenclavement des régions et leur intégration dans l'espace économique européen ;
- les LGV permettent de véritables gains de temps, le plus souvent de centre-ville à centre ville, pour tout type de motifs de déplacement entre les agglomérations et zones urbaines qu'elles desservent ;
- si le mode ferroviaire offre une alternative crédible, c'est-à-dire de bonne qualité , le rail peut jouer un rôle dans la limitation de la croissance des trafics routiers ;

Les apports sociaux du transport ferroviaire en termes de développement durable concernent notamment la sécurité puisque le train constitue l'un des modes de transport les plus sûrs. En France, sur un même trajet, le risque d'accident mortel est 35 fois supérieur en voiture.

LIGNE A GRANDE VITESSE PROVENCE – ALPES - COTE D'AZUR

La journée d'échanges «LGV PACA et développement durable» du 7 février 2008

La journée d'échanges « LGV PACA et développement durable » organisée par RFF le 7 février 2008 a réuni une cinquantaine d'acteurs issus pour la plupart des groupes de travail thématiques.

Pour RFF, cette journée avait deux objectifs. Il s'agissait d'une part, d'apporter à tous les participants une information actualisée sur les enjeux du développement durable, de manière générale et pour le transport ferroviaire en particulier et d'autre part, de consulter les participants sur des critères de développement durable que RFF pourrait retenir pour différencier les différentes options de scénarios puis de tracés, tout au long de l'élaboration du projet. Pour les participants, les échanges devaient montrer que le projet de LGV PACA est cohérent avec les conclusions du Grenelle de l'Environnement et permettre de clarifier deux choix : celui de faire ou de ne pas faire la LGV, celui de retenir la « LGV Métropole du Sud » ou la « LGV Côte d'Azur ».

Les tabbleaux qui suivent synthétisent la teneur des échanges et des propositions formulées sur les « post-it » recueillis directement auprès des participants.

ENVIRONNEMENT

Ce qui a été dit par les participants	Critères retenus en séance	Proposition de reformulation
Ne porter aucune atteinte à l'environnement	**Protéger le patrimoine naturel et la biodiversité**	**Critère n°1 : Protéger le patrimoine naturel et la biodiversité**
Préserver les ressources naturelles (nappes)		
Impacts induits sur les espaces naturels et la biodiversité		
Pour une LGV PACA durable, il faut préserver notre patrimoine naturel		
Il faut préserver notre patrimoine		
La LGV PACA devrait répondre à la préservation intégrale de la biodiversité, des zones humides de l'eau et de la nappe phréatique		
Préserver les transparences écologiques (corridors)		
Intégrer le respect du milieu (humain urbain autant que rural et) naturel		
Limiter la consommation d'espaces naturels à enjeux		
Problèmes d'alimentation et de ressource en eau ; plus de monde en PACA avec la LGV = aggravation de l'approvisionnement concernant cette ressource avec la venue de la LGV Espaces naturels existants - espaces à urbaniser d'ici 2020 = espaces naturels restants Conséquences de la LGV sur l'utilisation des espaces naturels ?		
Incidences sur la production de GES - de la construction d'une ligne ferroviaire nouvelle – dans chacune de ses variantes de tracé principal – pour 2 vitesses de ligne différentes (300 km/h et 230 km/h) – pour 2 variantes conceptuelles (voyageurs et mixte)	**Emission de gaz à effet de serre**	**Critère n°2 : Limiter les émissions de gaz à effet de serre (indicateur=bilan carbone global)**
Il faut que la LGV PACA remplace les moyens de transport existants trop polluants		
Inciter les personnes à limiter la prise de voitures personnelles		
Réaliser un bilan carbone global	**Bilan carbone global**	
Il faut que la LGV s'appuie sur des couloirs de nuisances existants	**Ne pas créer de nouveaux couloirs de nuisances**	**Critère n°3 : Limiter les nuisances de proximité :** - **pas de nouveaux couloirs** - **optimiser les abords des emprises LGV** - **aller au-delà de la norme en matière de bruit et vibration**
Ne pas créer de nouveaux couloirs de nuisances		
Utiliser les couloirs à des fins environnementales (pistes cyclables, etc)	**Optimiser l'espace des abords de l'emprise de la LGV**	
Limiter la consommation d'espaces de bonnes terres agricoles		
Il faut développer les aménagements paysagers / plantations (visuel, bruit, capture CO_2…)		
Il faut impérativement des protections contre le bruit	**Aller au-delà de la norme en matière de bruit et de vibration**	
Il faut impérativement protéger la population contre le bruit, en allant au-delà des normes en vigueur, par des aménagements efficaces		

TERRITOIRES / RESEAUX (1)

Ce qui a été dit par les participants	Critères retenus en séance	Proposition de reformulation
Préserver les transparences du tissu urbain	**Limitation de la consommation d'espaces et de la fragmentation** **Eviter le mitage du territoire**	**Critère n°4 : Limiter la consommation d'espace**
Non consommation, non fragmentation des espaces		
Il faut limiter la création de nouveaux couloirs ferroviaires		
Consommation d'espaces : ne pas provoquer l'accélération de l'urbanisation, et l'étalement urbain		
Il faut minimiser le nombre d'ha agricoles détruits, limiter les expropriations, négocier/obtenir réfléchir à la limitation de la périurbanisation (incitation faite en ce sens dans les SCOT et leur révision)		
Intégrer le respect du milieu urbain et rural		
Impacts sur la transformation de l'espace, urbanisation, mitage, ville dortoir		
Il ne faut absolument pas que se poursuive le phénomène d''urbanisation diffuse		
Incidence sur la consommation de l'espace, périurbanisation, mitage : retours d'expérience récent avant et après création gare TGV d'Aix Prospective : a) tracé des métropoles avec gares au cœur des villes - b) tracé « au plus court » avec gares périphériques ou en site « vierge »		**Critère n°5 : Limiter la fragmentation de l'espace** - **effets direct = effet de coupure** - **effet indirect = mitage du territoire**
Ne pas justifier la consommation d'espaces agricoles liée à la LGV par le gaspillage qui a déjà existé (ne pas répéter les erreurs du passé)		
Il faut qu'en l'absence de réserves foncières anticipées soient acquises des parcelles les moins dommageables		
Plutôt qu'une LGV, étudier « IGC » de Siemens, train rapide pouvant s'intégrer sur des lignes existantes à grande vitesse. PACA serait région pilote au niveau du développement durable (voir aussi multimodalité)		
Génération à venir : « l'espace perdu ne se rattrape jamais ! »		
Desserte équitable des territoires	**Eviter la marginalisation des territoires**	**Critère n°6 : Préserver ou améliorer l'équilibre des territoires** - **équilibre intra-territorial au sens du DD (Economie-Emploi-Environnement)** - **équilibre inter-territoires (pas de relégation)**
Eviter la marginalisation de certains territoires		
Préservation des zones agricoles	**Préserver ou renforcer l'équilibre des territoires (y.c. en termes de ressources naturelles)**	
Impacts induits sur l'habitat (accélération de l'urbanisation), sur l'agriculture, sur les SCOT et PLU, sur les projets en cours, sur l'aménagement du territoire		
Prévoir la LGV sur les DTA SCOT et PLU ou les modifier en concertation publique		
Il faut impérativement que les habitats l'agriculture et la forêt soient plus forts et mieux gérer qu'avant		
Préserver ou renforcer l'équilibre des territoires (attention à l'accentuation des tendances)		
Il fait que la ligne soit complémentaire à l'aménagement du territoire		
Se situer dans la perspective du développement durable versus habitation durable d'une région métropolisée ; ce qui est lié à un choix cohérent d'un système de transport de niveau supérieur (LGV)		
Accéder aux gares de manière fluide	**Accessibilité et aménagement des gares**	**Critère n°7 : Irriguer et renforcer les réseaux régionaux et locaux** - **accessibilité et aménagement des gares (TC, routes…)** - **interconnexion LGV/TER** - **développement des TER**
Prévoir un mode efficace de transport en commun pour accéder aux nouvelles gares LGV (pour limiter l'utilisation de l'automobile)		
Il ne faut absolument de gares en campagne ni une gare éloignée d'une zone urbaine qui augmentent la circulation routière		
Il faut impérativement des gares en centre ville		
Il faut des gares TGV dans les agglomérations		
Prévoir des parkings souterrains dans les futures gares		
Gare TGV raccordée aux lignes classiques = accessibilité sans pollution		
Intégrer tous les aménagements nécessaires et utiles autour des gares : parking, voies d'accès, voies d'accès, mode d'accès (multimodalité)		
Il faut impérativement que les gares soient multimodales, qui limitent la circulation routière		
Développement intermodal à faire autour des gares TGV pour récupérer le voyageur au pas de sa porte et le déposer devant un TGV		

TERRITOIRES / RESEAUX (2)

Ce qui a été dit par les participants	Critères retenus en séance	Proposition de reformulation
Impacts induits sur les transports locaux (articulation, adaptation, développement…)	**Interconnexion de la LGV avec les réseaux locaux et multimodalité (TC, TER,…)**	**<u>Critère n°7 :</u> Irriguer et renforcer les réseaux régionaux et locaux** - **accessibilité et aménagement des gares (TC, routes…)** - **interconnexion LGV/TER** - **développement des TER**
Il faut que la LGV soit un élément structurant d'un réseau secondaire performant		
Il faut impérativement : des correspondances avec les TER, de multiples connexions avec les réseaux anciens		
Plutôt qu'une LGV, étudier « IGC » de Siemens, train rapide pouvant s'intégrer sur des lignes existantes à grande vitesse. PACA serait région pilote au niveau du développement durable (voir aussi consommation d'espaces)		
Ligne TGV qui dégage tout trafic grandes lignes ou TER intercités pour pouvoir augmenter les TER locaux	**Meilleur développement du trafic TER**	
Il faut compléter / accompagner les offres TER (13, 83, 06 / PACA…)		
Il faut que la LGV dégage des sillons sur la ligne classique		
Il faut choisir une solution qui assure un report modal maximum vers les TGV, vers les TER	**Assurer un report modal maximum**	**<u>Critère n°8</u> : Favoriser le report modal** - **interconnexions intermodales** - ***+ (actions volontaristes ?)***
Il faut maximiser le report modal (route→rail), accroître la part de marché du ferroutage		
Urgence de réponse au problème de transport de fret→ ligne « grande capacité » plus que grande vitesse		
Il faut décharger nos autoroutes en circulation fret et voyageurs		
Améliorer l'existant spatial ; ce qui est lié à l'intermodalité des gares et de tous les points d'accès du public	**Assurer une interconnexion intermodale**	
Ligne TGV directe Nice ou multimodale au Cannet des Maures : intersection réseau SNCF normal, autoroutes Aix-Nice et Toulon-Nice + nouvel aéroport		
Répondre aux besoins à venir des infrastructures européennes	**Favoriser la coopération des métropoles françaises et étrangères**	**<u>Critère n°9 :</u> Renforcer la coopération des métropoles françaises et étrangères**
Il faut que la LGV soit utilisée pour améliorer les relations entre les 3 grandes villes de PACA		
Il faut impérativement la desserte des grandes villes		
Il faut minimiser les temps de trajet entre les agglomérations de PACA et Arc Méditerranée		
Si ligne TGV directe Nice avec gare intermodale au Cannet des Maures : suite indispensable sur l'Italie y compris le nœud ferroviaire de Milan (pour remonter) ? sur l'Allemagne, Pays du Nord et Pays de l'Est)		
Aller le plus droit possible vers Nice		

REDUCTION DES INEGALITES SOCIALES / EMPLOIS

Ce qui a été dit par les participants	Critères retenus en séance	Proposition de reformulation
Ne pas désorganiser les bassins d'emplois	**Contribution au développement des bassins d'emploi et ne pas les déstabiliser**	**<u>Critère n°10 :</u> Contribuer au développement des bassins d'emplois**
Il faut un prix des places abordable pour tous→ pas de ségrégation par l'argent	**Equité : le meilleur effort supportable en matière de développement durable**	**<u>Critère n°11 :</u> Faire du projet un facteur d'équité**
Il faut se placer dans une posture d'équité pour les usagers, habitants de la région et tous les autres usagers, dont les enjeux en termes d'activités / création / innovation / formation		
Tenir compte des impacts induits sur les modes de vie, l'égalité sociale Réduire les inégalités sociales		
Maîtriser les effets indirects (pressions foncières sources d'inégalité)		
Equité = information du public (dans les PLU, la LGV n'apparaît pas)		
Meilleur développement du trafic des TER (voir aussi Thème territoires/réseaux)		
Il faut impérativement des protections contre le bruit	***Aller au-delà de la norme en matière de bruit et de vibration***	***CF critère n°3***
Il faut impérativement protéger la population contre le bruit, en allant au-delà des normes en vigueur, par des aménagements efficaces		

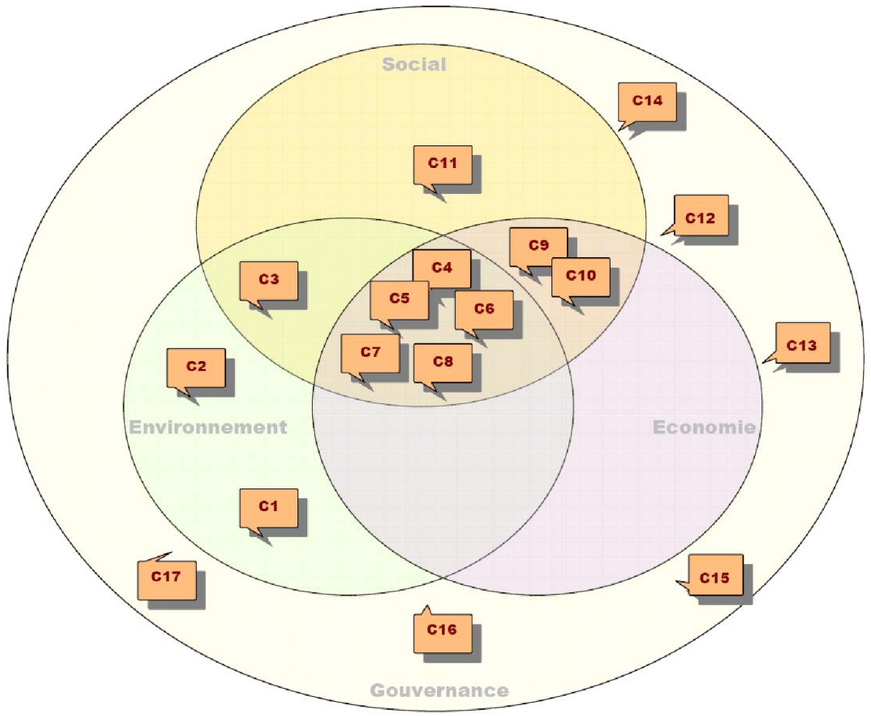
MODE DE FAIRE / METHODE

Ce qui a été dit par les participants	Critères retenus en séance	Proposition de reformulation
Mobilité durable : il faut partitionner les besoins / nature de mobilité – fréquence / nature (travail, course, loisirs culture/ distance (métropole, région, intercités / mode (commun, individuel – national, international)	**Partir des besoins « partitionnés »**	**<u>Critère n°12 :</u> Partir des besoins partitionnés par** - **fréquence,** - **nature,** - **mode**
La ligne doits s'inscrire dans un besoin social		
LGV calquée sur la population dans 20 ans et non sur la population actuelle		
Peut-on définir exactement le besoin présent (ex : Nice Paris en 4h ou 3h30 ?)		
Développement durable → ligne classique ou ligne mixte (LGV et classique) ?		
Aller le plus droit possible vers Nice, pas de ligne LGV où elle existe, par exemple Marseille ou Toulon (il existe un train direct Paris en 3h40)		
Etude avantages coûts d'une LGV et de chaque version de LGV envisageable – Avantages : économies d'énergie et d'émission de GES, évitements doublement d'autoroutes et aéroports, éventuels avantages sociaux – Inconvénients : aménagement du territoire, environnement, consommation d'espaces, etc.	**Etudes coûts globaux : avantages intégrant le long terme → Ecobilan**	**<u>Critère n°13 :</u> Mener les études et choisir sur la base de coûts globaux (investissement + maintenance + déconstruction)** ***Notion de coût de possession***
Coûts global (construction des rails)		
Processus participatif : concertation et non pas consultation	**De la consultation à la concertation pendant toute la durée du projet (habitants, élus…)**	**<u>Critère n°14 :</u> Passer de la consultation à la concertation et la conduire tout au long de l'élaboration du projet**
Prolongement de la concertation à tous les niveaux d'évolution du projet Concertation continue à tous les échelons du projet		
Etre à l'écoute des populations préférant plus de trains de proximité qu'une LGV		
Ne pas prendre comme référence les avis des politiques désirant plutôt favoriser leur égo que favoriser le DD		
Dialogue avec les collectivités territoriales pour accueil des gares : conditionné à la mise en place d'une desserte TC efficace, maîtrise des effets induits (pression foncière, source d'inégalité)		
Il faut impérativement nommer les choses de façon exacte – exemple : la gare Aix TGV = Marseille Nord TGV		
Mis en application du DD ? ex : tunnel sous le Coudon → principe de précaution. Qui va en parler ? RFF ?		
Le coût doit être optimisé même dans l'optique d'un partenariat public / privé	**Optimisation du coût économique** **Mode de financement**	**<u>Critère n°15 :</u> Apprécier l'impact sur le long terme du mode de financement**
Prendre en compte les recommandations européennes (directive 1692/93/CE, modifiée par la 884/04, article 5) et nationales (Grenelle de l'environnement) sur le transport ferroviaire : celai ferait gagner du temps et permettrait d'améliorer l'éligibilité européenne de nos projets ferroviaires	**Cohérence avec les recommandations / directives existantes = cadre général**	**<u>Critère n°16</u> : Partir du cadre général des recommandations / directives existantes UE/France pour assurer la cohérence du projet en matière de DD**
Respect des lois (charte)		
Prévoir un label HQE pour la future LGV PACA	**Démarches HQE / HQD**	**<u>Critère n°17 :</u> Mettre en œuvre des démarches HQE/HQD**
Label HQE insuffisant ; viser le label HQD (Haute Qualité durable)		

AUTRES

Ce qui a été dit par les participants	Critères retenus en séance	Proposition de reformulation
Il faut absolument que la ligne passe dans des régions moins urbanisées que le Val de Durance et non sur la périphérie de Toulon	**Eléments renvoyant à des choix techniques ou de tracés (non intégrés à ce stade)**	
Ligne TGV : exécution du Plan SNCF de 1900 = développement durable, fin de la pollution du transport, sécurité, confort, chute de stress		

Positionnement des critères d'appréciation de la LGV PACA au regard du développement durable



A l'issue de la journée, **17 critères ont donc été identifiés**. Enumérés ci-après, ils sont « cartographiés » ci-contre au regard des 3 piliers du développement durable.

- **C1 : protéger le patrimoine naturel et la biodiversité,**
- **C2 : limiter les émissions de gaz à effet de serre,**
- **C3 : limiter les nuisances de proximité,**
- **C4 : limiter la consommation d'espace,**
- **C5 : limiter la fragmentation de l'espace,**
- **C6 : préserver ou améliorer l'équilibre des territoires,**
- **C7 : irriguer et renforcer les réseaux régionaux et locaux,**
- **C8 : favoriser le report modal,**
- **C9 : renforcer la coopération des métropoles françaises et étrangères,**
- **C10 : contribuer au développement des bassins d'emploi,**
- **C11 : faire du projet un facteur d'équité,**
- **C12 : partir des besoins partitionnés,**
- **C13 : mener les études et choisir sur la base de coûts globaux,**
- **C14 : passer de la consultation à la concertation,**
- **C15 : apprécier l'impact sur le long terme du mode de financement,**
- **C16 : assurer la cohérence du projet en matière de DD sur la base des directives européennes,**
- **C17 : mettre en œuvre des démarches HQE et HQD.**

Le 03 avril 2008, Réseau Ferré de France a été l'un des 33 signataires de la charte de développement durable des établissements publics et entreprises publiques

Charte développement durable
des établissements publics et entreprises publiques

Club développement durable des établissements publics et entreprises publiques

La Charte développement durable des établissements publics et entreprises publiques est l'expression d'une démarche volontaire de progrès incitant ces derniers à mettre en œuvre les Stratégies européenne et nationale de développement durable dans le cadre de l'article 6° de la Charte de l'environnement, inscrite dans la Constitution le 28 février 2005.

Ces organismes ont un rôle d'exemplarité, d'impulsion et de promotion des valeurs de service public dont le développement durable est une composante essentielle, permettant la protection et la valorisation de l'environnement, le développement économique et le progrès social.

Les engagements « développement durable » d'un organisme sont un des aspects de la qualité du service dont il a la mission, de son implication dans les Stratégies européenne et nationale de développement durable et de sa responsabilité vis-à-vis des générations actuelles et futures.

À cette fin, les organismes s'engagent à intégrer ces principes dans leur propre stratégie, leur management et leurs relations avec l'ensemble des parties prenantes notamment la ou les tutelles, le personnel, les usagers ou les clients, les territoires d'accueil des établissements, le public...

Pour les opérateurs de l'État, la stratégie de développement durable de l'organisme a vocation à être traduite dans la convention d'objectifs et dans les objectifs de la loi organique relative aux lois de finances (LOLF).

La Charte développement durable des établissements publics et entreprises publiques vise des objectifs qui seront progressivement mis en œuvre en fonction du statut et de la situation relatifs à chaque organisme.

Les principes

Gouvernance et mise en œuvre

L'engagement, qui va au-delà des exigences légales, est porté par la direction, développé et partagé avec l'ensemble des acteurs en interne. Il est décliné par des approches de qualité et d'amélioration continues dans les systèmes de management et d'évaluation des performances.
Il est régulièrement évoqué au Conseil d'administration.

L'organisme engage la concertation avec ses parties prenantes et intègre leur avis afin de mieux connaître leurs attentes et propositions et de favoriser leur contribution au développement durable.

La motivation interne repose sur l'implication de chacun dans l'élaboration de la stratégie et des plans d'actions, sur la cohérence entre le management et les objectifs de l'organisme en matière de développement durable, se concrétisant notamment dans les formations et les procédures de gestion des projets, et impliquant la mise en place de processus de dialogue et de mobilisation.

La gestion du personnel respecte les enjeux de la diversité, via le développement des compétences, favorise l'autonomie, fait la promotion de l'innovation sociale et organisationnelle.

* Une politique publique doit promouvoir un développement durable. À cet effet, elle concilie la protection et la mise en valeur de l'environnement, le développement économique et le progrès social.

La gestion responsable ou « bonne responsabilité » de ses activités est définie par l'organisme dans ses procédures en s'appuyant sur des référentiels reconnus.

L'organisme développe des relations constructives avec les collectivités locales sur le territoire desquelles il est implanté et mène ses activités.
Il les informe et les accompagne dans leurs projets, notamment la mise en place de leurs démarches territoriales et participe à des opérations volontaires communes.

Les organismes qui ont un rôle particulier dans la production d'information et de savoir les mettent au service des citoyens et des décideurs de manière à permettre une prise décision responsable fondée sur une connaissance complète et partagée.

L'organisme participe aux processus d'échanges de bonnes pratiques, notamment aux « Rencontres de partage avec les pairs », élaborées et réalisées dans le cadre du « Club développement durable des établissements publics et des entreprises publiques ».

Les engagements

L'organisme signataire s'engage à :

- **mener une réflexion stratégique** de développement durable permettant d'identifier ses propres enjeux, de les partager et de définir ses objectifs dans le champ de ses compétences spécifiques ;
- **traduire cette réflexion dans sa politique, ses projets, son management** et sa façon de rendre compte, en impliquant le personnel et les différentes parties prenantes et intéressées ;
- **élaborer un document stratégique** de développement durable, reprenant ces engagements et diffusé largement à l'interne comme à l'externe ;
- **élaborer et piloter,** dans le cadre de son document stratégique, **un plan d'actions** permettant d'intégrer les principes de gouvernance et de mise en œuvre définis ci-après.

Jean-Louis Borloo

Premiers engagements de RFF pour la poursuite des études

Bien évidemment, la totalité des critères définis à l'issue de la journée d'échanges « LGV PACA et développement durable » du 7 février 2008 ne peut être prise en compte à ce stade très amont des études. A titre d'exemple, la traduction du critère n°17 « mettre en œuvre des démarches HQE et HQD» ne peut être envisagée qu'au stade des études de détail.

Autant que possible, RFF a cherché à prendre en considération cette contribution collective dans l'achèvement des études complémentaires au débat public sous la forme d'une grille d'analyse multicritères « développement durable » :

- *pour analyser les résultats d'études à l'échelle du système ferroviaire dans son ensemble,*
- *pour différencier les scénarios analysés, à partir de thèmes comme l'accessibilité et la capacité ferroviaire globale, la robustesse et l'évolutivité du système ferroviaire, les phasages possibles, l'empreinte environnementale globale, etc..*

Au-delà, en tant que signataire de la « Charte développement durable des établissements publics et entreprises publiques », Réseau Ferré de France s'engage à pousuivre l'intégration des préoccupations de développement durable dans les phases ultérieures du projet LGV PACA jusqu'à la phase d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique et ultérieurement, dans l'hypothèse où la maîtrise d'ouvrage des études de détail et de la réalisation des travaux lui serait confiée.

Dans l'hypothèse où le projet serait réalisé en ayant recours à un partenariat public-privé (contrat de partenariat ou délégation de service public), Réseau Ferré de France s'engage, dans la limite de ses prérogatives, à favoriser la prise en considération des préoccupations de développement durable dans l'étude, la réalisation puis l'exploitation du projet LGV PACA.

LIGNE A GRANDE VITESSE PROVENCE – ALPES - COTE D'AZUR

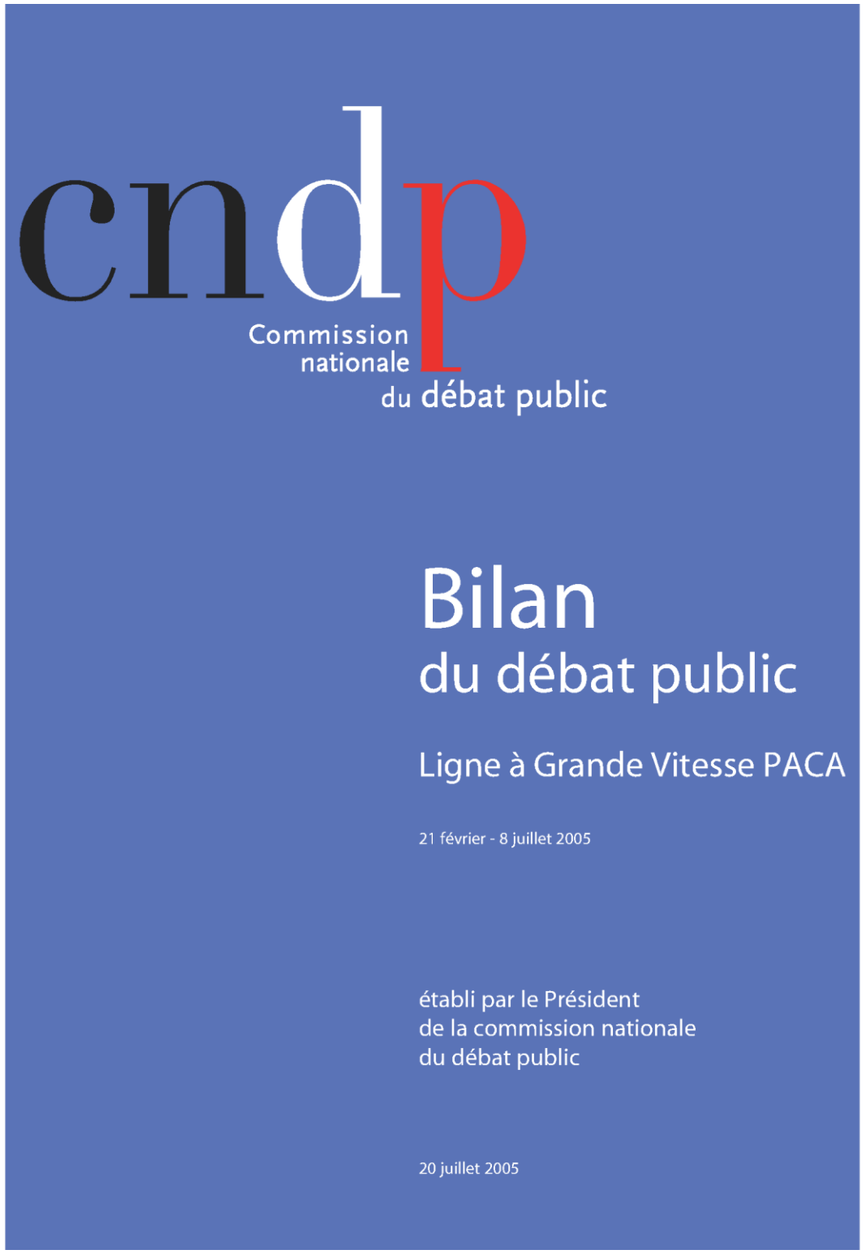
LGV PACA / ETUDES COMPLEMENTAIRES AU DEBAT PUBLIC / GRILLE D'ANALYSE MULTICRITERES DES SCENARIOS

					SCENARIO 1	SCENARIO 2	SCENARIO 3	…	SCENARIO "N"
Equilibre territorial et social	Accessibilité nationale et internationale	**Meilleurs temps de parcours** (Meilleurs temps théoriques sans arrêts)	PACA ⇔ Paris	Marseille - Paris					
				Toulon Centre - Paris					
				Nice Thiers - Paris					
			PACA ⇔ Province	Avignon - Nice Thiers					
		Temps de parcours moyens (*temps moyens modélisés*)	PACA ⇔ Paris	Marseille - Paris					
				Toulon Centre - Paris					
				Nice Thiers - Paris					
			PACA ⇔ Province	Avignon - Nice Thiers					
		Optimisation de la desserte (fréquence AR directe par jour)	PACA ⇔ Paris	Marseille - Paris					
				Toulon Centre - Paris					
				Nice Thiers - Paris					
			PACA ⇔ Province	De Marseille					
				De Toulon					
				De Nice					
			PACA ⇔ International	Vers l'Espagne et l'Italie					
				Vers l'Europe du Nord / Centrale					
	Accessibilité régionale	**Temps de parcours** (Meilleurs temps sans arrêts)	Intra PACA	Marseille - Toulon Centre					
				Marseille - Nice Thiers					
				Toulon Centre - Nice Thiers					
		Optimisation de la desserte (GL) (fréquence AR directe par jour)	Intra PACA	Marseille - Toulon					
				Marseille - Nice					
				Toulon-Nice					
Préservation des milieux humain, naturel et agricole		**Protection du patrimoine naturel et la biodiversité**	Niveau d'impact	Ressources en eau					
				Milieu naturel et biodiversité					
				Patrimoine et paysage					
		Limiter les nuisances de proximité		Densité humaine à proximité					
		Limiter la consommation d'espace agricole et viticole		Foncier agricole / Viticole consommé					
		Report modal	Voyageurs reportés de la route						
			Voyageurs reportés de l'aérien						
		Réduction de la pollution atmosphérique	Bilan carbone (T eq CO 2 /passagers.km)						
			Réduction de la pollution atmosphérique						
		Sécurité	Accidents évités						
Performance globale du système ferroviaire		**Réponse aux besoins de déplacements** (voyageurs supllémentaires dans les trains)	Voyageurs Grandes Lignes	TOTAL dont:					
				PACA ⇔ Paris					
				PACA ⇔ Province					
				PACA ⇔ International					
			Voyageurs Grandes lignes, y compris ICGV						
		Performance du réseau ferroviaire	Exploitabilité, robustesse, évolutivité						
		Rentabilité socio-économique	Valeur Actuelle Nette / € public investi						
			TRI SE (Taux de Rendement Interne Socio-Economique)						
Coût		**Coût total**	TOTAL						
		Financement	Autofinancement du projet (capacité contributive)						
			Montant à la charge des co-financeurs (2+3-1)						

Evaluation comparative à 5 échelon : niveau par rapport à la moyenne

++	Sensiblement meilleur
+	Meilleur
0	Proche
-	Moins bon
--	Sensiblement moins bon
	Pas encore renseigné

3.10 BILAN DEBAT PUBLIC – FEVRIER A JUILLET 2005



cndp
Commission nationale du débat public

Paris, 20 Juillet 2005

Le Président

DÉBAT PUBLIC SUR LE PROJET DE LIGNE A GRANDE VITESSE PROVENCE-ALPES-COTE-D'AZUR.

BILAN ÉTABLI PAR LE PRESIDENT DE LA COMMISSION NATIONALE DU DEBAT PUBLIC.

Le débat public sur le projet de ligne ferroviaire à grande vitesse Provence-Alpes-Côte-d'Azur dit « LGV PACA » est le quatrième qui s'est déroulé sur le territoire de cette région, venant après les débats publics sur le projet de ligne à très haute tension Boutre-Carros (mars à septembre 1998), sur le projet d'extension du port de Nice (novembre 2001 à février 2002) et sur le projet d'extension de la zone porte-conteneurs du port de Fos dit « Fos 2XL » (avril à juin 2004)[1]. La région PACA est ainsi celle qui a connu le plus grand nombre de débats publics et elle va conserver quelque temps cette avance puisque s'y déroule actuellement pour partie le débat public sur le projet de liaison entre Grenoble et Sisteron (qui concerne aussi la région Rhône-Alpes) et que sont en cours de préparation les débats sur le projet international de réacteur expérimental sur la fusion nucléaire ITER et sur le projet de contournement routier de Nice ; enfin elle sera pour une part concernée par le débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et sur l'axe languedocien que la Commission nationale du débat public vient de décider lors de sa séance du 6 juillet 2005.

*

Les orientations fixées par la CNDP quant au dossier du débat.

Le Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire du 18 décembre 2003 avait inscrit le projet de LGV PACA sur la carte des infrastructures de transport à long terme (horizon 2025) ; la Commission nationale du débat public en a été saisie par le Président de Réseau Ferré de France le 5 avril 2004 et elle décidait le 5 mai suivant que ce projet devait faire l'objet d'un débat public et qu'elle l'organiserait elle-même.

Le projet tel que le présentait le dossier de saisine n'était pas encore très précisément défini : la zone d'étude s'étendait sur plus de 200 km d'Ouest en Est de Cavaillon presque jusqu'à la frontière italienne et elle avait en Nord-Sud une largeur de 10 à 15 km dans sa partie la plus étroite, de Nice à Menton, mais de 70 à 80 km dans toute sa partie centrale.

[1] La région n'a été que marginalement concernée par le débat public sur le projet de renouvellement de l'usine d'enrichissement d'uranium d'Areva à Pierrelatte, Drôme (septembre-octobre 2004).

A l'intérieur de cette vaste zone, le dossier présentait trois « scénarios de desserte » figurés chacun par un trait épais sur fond blanc (et non sur un fond de carte) : n° 1 : desserte de Marseille, Toulon et Nice successivement par une seule ligne nouvelle, n° 2 : de l'axe actuel Paris-Lyon-Marseille se détache au Nord de Marseille la ligne nouvelle qui dessert successivement Toulon puis Nice ; enfin n° 3 : les trois villes sont desservies par trois axes distincts.

Certes il est souhaitable que le maître d'ouvrage saisisse la CNDP « en amont », à un moment où aucun choix décisif n'a été arrêté, où au contraire les grandes options restent ouvertes ; cela seul permet que le débat public porte bien d'abord, comme le prévoit la loi, sur l'opportunité du projet, sur sa nécessité ; c'est pourquoi la CNDP a considéré que la saisine était valable et qu'elle lui permettait de prendre sa décision quant à l'organisation du débat public.

Mais le dossier de saisine, qui n'est destiné qu'à la CNDP et qui a pour seul but de lui permettre d'apprécier s'il y a lieu d'organiser ou non un débat public, n'est pas le dossier du débat public qui lui, est destiné à informer le public de façon aussi complète et aussi claire que possible, et à lui permettre de s'exprimer sur le projet, sur son opportunité, sur ses enjeux, sur ses caractéristiques et sur ses impacts ; cela suppose évidemment que, sur chacun de ces aspects, le dossier comporte un degré suffisant de précision.

C'est pourquoi la CNDP, dans sa décision de principe du 5 mai, donnait des indications sur les conditions à remplir par le dossier du débat pour qu'elle puisse le considérer comme « suffisamment complet » (au sens de l'article 7-III du décret du 22 octobre 2002) : il devrait « comporter des indications suffisamment précises sur les diverses hypothèses d'itinéraires envisagées et sur les impacts qu'elles auraient sur les territoires et sur l'environnement ». Traduisons les choses concrètement : il ne s'agit pas de présenter un tracé précis comme pour un dossier d'enquête d'utilité publique mais des couloirs de passage qui peuvent avoir 5 à 10 km de large ; il ne s'agit pas de présenter des études d'impacts mais une analyse des enjeux environnementaux dans les zones traversées.

En fixant ces orientations, la CNDP savait qu'elle exigeait de Réseau Ferré de France d'approfondir plus que prévu les études complémentaires et qu'il serait ainsi difficile de les mener à bien dans le délai de six mois après la décision de la CNDP dont dispose normalement le maître d'ouvrage pour préparer le dossier du débat ; de fait, fin octobre le Président de Réseau Ferré de France demandait un délai supplémentaire et à sa séance du 5 novembre, la CNDP prolongeait de trois mois le délai nécessaire à la présentation du dossier.

*
* *

La préparation et l'organisation du débat public.

Ce temps ne fut pas perdu et fut au contraire pleinement utilisé pour préparer de façon approfondie le débat public à venir. En effet M. Philippe MARZOLF, Vice-président de la CNDP, avait été désigné comme Président de la commission particulière chargée d'animer ce débat public (CPDP) dès la séance du 5 mai, les autres membres de la commission particulière du débat public étant nommés en deux fois en juin (Mme CANIS-MILETTO, MM. KLEIN et OHREL) et en juillet (Mme de LAUZIERES, M. COROT).

Dès la fin mai, M. MARZOLF, qui avait déjà étudié le dossier avec Réseau Ferré de France, prenait les premiers contacts avec les principaux acteurs locaux (élus, représentants des activités économiques, responsables associatifs) ; selon la pratique désormais habituelle, ces contacts avaient pour but à la fois d'assurer ou de compléter l'information de ces personnalités sur le débat public, ses objectifs et ses règles, et de les interroger sur leurs préoccupations et leurs attentes.

Le bilan des entretiens avec une cinquantaine de personnes – et des échanges de courriers avec un nombre presque équivalent – permettait à la CPDP de concevoir progressivement l'organisation du débat public puis à la mi-octobre de présenter une proposition d'ensemble à tous les acteurs réunis pour l'occasion ; ceux-ci, après acceptation de leurs quelques demandes complémentaires, validèrent pleinement le dispositif envisagé :

- le champ du débat public et la liste des grandes questions à traiter ;
- les moyens mis en place pour assurer l'information du public et ceux lui permettant de s'exprimer ;
- l'organisation générale du débat.

C'est ce dispositif général que la CNDP adoptera le 2 février 2005 en arrêtant le calendrier (du 21 février au 21juin) et les modalités du débat public. Celui-ci comportera :

- une première phase d'un mois environ centrée sur l'information du public : diffusion des documents, ouverture du site Internet, réunions publiques générales pour lancer le débat dans les trois chefs-lieux de département, « auditions publiques » dans les trois mêmes villes permettant aux grands acteurs identifiés de faire connaître leurs positions ;
- puis une seconde phase consacrée à la discussion, à la confrontation des arguments, avec deux types de réunions publiques : les unes thématiques – permettant de débattre de façon approfondie sur les thèmes déterminés dans la phase préparatoire (l'arc méditerranéen, le développement territorial de la région, les transports régionaux, les transports de marchandises, les enjeux sur l'environnement humain et naturel, les problèmes fonciers et d'urbanisme, le financement du projet) et les autres dites « de proximité » permettant de traiter toutes les questions liées à une petite région naturelle ;
- enfin les trois réunions de synthèse qui marquent la fin du débat.

Cette organisation, très structurée, n'est cependant pas rigide, et elle peut s'adapter pour répondre à la demande qui s'exprime en cours de débat ; c'est ainsi que le nombre de réunions publiques, qui était initialement d'une trentaine, a atteint en définitive presque la quarantaine.

*
* *

Les moyens d'information du public.

L'étendue de la zone concernée et l'importance de la population intéressée (4,5 millions d'habitants, soit 1,5 million de foyers) ont nécessité la mise en œuvre de moyens importants.

En effet le premier objectif de tout débat est d'abord d'assurer l'information aussi complète que possible de toute la population concernée par le projet ; dans le cas présent, cet objectif a été atteint grâce à la mise en œuvre d'une pluralité de moyens dont on peut penser que, additionnés, ils ont effectivement permis d'atteindre tous les habitants de la région :

- la diffusion du Journal du débat n°1 à 1,5 million d'exemplaires (800 000 distribués dans les boîtes aux lettres des communes situées dans les « couloirs » des divers scénarios de desserte, 500 000 encartés dans les grands quotidiens régionaux et 200 000 mis à disposition dans les lieux publics dont naturellement les gares). Ce n°1 diffusé à 250 000 exemplaires, permettait de s'abonner aux numéros suivants (9620 personnes se sont inscrites) et de demander l'envoi du dossier de synthèse du maître d'ouvrage ; les numéros 2 et suivants rendront régulièrement compte du déroulement du débat ;

- ce dossier de synthèse a été ainsi diffusé à 80 000 exemplaires, le dossier complet du maître d'ouvrage l'étant à 7500 exemplaires ;

- une exposition itinérante sur le débat public a tourné pendant 18 semaines en 128 lieux différents (gares, mairies, préfectures …) ;

- un site Internet a été ouvert dès le mois de janvier ; il comporte les principaux documents du débat, annonce les réunions à venir, est régulièrement mis à jour avec les comptes-rendus des réunions, les contributions reçues,… Il a enregistré plus de 39 000 visites en six mois ;

- enfin a été mis en place comme d'habitude un système de questions-réponses – environ 1000 questions ont été reçues, et l'afflux a connu parfois de telles pointes qu'il était difficile de répondre aussi vite qu'on l'aurait voulu ;

- une initiative intéressante a été prise : partant de l'idée que, compte tenu des délais possibles de réalisation, le projet concernait la génération de demain, il fut tenté d'intéresser les scolaires et les étudiants en diffusant dans les établissements un CD Rom présentant le projet sous forme d'un diaporama animé. Malheureusement cela ne suscita apparemment que peu de réactions ; une seule contribution a été reçue d'un établissement qui mérite d'être cité : le lycée professionnel hôtelier Paul Valéry de Menton.

*
* *

Les moyens d'expression du public.

De la même façon, plusieurs voies ont été offertes au public pour s'exprimer. Les plus visibles sont les réunions publiques, qui ont rassemblé près de 8000 personnes, ce qui est le plus fort nombre de participants rassemblés jusqu'alors par un débat public. Mais certains moyens déjà cités au titre de l'information servent aussi à l'expression du public : c'est le cas du site Internet. D'autre part, plus de 300 contributions ont été reçues, courriers de particuliers, délibérations ou motions adoptées par des collectivités locales ou des compagnies consulaires, documents élaborés par des associations.

Enfin, 14 pétitions rassemblant plus de 26 000 signatures ont été reçues, la plus notable étant celle lancée par la Chambre de Commerce et d'Industrie de Nice et l'Union pour les entreprises qui a recueilli environ 16 000 signatures.

Comme cela est maintenant devenu habituel, la CPDP avait offert la possibilité que, parmi les contributions reçues, les plus intéressantes soient transformées en « cahier d'acteurs », c'est-à-dire en un document d'un format pré-défini qui est distribué au public comme le dossier du maître d'ouvrage l'a été initialement ; cette formule a été très largement utilisée puisqu'au total 55 cahiers d'acteurs ont été publiés, avec un tirage moyen d'environ 15 000 exemplaires (adressés aux abonnés ou distribués lors des réunions publiques). Ils émanent pour 26 d'entre eux d'associations de divers types (de défense de l'environnement, d'usagers, ou d'étude et de promotion), pour 14 de collectivités ou groupements de collectivités, pour 4 de compagnies consulaires, … On voit que cette formule permet à la fois l'expression des uns et l'information de tous, qu'elle nourrit le débat et c'est pourquoi elle est reconnue de façon unanime comme un élément très positif. Dans le cas présent, elle a été fortement utilisée, ce qui s'explique à la fois par l'étendue de la région concernée, la diversité des acteurs et l'intérêt que suscitait le débat ; il me semble cependant qu'avec un tel nombre on atteint aux limites utiles de l'exercice ; d'ailleurs dans les réunions de synthèse, on a relevé l'intérêt inégal de ces documents.

*
* *

Le coût du débat public.

Naturellement la mise en place de tous ces moyens (auxquels il faut ajouter les dépenses liées au support administratif de la CPDP, les frais de location et d'équipement des salles de réunions …) a un coût qui, conformément à la loi, est à la charge du maître d'ouvrage ; en l'occurrence RFF reçoit une participation des sept collectivités locales qui ont accepté de cofinancer à la fois les études du projet de LGV et les dépenses liées au débat public ; ces sept collectivités sont la région, les trois départements des Bouches du Rhône, du Var et des Alpes Maritimes et les trois agglomérations de Marseille, Toulon et Nice, qui, associées à l'Etat, RFF et la SNCF, participent au comité de pilotage des études.

Ce coût a été, pour les dépenses imputables à la CPDP, de 1,8 million d'euros (le maître d'ouvrage engageant de son côté d'autres dépenses pour sa participation au débat public). Cette somme est évidemment importante et c'est aujourd'hui la plus importante engagée pour un débat public. MAIS :

- c'est aussi la première fois que la zone et la population concernées par un projet sont aussi importantes. Or une bonne partie des dépenses (le volume de la documentation diffusée, le nombre de réunions, …) est proportionnelle à ces deux données ;

- même si c'est dans de moindres proportions, la durée influe sur le coût ; or, on l'a vu, le délai de préparation a été prolongé de trois mois et le débat lui-même a été prolongé de quinze jours ;

- si on le rapporte au coût du projet, qui est de 5 à 7 milliards d'euros, il ne représente que 0,3‰, c'est-à-dire infiniment moins que les études techniques et économiques ; or chacun est maintenant d'accord pour considérer que, dans la décision finale, les facteurs humains et sociaux doivent être pris en compte au

même titre que les facteurs économiques et techniques – et c'est précisément le but du débat public que de permettre de les appréhender.

*
* *

La participation au débat public.

L'intérêt pour ce débat public a été manifeste et explique la forte participation, en nombre et en qualité, qu'il a suscitée.

Cela s'explique par plusieurs facteurs :

- la phase de préparation qui a permis de sensibiliser des personnalités qui sont, de par leurs fonctions, des relais d'opinion ;

- l'action soutenue d'information faite au moment du lancement du débat public puis tout au long de ses différentes étapes ; on peut affirmer, et les chiffres cités plus haut le prouvent, que toute la population de la région a été, d'une façon ou d'une autre, informée et a été mise dans la possibilité de participer activement au débat si elle le souhaitait ;

- la valeur du travail fait par M. Philippe MARZOLF et les membres de la CPDP qui, par leur diversité d'origine, ont constitué une équipe efficace et de grande qualité ; après l'excellente préparation du débat public, sa conduite a été menée dans des conditions de neutralité et de transparence qui ont été saluées par le plus grand nombre des participants ;

- l'intérêt manifeste de la presse régionale et locale qui a rendu compte très régulièrement et souvent de façon approfondie des différentes étapes du débat ; on peut compter plus de 300 articles depuis le 1er Janvier ;

- la forte mobilisation d'un nombre significatif d'élus, de responsables professionnels ou d'associations qui attendaient avec impatience l'occasion de dire combien le projet leur paraissait nécessaire ou au contraire de présenter leurs objections ; cette mobilisation s'est traduite par l'organisation, bien avant que le débat public ne démarre officiellement, puis en parallèle au débat, de très nombreuses réunions consacrées au sujet au sein des assemblées locales, des compagnies consulaires ou organismes économiques, des associations ; parmi ces dernières on note soit des associations dont l'objet même est le projet de LGV (les associations TGV Développement ou TGV PACA) soit d'autres à vocation plus large (le GIR Maralpin ou la FNAUT).

Cette mobilisation et parfois cette passion se sont traduites également par quelques rassemblements ou manifestions sur la voie publique, ce qui est un droit pour les citoyens, mais aussi par la perturbation de quelques réunions, fort heureusement peu nombreuses ; c'est cependant regrettable et contraire à l'esprit du débat public qui suppose que l'on échange des arguments et non des invectives et que l'on respecte, donc que l'on écoute, l'autre. J'ajoute que c'est inutile puisque seuls comptent dans le débat public les arguments des intervenants.

Malgré ces quelques observations, il faut souligner que pour l'essentiel la participation a été remarquable :

- par son importance numérique, et je ne reprends pas les chiffres cités plus haut ; en revanche, il est important de souligner que le département du Var a fourni à lui seul 50 % des participants (sous les diverses formes) au débat, les deux autres départements se répartissent le reste à peu près à égalité.
- par sa diversité : certes le débat public est destiné au public dans son ensemble, à tous les citoyens ayant un droit égal à l'expression ; on ne devrait donc pas distinguer de « catégories » dans le public. Mais dans les faits on voit des différences d'un débat public à l'autre : dans certains, les corps intermédiaires participent activement mais l'on a le sentiment que M. et Mme « Tout le monde » sont bien peu présents ; dans d'autres, les élus sont le plus souvent absents et le public s'interroge, voire critique cette absence, demande à connaître la positon des élus sur le projet, etc…. Dans le cas présent, toutes les « catégories » de public ont été présentes, et toutes ont été actives ; relevons seulement que l'on n'avait pas vu jusqu'alors une chambre de commerce aussi active que l'a été celle de Nice.

- par sa qualité : car il en résulte un débat très riche par le nombre et l'intérêt des arguments développés, riche aussi parce qu'il y a eu évolution au fil des étapes, certains arguments étant repris par d'autres et le débat nourrissant le débat ; cela rend d'ailleurs son analyse d'autant plus complexe comme on le verra plus loin.

*
* *

Les études complémentaires.

Il peut apparaître en cours de débat que certaines questions n'ont pas reçu de réponse suffisante, soit dans le dossier initial du débat, soit dans les interventions du maître d'ouvrage en cours de débat, et qu'il est donc nécessaire de procéder à une étude complémentaire. Plusieurs formules sont possibles et deux d'entre elles ont été utilisées.

- la présentation des enjeux environnementaux dans le dossier du débat est apparue insuffisamment précise ; cela a été relevé par un certain nombre des personnalités consultées pendant la phase de préparation du débat et, avant même que celui-ci ne commence, la CPDP a demandé que RFF confie à un cabinet extérieur une étude complémentaire sur le contexte environnemental du territoire traversé ; celle-ci, confiée au Cabinet HANROT et RAULT (que RFF, jouant pleinement le jeu, a laissé choisir par la CPDP), a porté sur une quinzaine de « séquences paysagères », c'est-à-dire de petites régions naturelles (bassin d'Aix, vallée de l'Huveaune,…) ; pour chacune était opérée une analyse des structures paysagères confrontée avec les objectifs d'aménagement du territoire local après enquête auprès des collectivités concernées. Cette étude a été présentée lors des réunions thématiques sur les aspects environnementaux et dans les réunions de proximité où elle a utilement nourri les discussions.

- d'autre part, le débat a naturellement fait apparaître des propositions différentes du projet et en particulier celles préconisant l'amélioration de la ligne actuelle ou la réutilisation de lignes existantes. Le dossier du maître d'ouvrage évoquait certes ces possibilités mais, après avoir montré leur inadéquation aux objectifs visés, les écartait rapidement.

La CPDP a estimé nécessaire d'approfondir la réponse et a sollicité le 9 mai une expertise complémentaire, que la CNDP a décidée lors de sa séance du 11 mai.

Il s'agissait, non pas de refaire toutes les études techniques, mais de réaliser un dire d'expert sur les études effectuées antérieurement par RFF afin d'apprécier la possibilité soit

d'améliorer la ligne actuelle Marseille-Vintimille soit de phaser des travaux combinant des sections de ligne nouvelle et des améliorations de la ligne existante – tout en répondant au besoin de développement des TER et en apportant un gain de temps sur les trajets Nice-Paris ou Toulon-Paris. Compte tenu des délais nécessaires à la sélection d'un cabinet d'experts après mise en concurrence puis à la réalisation de l'étude, il était en même temps décidé à titre exceptionnel d'allonger d'une quinzaine de jours la durée du débat et d'en reporter la fin au 8 juillet 2005.

Les résultats de cet audit ont été présentés dans le cadre des « ateliers » qui ont précédé chacune des trois réunions de synthèse à Nice, Toulon et Marseille ; on restait donc, in extremis, dans le cadre temporel du débat public ; c'était néanmoins trop tard pour que l'information soit largement diffusée et qu'elle vienne véritablement nourrir le débat public. Se confirme donc la conclusion qui avait déjà résulté d'une expérience précédente : pour remplir pleinement son rôle, l'expertise complémentaire doit pouvoir être terminée et ses résultats rendus publics quelques semaines avant la fin du débat ; pour cela elle doit absolument être décidée dans le premier tiers du débat.

En l'occurrence, même s'il est inégal selon les parties, le dire d'expert apportait des éléments de réflexion :

- sur les études faites par RFF pour améliorer la capacité de la ligne existante : la méthode est considérée comme adaptée, les problèmes sont correctement identifiés et quantifiés, les calculs de gains de temps de parcours sont comparables et les problèmes de capacité dû à l'hétérogénéité des vitesses sont confirmés comme réels,

- sur la réutilisation de la ligne Gardanne-Carnoules : la méthode de base est considérée comme correcte, mais le dire d'expert relève que n'ont pas été étudiées des corrections de tracé plus importantes et en conclut qu'un jugement négatif est prématuré,

- les diverses solutions alternatives apparues pendant le débat ne sont pas analysées dans le détail ; l'audit les classe par thèmes, souligne les interactions entre les thèmes et la nécessité qui en résulte de les traiter de manière coordonnée après avoir défini et hiérarchisé les objectifs visés et dresse la liste des études qu'il faudrait mener… Cette dernière partie de l'étude est donc beaucoup moins précise que les deux précédentes.

*
* *

Les apports du débat public.

Ils sont difficiles à présenter de façon synthétique à la fois parce qu'ils sont très riches et très divers comme je l'ai déjà dit, parce que les positions de certains acteurs et notamment de collectivités ont sensiblement évolué, enfin parce que le débat public a présenté des caractéristiques très différentes d'un département à l'autre.

Le projet a plusieurs objectifs, qui ne sont pas totalement ou pas facilement compatibles ; les collectivités d'une extrémité à l'autre du projet ont chacune leurs intérêts, qui ne sont pas nécessairement identiques ; le débat public, qui est un révélateur a fait apparaître progressivement ces nuances, divergences ou contradictions.

Les objectifs assignés au projet se sont enrichis et donc complexifiés au fil du temps :

- Après que le Comité interministériel d'aménagement du territoire (CIADT) de 1991 arrête la LGV Méditerranée à Marseille et abandonne le tronçon prévu de Marseille jusqu'à Fréjus-St-Raphaël, le CIADT de décembre 1998 relance le projet de LGV PACA relatif à la « desserte de Toulon et de la Côte d'Azur ».

- Puis le CIADT du 18 décembre 2003 prévoit : « La LGV PACA, chaînon manquant de l'Arc méditerranéen, améliorera l'accessibilité du Var et de la Côte d'Azur depuis le Nord et facilitera les déplacements à l'intérieur de la région. Construite jusqu'aux environs de Nice, elle offrirait des temps de parcours de 3 h 30 à 4 h entre Paris et Nice ».

- Enfin, le dossier du débat lui assigne deux grandes vocations, chacune comportant plusieurs objectifs :

  - 1ère vocation : la grande vitesse pour améliorer l'accessibilité de la région d'où :
    - relier le Var et les Alpes-Maritimes au réseau à grande vitesse,
    - réaliser le maillon central de l'Arc méditerranéen,

  - 2ème vocation : la grande capacité pour répondre à la congestion des transports dans la région d'où :

    - augmenter la fréquence des TER,
    - disposer d'une solution alternative à la congestion routière,
    - accompagner le développement des transports en commun des villes,
    - offrir des liaisons rapides entre les agglomérations,
    - faciliter le transport de marchandises (en complémentarité avec le futur axe Lyon-Turin).

On voit que ces objectifs, qui ne sont pas que les divers aspects d'une même ambition générale, peuvent être plus ou moins facilement atteints selon que l'on choisit l'un des scénarios de desserte à un, deux ou trois axes (et rappelons que le comité de pilotage des études avait décidé d'approfondir trois hypothèses issues du scénario à deux axes). On comprend que les positions prises par les intervenants aient lié la question de l'opportunité à celle du scénario et que de ce fait, elles soient assez différentes d'un département à l'autre. Il faut ajouter cependant que, comme les y invitait la CPDP, un petit nombre d'acteurs – élus ou associatifs – ont franchi les frontières de leur département pour exposer leurs arguments et écouter ceux des autres, qu'ils ont parfois évolué dans leur position, qu'il y a eu ainsi les éléments d'un débat régional, dont on retrouvera plus loin les éléments communs.

Dans les Alpes-Maritimes, la réponse se dégage clairement : il faut, le plus vite possible, une ligne nouvelle à grande vitesse qui mette Nice à 3 h 30 ou 3 h 40 de Paris ; c'est nécessaire pour faire face aux perspectives de développement économique et touristique de l'agglomération de Nice et du département ; c'est nécessaire pour compenser les perspectives de saturation de l'aéroport de Nice, alléger celui-ci d'une part du trafic national et le consacrer plus au trafic international.

Il y a un accord sur la nécessité d'une gare dans l'Ouest du département pour assurer la desserte de Cannes et s'est dégagée en cours de débat, à partir des études réalisées par l'agglomération, l'opportunité de faire arriver la LGV jusqu'à Nice (en souterrain) et pas seulement au niveau de la 3ème voie Antibes-Nice et d'implanter la gare à Nice-St Augustin – ce qui assurerait les liaisons avec l'aéroport, les transports en commun… Une demande a été exprimée de plus en plus nettement au cours du débat : qu'une grande partie de la ligne nouvelle

(et même des voies existantes) soit enfouie. A été exprimé très fortement le souhait que soit engagée dès maintenant l'étude du prolongement vers l'Italie et d'en faire un projet reconnu comme prioritaire par l'Europe.

Enfin il y a une très forte demande que la ligne nouvelle permette de consacrer les voies existantes à l'amélioration des liaisons intra régionales qui pourraient prendre la forme d'un RER cadencé ; des propositions précises ont été avancées à ce sujet.

Dans le Var, les positions sont beaucoup plus diversifiées : une partie du département et l'agglomération de Toulon veulent que la ligne nouvelle apporte une amélioration aux conditions actuelles de desserte ; la LGV est présentée comme essentielle pour le développement du tourisme ; le Var a la volonté d'être mieux relié aux deux autres grandes agglomérations de la région, mais aussi demain à l'Espagne et à l'Italie ; la nécessité d'une gare dans l'Est du Var (vers les Arcs) est reconnue de façon générale. Mais dès le début s'exprime aussi, comme elle s'était exprimée il y a 15 ans, une forte opposition à un passage dans le moyen ou le haut Var, opposition fondée sur le souci de préservation des activités agricoles et surtout viticoles, sur la volonté de préserver la qualité des milieux naturels et des paysages, sur le refus d'une urbanisation mal contrôlée ; la LGV est présentée comme ne bénéficiant qu'aux touristes, alors que la population a besoin d'une amélioration des liaisons facilitant les échanges quotidiens. Compte tenu de cette opposition, et de la position prise, comme on le verra plus loin, par l'agglomération de Marseille qui souhaite être sur le tracé, Toulon Provence Métropole fera procéder à des études qui la conduiront à se prononcer pour un tracé aboutissant à une gare (à La Pauline) plus proche du centre de l'agglomération, située au cœur de la zone d'activité la plus importante de l'agglomération et assurant la liaison avec la ligne classique et les transports en commun.

Dans les Bouches-du-Rhône, l'élément nouveau par rapport au dossier mis au débat a été la position prise par l'agglomération de Marseille qui a dès le début fait savoir qu'elle ne pourrait pas accepter une ligne nouvelle qui ne passerait pas par Marseille, qu'il n'était pas envisageable économiquement que Marseille reste à l'écart de l'Arc méditerranéen, élément structurant des échanges dans les décennies à venir. Marseille Provence Métropole a fait procéder à des études pour déterminer comment passer par Marseille en évitant la gare St Charles, ce qui a conduit au choix possible d'une gare souterraine à la Blancarde. Cette position a été confortée par celle de l'agglomération d'Aix-en-Provence qui a fait savoir qu'elle n'accepterait pas le passage d'une ligne nouvelle sur son territoire ou dans la vallée de la Durance. Naturellement, cela a suscité des réactions d'inquiétude ou d'opposition dans la zone concernée (Aubagne, vallée de l'Huveaune, Gémenos, Cuges…) et des propositions alternatives (passage au Nord d'Aix).

Il est à noter que le 30 juin 2005, c'est à dire quelques jours avant la fin du débat, un communiqué émis par M. Christian ESTROSI, Président du Conseil Général des Alpes-Maritimes et Ministre délégué à l'Aménagement du Territoire, a fait savoir que les Maires des trois grandes villes étaient d'accord pour considérer que la LGV devait desservir les trois agglomérations ; certains ont critiqué cette prise de position qu'ils considéraient comme une décision du gouvernement avant même la fin du débat public, mais les porte-parole des élus concernés ont fait savoir au cours des réunions de synthèse qu'il s'agissait là d'une position de consensus à laquelle étaient parvenus les élus locaux concernés, qui la faisaient connaître comme leur contribution au débat.

Il faut enfin relever qu'en différents lieux, et naturellement dans les départements concernés, des voix se sont élevées pour faire remarquer que la ligne nouvelle devrait aussi permettre l'amélioration de la desserte des départements alpins, qu'une option Nord permettrait de desservir d'une part Cadarache, qui accueillera prochainement le projet international ITER, d'autre part les Alpes de Haute Provence et les Hautes Alpes (Gap et Briançon) ; une réunion,

non prévue initialement, s'est donc tenue à Digne pour entendre les arguments à l'appui de cette demande.

A tous ces arguments qui sont en relation directe avec la ligne nouvelle il faut ajouter cette remarque : pratiquement tous les intervenants insistent sur la nécessité d'accroître la capacité du réseau ferroviaire afin de développer et d'améliorer les liaisons intra-régionales et les liaisons quotidiennes (pour remédier à la saturation croissante des infrastructures routières) ; pour certains ce sera le bénéfice indirect de la réalisation de la ligne nouvelle, pour d'autres c'est l'objectif premier, qui pourrait être atteint en remettant en service des lignes abandonnées ; RFF considère que, au-delà des projets acquis, seule la LGV apportera la grande capacité nécessaire mais, si l'on en juge par les propos tenus dans les réunions de clôture, sans doute des études complémentaires seront-elles nécessaires pour apporter un surplus d'arguments en ce sens.

Si l'on se risquait à synthétiser un ensemble aussi complexe en une seule phrase on dirait que l'opportunité de la ligne nouvelle, qui est affirmée avec force dans les Alpes Maritimes, est reconnue ailleurs assez largement mais avec la notable exception du Centre Var où, au contraire, c'est le principe même qui est contesté – et que, d'autre part, elle est partout liée de façon étroite au développement prioritaire en nombre et en qualité des liaisons intrarégionales.

*
* *

J'évoquerai plus rapidement les autres éléments que le compte-rendu de M. MARZOLF traite de façon détaillée.

- Beaucoup ont insisté sur la nécessité que le projet soit inspiré et justifié par des préoccupations d'aménagement du territoire qu'ils ne trouvent pas assez présentes – ou pas assez explicites. RFF a fait valoir à juste titre que ce n'était pas à lui de définir les objectifs en la matière ; les représentants des collectivités ont montré par leurs réponses qu'ils avaient dans certains cas déjà réfléchi à la question ; en tout état de cause le débat public a favorisé une prise de conscience de la nécessité d'anticiper la réalisation par une réflexion sur l'avenir que l'on souhaite.
  A cet égard, il faut considérer comme très positif le consensus sur la nécessité des relations intercités (en relation avec le phénomène de métropolisation qui se développe sur le littoral).
  De même les réflexions sur l'Axe méditerranéen, même si elles apparaissent à certains comme des rêves, ont montré qu'il y avait des choses concrètes à faire ou à préparer et la présence à plusieurs réunions de Réseau Ferré d'Italie ou d'acteurs économiques de Ligurie ou de Catalogne sont un signe encourageant. En particulier la liaison avec l'Italie a été affirmée comme un objectif essentiel par les Alpes Maritimes et les Bouches-du-Rhône, à un moindre degré par le Var ; la nécessité de vérifier la cohérence avec les projets italiens a été soulignée.

- Liées aux préoccupations d'aménagement du territoire, et procédant du même souci de préparer et de maîtriser au moins pour une part les évolutions futures, de nombreuses réflexions ont été faites sur la nécessité pour les collectivités d'avoir une politique foncière plus active.

- De très nombreuses interventions ont exprimé les inquiétudes quant aux atteintes susceptibles d'être portées à l'environnement naturel ou à l'environnement humain ; parfois ce n'est qu'un argument de défense locale, mais on a senti souvent l'attachement profond de la population à des paysages ou à des ressources dont chacun connaît la richesse ; d'autre part, la densité de l'urbanisation est telle que l'insertion d'équipements nouveaux est inévitablement très délicate et mérite une attention particulière.

- On a entendu s'exprimer de très fortes réserves et parfois une opposition de principe à l'égard des gares nouvelles, à la fois parce que la priorité est donnée à la desserte des centres villes et à la liaison avec les autres modes de transport et parce que l'on craint les conséquences qu'elles auraient en termes d'urbanisation diffuse.

- L'intérêt d'une solution assurant la mixité voyageurs-marchandises a été affirmée (notamment par le GIR Maralpin), mais la réponse de RFF sur le surcoût dissuasif (40%) a, semble t-il, tari les discussions sur ce point, sauf pour la partie du tracé située dans les Alpes Maritimes.

- Enfin, le problème du financement a suscité de multiples questions auxquelles aujourd'hui personne ne peut apporter de réponse définitive, sinon en donnant comme référence le montage financier adopté pour le TGV Est. Or les uns s'inquiètent de la possibilité de réaliser effectivement dans des délais raisonnables le projet qu'ils attendent (d'où les espoirs d'un financement venant de l'Union Européenne), les autres contestent par avance la charge que cela représenterait pour le contribuable régional ; d'autres enfin s'inquiètent des conséquences défavorables que cela pourrait avoir sur le financement par les collectivités de la région d'autres équipements ou d'autres services ; parmi ces derniers on trouve ceux qui attendent l'amélioration des transports régionaux et craignent que la région ne puisse financer à la fois la LGV et le TER, c'est pour eux une raison de contester le principe même de la LGV.

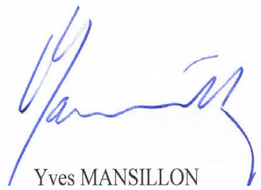
*
* *

Le présent bilan, qui a été rédigé fin juillet, sera rendu public avec le compte-rendu du président de la Commission particulière, M. MARZOLF, dans les prochaines semaines et au plus tard le 8 Septembre, date d'expiration du délai maximum de deux mois après la clôture du débat que la loi fixe pour leur publication. Le maître d'ouvrage disposera alors d'un délai de trois mois pour arrêter et publier sa décision quant au principe et aux conditions de la poursuite du projet.

Rarement les options soumises à un débat auront été aussi ouvertes et les positions exprimées pendant le débat aussi diverses ; plusieurs conceptions ont été exposées et défendues et chaque solution, comme l'expose le compte-rendu, a une logique propre et des conséquences différentes.

Il sera donc particulièrement important que Réseau Ferré de France, comme il a su le faire pour le projet CDG Express, motive de façon précise sa décision et en explicite les raisons en faisant référence au contenu du débat public.

D'autre part, si la décision de poursuivre est prise, le dossier du débat montrait qu'il fallait plusieurs années d'études avant de parvenir à l'enquête d'utilité publique ; il est important que, conformément à la loi qui prévoit que « la participation du public est assurée pendant toute la phase d'élaboration d'un projet… », un dispositif d'information et d'échanges périodiques soit prévu afin de prolonger dans le même esprit le dialogue établi pendant et grâce au débat public. La Commission nationale du débat public est prête à apporter son concours à la définition de ses modalités ; en tout état de cause, étant chargée de veiller au respect de la participation du public, et plus spécialement pour les projets dont elle a été saisie, elle jouera son rôle de suivi à l'écoute de tous.



Yves MANSILLON

4 CONCERTATION POST DUP

4.1 BILAN INTERMEDIAIRE 2022

Rapport intermédiaire de concertation continue jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique des phases 3 et 4 et d'information du public sur la réalisation des phase 1 et 2

Sommaire

Préambule 3
Les dates clefs de la participation du public 3
Les principes de la mission assignée au garant par la CNDP 3
Fiche d'd'identité du projet 4
Rappel du déroulement de la concertation continue jusqu'en 2021 6
Evolution du projet 6
Les étapes successives du projet entre 2020 et 2022 6
Participation du public en 2022 7
L'enquête publique sur le projet des phases 1 et 2 7
Suite de la concertation continue 7
Information du public pendant la mise en œuvre du projet des phases 1 & 2 8
Les rôles respectifs de la CNDP, des maîtres d'ouvrage et du garant 8
Les engagements pris par la maîtrise d'ouvrage 8
Programme de travail pour 2023 9
Participation du public à la préparation des phases 3 et 4 10
Les rôles respectifs de la CNDP, des maîtres d'ouvrage et du garant 10
Les objectifs de la concertation 10
Les outils de la concertation 10

Préambule

Les dates clefs de la participation du public

- 2005 : débat public mené par Philippe MARZOLF et sa CPDP
- 2013, 2017, 20219 et 2021 : Publication des rapports intermédiaires de concertation continue des garants successifs Philippe MARZOLF (2013) puis Philippe QUEVREMONT
- **17 janvier 2022 au 28 février 2022 : enquête publique sur le projet des phases 1 et 2.**

Les principes de la mission assignée au garant par la CNDP

La Commission nationale du débat public (CNDP) est une institution indépendante du gouvernement, chargée de défendre le droit individuel de participer et d'être informé sur des projets ayant des impacts sur l'environnement. Afin de veiller au bon respect de ce droit, elle désigne une personne neutre au projet et indépendante à l'égard de toute personne (maître d'ouvrage, parties prenantes, etc.) dont le rôle est de garantir la qualité des démarches de concertation mises en place par le porteur de projet.

Tout au long de sa mission, le garant fait attention à la transparence, la sincérité et l'intelligibilité des informations transmises, à traiter de manière équivalente chaque argument quel que soit son origine (expert, responsable du projet, citoyen, élu, etc.) et à inclure tous les publics, en particulier les plus éloignés de la décision.

Dans le cadre de la concertation continue, le garant s'assure que :

- les recommandations du garant et les engagements du maître d'ouvrage soient bien pris en compte ;
- les conditions d'un dialogue entre tous les publics soient réunies et que le responsable du projet apporte des réponses aux arguments et interrogations du public ;
- les évolutions du projet et l'ensemble des études et des expertises soient transmises de manière intelligible et complète au public, puis fassent l'objet d'échanges.

Le garant reçoit une lettre de mission qui spécifie les attentes de la Commission nationale du débat publique concernant la démarche participative et informative dans le cadre du projet.

Fiche d'd'identité du projet

Maitres d'ouvrage :

SNCF Réseau et SNCF Gares et Connexions

Contexte et localisation du projet :

LNPCA inclut deux étapes successives : le projet des phases 1 et 2 désormais déclaré d'utilité publique (13 octobre 2022), et le futur projet des phases 3 et 4.

Localisation du projet :

Région Provence Côte d'Azur (3 départements littoraux)

Objectifs du projet selon l'arrêté de DUP :

Les avantages attendus du projet ferroviaire des phases 1 et 2 de la LNPCA répondent à des objectifs de gains de régularité et de capacité dédiés au service des transports du quotidien tout en demeurant compatibles avec la réalisation future de sections de lignes nouvelles des phases 3 et 4.

Coût estimé des phases 1 et 2 :

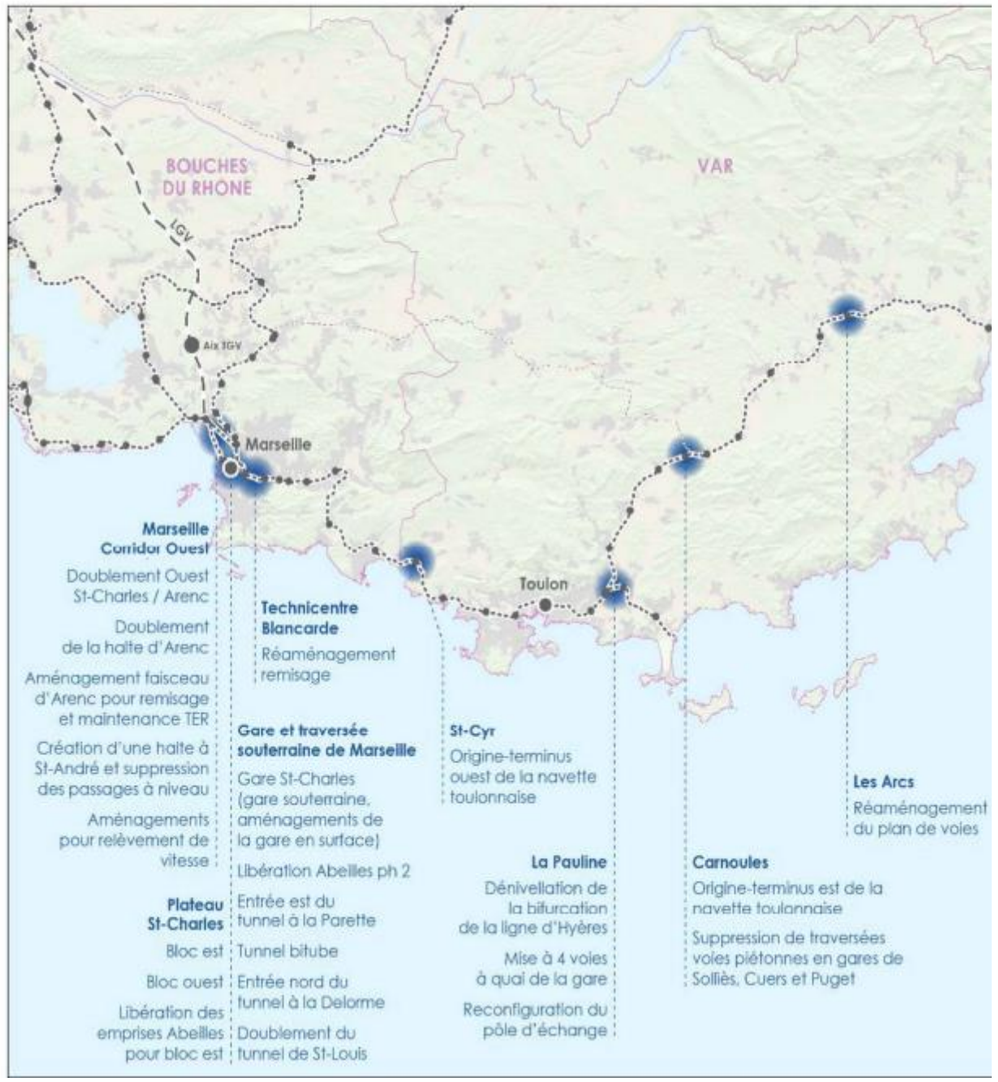
3,55 milliards d'euros hors taxes (source arrêté inter préfectoral de DUP, annexe 2).

Calendrier des phases 1 et 2 :

Le projet incluant la gare souterraine de Marseille pourrait être achevé à partir de 2032, en fonction du scénario de financement à retenir

Caractéristiques principales des phases 1 et 2 :

Le projet des phases 1 et 2 inclut 28 opérations élémentaires (voir la carte ci-dessous, source arrêté inter préfectoral de DUP annexe 2). Les plus importantes correspondent à la réalisation d'une gare et d'une traversée souterraines à Marseille.



Rappel du déroulement de la concertation continue jusqu'en 2021

Le rapport de synthèse du garant en vue de l'enquête publique daté du 14 décembre 2021 résume les évènements du projet et de la concertation intervenus entre 2005 et 2021. Il présente les avis du public émis depuis 2019 et leur prise en compte par le maître d'ouvrage. Ce rapport est disponible sur le site internet de la concertation[1] et sur celui de la CNDP.

Evolution du projet

Les étapes successives du projet entre 2020 et 2022

Entre décembre 2020 et octobre 2022, quatre étapes successives ont profondément modifié les conditions de préparation du projet ferroviaire LNPCA (ligne nouvelle Provence Côte d'Azur) :

1. Sollicitée par le maître d'ouvrage SNCF Réseau, la Commission nationale du débat public (CNDP) l'a invité à poursuivre jusqu'à l'enquête publique la concertation relative au projet des phases 1 & 2 de LNPCA (2 décembre 2020). Le garant a été alors destinataire d'une lettre de mission signée par la présidente de la CNDP (8 décembre 2020).

2. Cette concertation s'est poursuivie en 2021. Le garant en a rendu compte le 14 décembre 2021 dans un rapport de synthèse en vue de l'enquête publique, publié sur le site internet de la concertation[2] et sur celui de la CNDP.

3. Cette enquête publique s'est déroulée du 17 janvier au 28 février 2022. La commission d'enquête publique a considéré que cette enquête était l'aboutissement de nombreuses phases de concertation ayant mobilisé un public nombreux[3]. La participation du public à l'enquête a également été importante, avec plus de 1500 contributions déposées[4].
Le 22 avril 2022 la commission a rendu un avis favorable assorti de 9 réserves et de 16 recommandations. Aucune de ces réserves ne concerne les concertations passées. Deux de ces réserves[5] concernent directement l'information future du public, deux autres[6] ont également des incidences sur ce point (voir plus loin).

4. Le maître d'ouvrage a adapté son projet en fonction de l'avis de la commission d'enquête. Les réserves de cette commission ayant alors été levées, un arrêté inter préfectoral du 13 octobre 2022 a déclaré d'utilité publique (DUP) les travaux nécessaires à la réalisation des phases 1 et 2 de LNPCA comprenant 28[7] opérations élémentaires.

[1] https://www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr/documents
[2] https://www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr/documents
[3] Voir les conclusions motivées de la commission d'enquête page 37
[4] Voir les conclusions motivées de la commission d'enquête page 9
[5] Réserves 6 et 7
[6] La réserve 5 consacrée aux protections contre les nuisances en phase chantier inclut des éléments concernant l'information du public. De même pour la réserve 4 consacrée à l'information des propriétaires fonciers
[7] 28 opérations élémentaires, chacune étant assortie d'une évaluation de son coût prévisionnel, sont citées dans l'annexe 1 de l'arrêté inter préfectoral déclarant l'utilité publique (13 octobre 2022). Ce décompte n'exclut pas que les maîtres d'ouvrage puissent effectuer certains regroupements opérationnels ensuite.

Participation du public en 2022

L'enquête publique sur le projet des phases 1 et 2

Pour l'année 2022, la participation du public au projet a été essentiellement assurée par l'enquête publique. Celle-ci s'est déroulée du 17 janvier au 28 février 2022. Le présent rapport du garant n'a pas à présenter ni à formuler un avis sur cette enquête, qui relève d'une autre autorité et d'un autre chapitre du code de l'environnement[8]. Le lecteur peut consulter le dossier d'enquête, ainsi que le rapport et les conclusions de la commission d'enquête publique sur le site internet de la concertation du projet LNPCA[9].

Le présent rapport du garant présente en revanche les conséquences à tirer au titre de la future participation du public.

Suite de la concertation continue

Les conséquences de ces étapes successives sont importantes en ce qui concerne l'information et la participation du public :

- Le projet des phases 1 & 2 LNPCA entre dans une période opérationnelle pendant laquelle vont se dérouler des études, puis des travaux, pour chacun des sites du projet. Les maîtres d'ouvrage SNCF Réseau et SNCF Gares et Connexions devront tenir les engagements pris en réponse aux réserves de la commission d'enquête publique (voir plus loin).

  Le code de l'environnement[10] prévoit en outre que la CNDP doive veiller *« au respect de bonnes conditions d'information du public pendant la phase de réalisation des projets […] jusqu'à la réception des équipements et travaux »*. La partie suivante de ce rapport présente les dispositions prises ou à prendre à ce sujet.

- La CNDP a précisé le 2 décembre 2020 que les phases 3 et 4 de LNPCA *« devront faire l'objet d'une nouvelle saisine de la CNDP préalablement aux futures enquêtes publiques »*. Dans l'attente de cette nouvelle saisine le maître d'ouvrage continue d'être responsable des modalités d'information et de participation du public[11], et le garant nommé par la CNDP doit continuer à y veiller. La dernière partie de ce rapport présente les dispositions prises ou à prendre à ce sujet.

[8] Voir le chapitre III du titre II du livre 1er du code de l'environnement à partir de l'article L123-1-A
[9] https://www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr/documents
[10] L121-1 II CE
[11] L'article L121-13-1 du code de l'environnement est toujours d'application pour le projet LNPCA pour lequel la participation du public a été engagée en 2005.

Information du public pendant la mise en œuvre du projet des phases 1 & 2

Les rôles respectifs de la CNDP, des maîtres d'ouvrage et du garant

La maîtrise d'ouvrage est partagée entre SNCF Réseau et SNCF Gares et Connexions, ceux-ci sont responsables de la mise en œuvre des engagements pris pour lever les réserves émises par la commission d'enquête publique.

La loi (code de l'environnement) ne précise pas quelles dispositions **la CNDP** doit prendre afin d'exercer sa responsabilité de veiller « *au respect de bonnes conditions d'information du public* ». D'un commun accord, la CNDP et les maîtres d'ouvrage sont cependant convenus de demander au garant de suivre, pour le compte de la CNDP, cette mise en œuvre de l'information du public, grâce notamment à sa participation aux instances de gouvernance du projet (comité de pilotage et comité technique), et à la fourniture par SNCF Réseau de la veille presse. L'expérience permettra éventuellement de préciser les autres modes d'action du garant.

Le rôle du garant sera différent de celui qu'il a assumé pour les concertations intervenues sur ces mêmes phases 1 et 2 avant l'enquête publique, dans la mesure où le code de l'environnement ne prévoit pas, après cette enquête, la possibilité d'une véritable délégation au garant de la responsabilité de veille attribuée à la CNDP. Dans la pratique, le garant devra aussi tenir compte du très grand nombre de chantiers à couvrir sur trois départements, pour des durées qui seront longues. Son action visera donc plutôt à veiller *a priori* à ce que les maîtres d'ouvrage mettent en place les dispositions pratiques sur lesquelles ils se sont engagés (voir plus loin 1.2.). Dans l'hypothèse où des défaillances majeures dans l'information du public seraient constatées, le garant préparera en outre un diagnostic et instruira les mesures correctrices à proposer à la CNDP.

Il convient enfin de rappeler que la responsabilité de *« veille »* attribuée par la loi à la CNDP ne couvre pas le champ de l'urbanisme, ce qui exclut, par exemple, la mise en conformité des plans locaux d'urbanisme (PLU)

Les engagements pris par la maîtrise d'ouvrage

La loi (code de l'environnement) ne précise pas non plus la façon dont le maître d'ouvrage, seul à même de donner au public des informations pertinentes, doit le faire. La référence des dispositions à prendre, pour la mise en œuvre de l'information du public pendant les périodes d'études techniques puis de réalisation (chantiers) des travaux des phases 1 et 2, est donc à rechercher dans l'arrêté inter préfectoral du 13 octobre 2022 déclarant le projet d'utilité publique.

L'annexe 2 de cet arrêté[12] précise les engagements des maîtres d'ouvrage ayant permis de lever les réserves de la commission d'enquête publique. Compte tenu de leur importance, il convient de rappeler dans ce rapport les quatre ensembles d'engagements pris dans le domaine de l'information du public, en commençant par ceux dont la portée est la plus générale :

- *« SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions […] s'engagent à créer des comités de suivi des travaux associant les représentants des communes concernées, des associations et des riverains ; à mettre en place un système de communication consultable au quotidien pour l'information des riverains sur le déroulement du chantier avec un dispositif de prise en compte des suggestions et*

[12] Voir la partie 5 de l'annexe 2 de l'arrêté inter préfectoral du 13 octobre 20222

- *réclamations ; à mettre en place un dispositif d'informations sur un site internet. »* **(Engagements pris en réponse à la réserve 6 de la commission d'enquête publique**).

- *« SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions […] s'engagent à renforcer l'information dans le quartier Saint-Charles à Marseille, auprès des habitants, CIQ, syndics de copropriété, et à mettre en place progressivement une « maison du projet » qui permettra au public de venir s'informer sur l'opération en cours, sur l'avancement des travaux et de s'exprimer en cas de difficulté avérée. »*
« SNCF Réseau et SNCF Gares et Connexions s'engagent à mettre en place une maison du projet sur le site de Marseille Saint-Charles, dès le démarrage du chantier jusqu'à la mise en service. »
« Cette maison du projet sera prévue pour être évolutive de manière à accompagner la vie du projet. Elle montera en puissance au démarrage des travaux de la phase 1 pour atteindre sa « vitesse de croisière » à l'horizon des travaux de la phase 2 relatifs à la création de la gare de Saint-Charles souterraine. Dans cette perspective de longue durée, un objectif d'architecture modulable, de flexibilité des espaces, de renouvellement des contenus et de confort d'accueil sera poursuivi. »
« Une version dématérialisée, numérique, du matériau d'information développé pour la maison du projet de Marseille Saint-Charles, sera proposée afin de toucher un public plus large, notamment via le site internet du projet. » **(Engagements pris en réponse à la réserve 7 de la commission d'enquête publique)**.

- *« SNCF Réseau et SNCF G&C […] s'engagent à une communication spécifique auprès des personnes concernées par des emprises foncières (particuliers ou entreprises) dès l'officialisation de la DUP. »*
« Les études d'Avant-Projet ont notamment pour objectifs d'approfondir et de finaliser la solution technique retenue et d'optimiser les besoins fonciers du projet.
A l'issue de ces études, le dossier d'enquête parcellaire pourra être constitué. »
« La communication spécifique auprès des personnes concernées par des emprises foncières (particuliers ou entreprises) rapidement après la prise de l'arrêté de DUP (et donc avant l'enquête parcellaire officielle) sera conduite en tenant compte de cette nécessité d'approfondissement des études. » **(Engagements pris en réponse à la réserve 4 de la commission d'enquête publique)**.

- *« Dans le cadre des travaux en milieu urbain sur la gare de Marseille Saint Charles et la Halte de Saint André, les Maîtres d'Ouvrage prévoient différentes mesures de protection contre les nuisances en phase chantier, mesures qui pourront être présentées à la population dans le cadre du processus de concertation continue en réponse à la réserve n°6 de la Commission d'Enquête. »*
(Engagements pris en réponse à la réserve 5 de la commission d'enquête publique).

Programme de travail pour 2023

Le garant proposera aux maîtres d'ouvrage de définir les modalités d'échange d'information entre le maître d'ouvrage, les collectivités locales, le public et le garant pour les chantiers à venir, afin d'assurer la traçabilité des principales étapes d'information du public dans la mise en œuvre les engagements pris.

Le garant veillera en outre à ce que les engagements devant prendre effet *« rapidement après la prise de l'arrêté de DUP*[13] *»*, qui concernent l'information des propriétaires fonciers, commencent à s'inscrire dans la réalité.Le garant a par ailleurs demandé en comité de pilotage du projet LNPCA réuni le 30 novembre 2022 qu'un compte rendu annuel y soit présenté pour les actions d'information du public.

[13] Voir ci-dessus l'engagement pris par les maîtres d'ouvrage en réponse à la réserve 4 de la commission d'enquête publique

Participation du public à la préparation des phases 3 et 4

Les rôles respectifs de la CNDP, des maîtres d'ouvrage et du garant

En application de la décision de la CNDP du 2 décembre 2020, le maître d'ouvrage SNCF Réseau continue d'être responsable de l'information et de participation du public, et le garant doit également continuer à y veiller. Cette responsabilité cesserait si la CNDP, après avoir été saisie par le maître d'ouvrage, décidait de relancer elle-même la concertation, par exemple par l'organisation d'un nouveau débat public. A noter que le ministre chargé des transports, dans la décision[14] adressée au maître d'ouvrage le 7 juin 2021, a déjà pris position en ce sens.

Au moment où le présent rapport est finalisé, le garant n'a pas connaissance d'un calendrier prévisionnel précis établi par le maître d'ouvrage en ce qui concerne la concertation portant sur les phases 3 et 4 de LNPCA. Ce calendrier peut d'ailleurs dépendre d'éventuelles décisions ministérielles à prendre après un nouveau rapport du COI (comité d'orientation des infrastructures).

Les objectifs de la concertation

Dans l'hypothèse où un nouveau débat public serait organisé, la loi[15] prévoit un champ très large pour la participation du public. Il conviendrait en effet de *« débattre de l'opportunité, des objectifs et des caractéristiques principales du projet ou […], des enjeux socio-économiques qui s'y attachent ainsi que de[s] impacts significatifs sur l'environnement et l'aménagement du territoire. Ce débat […] permet, le cas échéant, de débattre de solutions alternatives, y compris, pour un projet, son absence de mise en œuvre. »*

Compte tenu de la sensibilité des territoires concernés, une nouvelle fois vérifiée à l'occasion de l'enquête publique sur le projet des phases 1 et 2 de LNPCA[16], le garant ne saurait trop recommander de respecter ces orientations le plus fidèlement possible, y compris dans l'hypothèse où la concertation se poursuivrait sans que le recours à un nouveau débat public soit décidé.

Les outils de la concertation

En vue de maintenir la continuité de la concertation avec le public, il convient que le site internet de la concertation continue de mentionner les informations pertinentes sur l'avancement du projet LNPCA. Les informations les plus importantes doivent de même continuer à être diffusées aux personnes qui ont communiqué leur adresse électronique au maître d'ouvrage au cours des phases précédentes de la concertation.

[14] Cette décision peut être consultée sur le site de la concertation : *https://www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr/documents*
[15] Article L121-1 CE
[16] A la page 16 du procès-verbal de synthèse des observations du public (annexe 9 du rapport), la commission d'enquête publique mentionne que 9,2 % des observations du public concernaient les phases 3 et 4 de LNPCA, qui n'étaient pourtant pas incluses dans cette enquête.

4.2 BILAN INTERMEDIAIRE 2023

Rapport intermédiaire de la concertation continue en 2023

Ligne nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA)

Philippe QUEVREMONT
Garant nommé par la CNDP

31 janvier 2024

commission nationale du débat public

Rapport intermédiaire de concertation continue jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique des phases 3 et 4 et d'information du public sur la réalisation des phase 1 et 2

Sommaire

Préambule 3
Les dates clefs de la participation du public 3
Les principes de la mission assignée au garant par la CNDP 3
Fiche d'd'identité du projet 4
Rappel du déroulement de la concertation continue jusqu'en 2021 6
Evolution du projet 6
Les étapes successives du projet entre 2020 et 2022 6
Participation du public en 2022 7
L'enquête publique sur le projet des phases 1 et 2 7
Suites de la concertation continue 7
Information du public pendant la mise en œuvre du projet des phases 1 & 2 8
Les rôles respectifs de la CNDP, des maîtres d'ouvrage et du garant 8
Les engagements pris par la maîtrise d'ouvrage 8
Le suivi en 2023 des engagements pris par les maîtres d'ouvrage et le rôle du garant 9
Programme de travail pour 2024 10
Participation du public à la préparation des phases 3 & 4 10
Les rôles respectifs de la CNDP, des maîtres d'ouvrage et du garant 10
Les objectifs de la concertation 11
- Les outils de la concertation 11

Préambule

Les dates clefs de la participation du public

- 2005 : débat public mené par Philippe MARZOLF et sa CPDP
- 2013, 2017, 20219 et 2021 : Publication des rapports intermédiaires de concertation continue des garants successifs Philippe MARZOLF (2013) puis Philippe QUEVREMONT
- **17 janvier 2022 au 28 février 2022 : enquête publique sur le projet des phases 1 et 2.**

Les principes de la mission assignée au garant par la CNDP

La Commission nationale du débat public (CNDP) est une institution indépendante du gouvernement, chargée de défendre le droit individuel de participer et d'être informé sur des projets ayant des impacts sur l'environnement. Afin de veiller au bon respect de ce droit, elle désigne une personne neutre au projet et indépendante à l'égard de toute personne (maître d'ouvrage, parties prenantes, etc.) dont le rôle est de garantir la qualité des démarches de concertation mises en place par le porteur de projet.

Tout au long de sa mission, le garant fait attention à la transparence, la sincérité et l'intelligibilité des informations transmises, à traiter de manière équivalente chaque argument quel que soit son origine (expert, responsable du projet, citoyen, élu, etc.) et à inclure tous les publics, en particulier les plus éloignés de la décision.

Dans le cadre de la concertation continue, le garant s'assure que :

- les recommandations du garant et les engagements du maître d'ouvrage soient bien pris en compte ;
- les conditions d'un dialogue entre tous les publics soient réunies et que le responsable du projet apporte des réponses aux arguments et interrogations du public ;
- les évolutions du projet et l'ensemble des études et des expertises soient transmises de manière intelligible et complète au public, puis fassent l'objet d'échanges.

Le garant reçoit une lettre de mission qui spécifie les attentes de la Commission nationale du débat publique concernant la démarche participative et informative dans le cadre du projet.

Fiche d'd'identité du projet

Maitres d'ouvrage :

SNCF Réseau et SNCF Gares et Connexions

Contexte et localisation du projet :

LNPCA inclut deux étapes successives : le projet des phases 1 et 2 désormais déclaré d'utilité publique (13 octobre 2022), et le futur projet des phases 3 et 4.

Localisation du projet :

Région Provence Côte d'Azur (3 départements littoraux)

Objectifs du projet selon l'arrêté de DUP :

Les avantages attendus du projet ferroviaire des phases 1 et 2 de la LNPCA répondent à des objectifs de gains de régularité et de capacité dédiés au service des transports du quotidien tout en demeurant compatibles avec la réalisation future de sections de lignes nouvelles des phases 3 et 4.

Coût estimé des phases 1 et 2 :

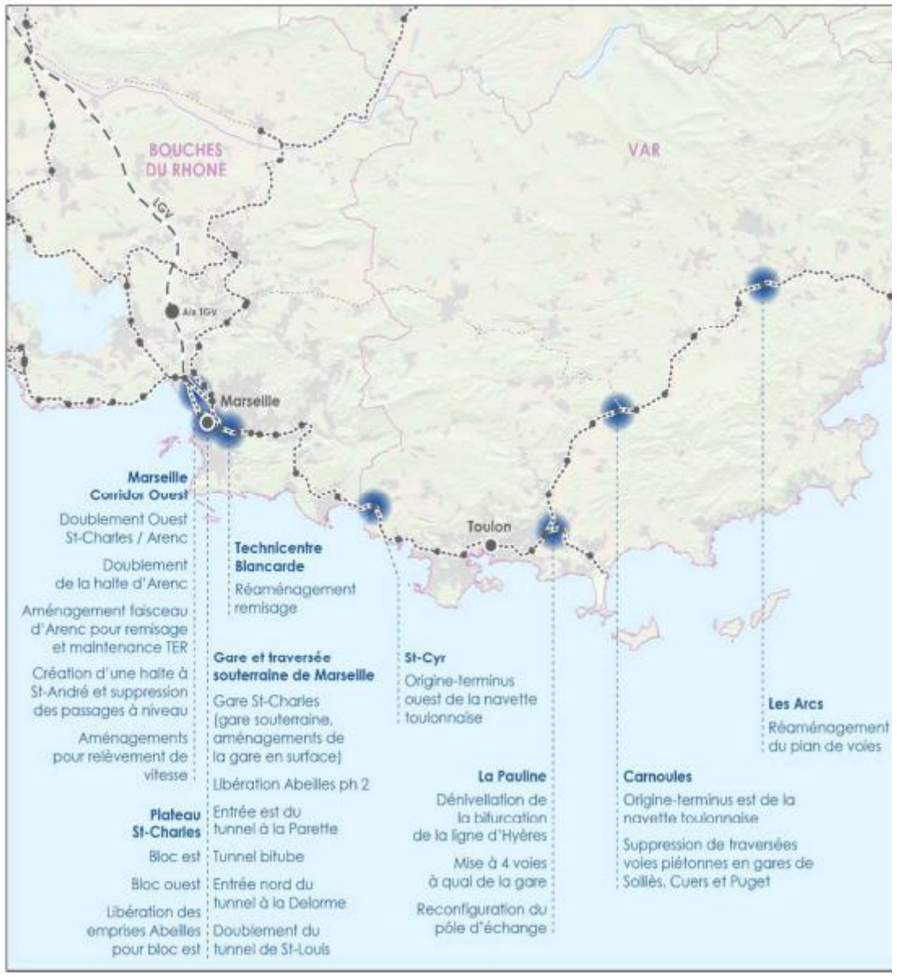
3,55 milliards d'euros hors taxes (source arrêté inter préfectoral de DUP, annexe 2).

Calendrier des phases 1 et 2 :

Le projet incluant la gare souterraine de Marseille pourrait être achevé à partir de 2032, en fonction du scénario de financement à retenir

Caractéristiques principales des phases 1 et 2 :

Le projet des phases 1 et 2 inclut 28 opérations élémentaires (voir la carte ci-dessous, source arrêté inter préfectoral de DUP annexe 2). Les plus importantes correspondent à la réalisation d'une gare et d'une traversée souterraines à Marseille.



Rappel du déroulement de la concertation continue jusqu'en 2021

Le rapport de synthèse du garant en vue de l'enquête publique daté du 14 décembre 2021 résume les évènements du projet et de la concertation intervenus entre 2005 et 2021. Il présente les avis du public émis depuis 2019 et leur prise en compte par le maître d'ouvrage. Ce rapport est disponible sur le site internet de la concertation[1] et sur celui de la CNDP[2].

Evolution du projet

Les étapes successives du projet entre 2020 et 2022

Entre décembre 2020 et octobre 2022, quatre étapes successives ont profondément modifié les conditions de préparation du projet ferroviaire LNPCA (ligne nouvelle Provence Côte d'Azur) :

1. Sollicitée par le maître d'ouvrage SNCF Réseau, la Commission nationale du débat public (CNDP) l'a invité à poursuivre jusqu'à l'enquête publique la concertation relative au projet des phases 1 & 2 de LNPCA (2 décembre 2020). Le garant a été alors destinataire d'une lettre de mission signée par la présidente de la CNDP (8 décembre 2020).

2. Cette concertation s'est poursuivie en 2021. Le garant en a rendu compte le 14 décembre 2021 dans un rapport de synthèse en vue de l'enquête publique, publié sur le site internet de la concertation[3] et sur celui de la CNDP.

3. Cette enquête publique s'est déroulée du 17 janvier au 28 février 2022. La commission d'enquête publique a considéré que cette enquête était l'aboutissement de nombreuses phases de concertation ayant mobilisé un public nombreux[4]. La participation du public à l'enquête a également été importante, avec plus de 1500 contributions déposées[5].
Le 22 avril 2022 la commission a rendu un avis favorable assorti de 9 réserves et de 16 recommandations. Aucune de ces réserves ne concerne les concertations passées. Deux de ces réserves[6] concernent directement l'information future du public, deux autres[7] ont également des incidences sur ce point (voir plus loin).

4. Le maître d'ouvrage a adapté son projet en fonction de l'avis de la commission d'enquête. Les réserves de cette commission ayant alors été levées, un arrêté inter préfectoral du 13 octobre 2022 a déclaré d'utilité publique (DUP) les travaux nécessaires à la réalisation des phases 1 et 2 de LNPCA comprenant 28[8] opérations élémentaires.

---

[1] https://www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr/documents/concertationshttps://www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr/documents
[2] https://www.google.fr/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&ved=2ahUKEwjZrt-Ry4CEAxVPVaQEHVqrCx0QFnoECA0QAQ&url=https%3A%2F%2Fwww.debatpublic.fr%2Fsites%2Fdefault%2Ffiles%2F2021-12%2FRapport%2520de%2520synthe%25CC%2580se%2520du%2520garant%2520-final.pdf&usg=AOvVaw3ZlGEA5GmiDuDgsYjZqxVg&opi=89978449
[3] https://www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr/documents
[4] Voir les conclusions motivées de la commission d'enquête page 37
[5] Voir les conclusions motivées de la commission d'enquête page 9
[6] Réserves 6 et 7
[7] La réserve 5 consacrée aux protections contre les nuisances en phase chantier inclut des éléments concernant l'information du public. De même pour la réserve 4 consacrée à l'information des propriétaires fonciers
[8] 28 opérations élémentaires, chacune étant assortie d'une évaluation de son coût prévisionnel, sont citées dans l'annexe 1 de l'arrêté inter préfectoral déclarant l'utilité publique (13 octobre 2022). Ce décompte n'exclut pas que les maîtres d'ouvrage puissent effectuer certains regroupements opérationnels ensuite.

Participation du public en 2022

L'enquête publique sur le projet des phases 1 et 2

Pour l'année 2022, la participation du public au projet a été essentiellement assurée par l'enquête publique. Celle-ci s'est déroulée du 17 janvier au 28 février 2022. Le présent rapport du garant n'a pas à présenter ni à formuler un avis sur cette enquête, qui relève d'une autre autorité et d'un autre chapitre du code de l'environnement[9]. Le lecteur peut consulter le dossier d'enquête, ainsi que le rapport et les conclusions de la commission d'enquête publique sur le site internet de la concertation du projet LNPCA[10].

Le présent rapport du garant présente en revanche les conséquences à tirer au titre de la future participation du public.

Suites de la concertation continue

Les conséquences de ces étapes successives sont importantes en ce qui concerne l'information et la participation du public :

- Le projet des phases 1 & 2 LNPCA entre dans une période opérationnelle pendant laquelle vont se dérouler des études puis des travaux, pour chacun des sites du projet. Les maîtres d'ouvrage SNCF Réseau et SNCF Gares et Connexions devront tenir les engagements pris en réponse aux réserves de la commission d'enquête publique (voir plus loin).

  Le code de l'environnement[11] prévoit en outre que la CNDP doive veiller *« au respect de bonnes conditions d'information du public pendant la phase de réalisation des projets […] jusqu'à la réception des équipements et travaux »*. La partie suivante de ce rapport présente les dispositions prises ou à prendre à ce sujet.

- La CNDP a précisé le 2 décembre 2020 que les phases 3 et 4 de LNPCA *« devront faire l'objet d'une nouvelle saisine de la CNDP préalablement aux futures enquêtes publiques »*. Dans l'attente de cette nouvelle saisine le maître d'ouvrage continue d'être responsable des modalités d'information et de participation du public[12], et le garant nommé par la CNDP doit continuer à y veiller. La dernière partie de ce rapport présente les dispositions prises ou à prendre à ce sujet.

[9] Voir le chapitre III du titre II du livre 1er du code de l'environnement à partir de l'article L123-1-A
[10] https://www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr/documents/enquete-publique-et-dup
[11] L121-1 II CE
[12] L'article L121-13-1 du code de l'environnement est toujours d'application pour le projet LNPCA pour lequel la participation du public a été engagée en 2005.

Information du public pendant la mise en œuvre du projet des phases 1 & 2

Les rôles respectifs de la CNDP, des maîtres d'ouvrage et du garant

La maîtrise d'ouvrage est partagée entre SNCF Réseau et SNCF Gares et Connexions, ceux-ci sont responsables de la mise en œuvre des engagements pris pour lever les réserves émises par la commission d'enquête publique.

La loi (code de l'environnement) ne précise pas quelles dispositions **la CNDP** doit prendre afin d'exercer sa responsabilité de veiller *« au respect de bonnes conditions d'information du public »*. D'un commun accord, la CNDP et les maîtres d'ouvrage sont cependant convenus de demander au garant de suivre, pour le compte de la CNDP, cette mise en œuvre de l'information du public, grâce notamment à sa participation aux instances de gouvernance du projet (comité de pilotage et comité technique), et à la fourniture par SNCF Réseau de la veille presse. L'expérience permettra éventuellement de préciser les autres modes d'action du garant.

Le rôle du garant est différent de celui qu'il a assumé pour les concertations intervenues sur ces mêmes phases 1 et 2 avant l'enquête publique, dans la mesure où le code de l'environnement ne prévoit pas, après cette enquête, la possibilité d'une véritable délégation au garant de la responsabilité de veille attribuée à la CNDP. Dans la pratique, le garant devra aussi tenir compte du très grand nombre de chantiers à couvrir sur trois départements, pour des durées qui seront longues. Son action vise donc plutôt à veiller *a priori* à ce que les maîtres d'ouvrage mettent en place les dispositions pratiques sur lesquelles ils se sont engagés (voir plus loin 1.2.). Dans l'hypothèse où des défaillances majeures dans l'information du public seraient constatées, le garant préparera en outre un diagnostic et instruira les mesures correctrices à proposer à la CNDP.

Il convient enfin de rappeler que la responsabilité de *« veille »* attribuée par la loi à la CNDP ne couvre pas le champ de l'urbanisme, ce qui exclut, par exemple, la mise en conformité des plans locaux d'urbanisme (PLU)

Les engagements pris par la maîtrise d'ouvrage

La loi (code de l'environnement) ne précise pas non plus la façon dont le maître d'ouvrage, seul à même de donner au public des informations pertinentes, doit le faire. La référence des dispositions à prendre, pour la mise en œuvre de l'information du public pendant les périodes d'études techniques puis de réalisation (chantiers) des travaux des phases 1 et 2, est donc à rechercher dans l'arrêté inter préfectoral du 13 octobre 2022 déclarant le projet d'utilité publique.

L'annexe 2 de cet arrêté[13] précise les engagements des maîtres d'ouvrage ayant permis de lever les réserves de la commission d'enquête publique. Compte tenu de leur importance, il convient de rappeler dans ce rapport les quatre ensembles d'engagements pris dans le domaine de l'information du public, en commençant par ceux dont la portée est la plus générale[14] :

- *« SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions […] s'engagent à créer des comités de suivi des travaux associant les représentants des communes concernées, des associations et des riverains*

[13] Voir la partie 5 de l'annexe 2 de l'arrêté inter préfectoral du 13 octobre 20222
[14] Le garant n'a pas pris part à la préparation de ces engagements, sa mission au titre de la concertation de suivi pour les phases 1 & 2 de LNPCA était en effet achevée depuis le début de l'enquête publique.

; à mettre en place un système de communication consultable au quotidien pour l'information des riverains sur le déroulement du chantier avec un dispositif de prise en compte des suggestions et réclamations ; à mettre en place un dispositif d'informations sur un site internet. » **(Engagements pris en réponse à la réserve 6 de la commission d'enquête publique)**.

- *« SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions […] s'engagent à renforcer l'information dans le quartier Saint-Charles à Marseille, auprès des habitants, CIQ, syndics de copropriété, et à mettre en place progressivement une « maison du projet » qui permettra au public de venir s'informer sur l'opération en cours, sur l'avancement des travaux et de s'exprimer en cas de difficulté avérée. »*
  « SNCF Réseau et SNCF Gares et Connexions s'engagent à mettre en place une maison du projet sur le site de Marseille Saint-Charles, dès le démarrage du chantier jusqu'à la mise en service. »
  « Cette maison du projet sera prévue pour être évolutive de manière à accompagner la vie du projet. Elle montera en puissance au démarrage des travaux de la phase 1 pour atteindre sa « vitesse de croisière » à l'horizon des travaux de la phase 2 relatifs à la création de la gare de Saint-Charles souterraine. Dans cette perspective de longue durée, un objectif d'architecture modulable, de flexibilité des espaces, de renouvellement des contenus et de confort d'accueil sera poursuivi. »
  « Une version dématérialisée, numérique, du matériau d'information développé pour la maison du projet de Marseille Saint-Charles, sera proposée afin de toucher un public plus large, notamment via le site internet du projet. » **(Engagements pris en réponse à la réserve 7 de la commission d'enquête publique)**.

- *« SNCF Réseau et SNCF G&C […] s'engagent à une communication spécifique auprès des personnes concernées par des emprises foncières (particuliers ou entreprises) dès l'officialisation de la DUP. »*
  « Les études d'Avant-Projet ont notamment pour objectifs d'approfondir et de finaliser la solution technique retenue et d'optimiser les besoins fonciers du projet.
  A l'issue de ces études, le dossier d'enquête parcellaire pourra être constitué. »
  « La communication spécifique auprès des personnes concernées par des emprises foncières (particuliers ou entreprises) rapidement après la prise de l'arrêté de DUP (et donc avant l'enquête parcellaire officielle) sera conduite en tenant compte de cette nécessité d'approfondissement des études. » **(Engagements pris en réponse à la réserve 4 de la commission d'enquête publique)**.

- *« Dans le cadre des travaux en milieu urbain sur la gare de Marseille Saint Charles et la Halte de Saint André, les Maîtres d'Ouvrage prévoient différentes mesures de protection contre les nuisances en phase chantier, mesures qui pourront être présentées à la population dans le cadre du processus de concertation continue en réponse à la réserve n°6 de la Commission d'Enquête. »*
  (Engagements pris en réponse à la réserve 5 de la commission d'enquête publique).

Le suivi en 2023[15] des engagements pris par les maîtres d'ouvrage et le rôle du garant

Les maîtres d'ouvrage ont été fortement mobilisés en 2023 par leurs responsabilités propres, notamment par la préparation des marchés des études préalables aux travaux et par la définition au sein d'une convention-cadre des responsabilités respectives des maîtres d'ouvrage, des collectivités territoriales cofinanceurs du projet et de la société Ligne nouvelle Provence Côte d'Azur.

Le garant a proposé aux maîtres d'ouvrage de continuer à réunir chaque année le collège des acteurs qui avait été mis en place depuis 2011 pour le projet LNPCA, bien que la concertation continue soit terminée pour les phases 1 et 2 depuis l'enquête publique. Les maîtres d'ouvrage ont réuni le 18 octobre 2023 les acteurs concernés par ces deux phases. Cette réunion a faiblement mobilisé les acteurs de terrain et aucune observation n'a été présentée par les participants au regard des modalités d'information du public à intervenir pendant la réalisation du projet des phases 1 et 2 de LNPCA. Le maître d'ouvrage n'a donné aucune information nouvelle relative aux phases 3 et 4 du projet, qui sont en attente d'une impulsion ministérielle et des crédits permettant de la concrétiser. L'absence d'invitation adressée aux associations antérieurement associées au collège des acteurs et concernées pour ces phases 3 et 4 a suscité une interrogation (pour les Alpes Maritimes) et une protestation (pour le Var).

Le garant est intervenu à plusieurs reprises, en particulier au cours des comités techniques (COTEC), pour inviter à préparer les dispositions concrètes à prendre par les maîtres d'ouvrage en application des engagements pris pour l'information du public. Au cours du comité de pilotage réuni le 14 novembre 2023, le garant a en outre proposé qu'à l'horizon du comité de pilotage de l'automne 2024, où la question de l'information du public et de la concertation devrait être à nouveau abordée, les maîtres d'ouvrage présentent les modalités d'intervention des comités de suivi et leur calendrier prévisionnel. Il a rappelé la nécessité de respecter un principe de pluralisme pour les échanges avec les associations et le public.

Le garant a proposé aux maîtres d'ouvrage, fin 2023, des modalités de constitution et de fonctionnement pour les comités de suivi annoncés par l'arrêté inter préfectoral ayant prononcé l'utilité publique du projet. Au cours du comité technique du 31 janvier 2024, les maîtres d'ouvrage ont présenté aux cofinanceurs le dispositif d'ensemble à mettre en place pour l'information du public et la communication du projet ; pour les comités de suivi leur intention est de s'inscrire dans le calendrier proposé en comité de pilotage.

Le garant a par ailleurs fait part aux maîtres d'ouvrage de ses observations relatives au nouveau site internet accessible au public, encore en construction au début de l'année 2024.

Programme de travail pour 2024

Le comité technique (COTEC) est convenu le 31 janvier 2024 de définir l'ensemble des actions à mener, au titre de l'information locale du public liée à chacun des sites du projet, et au titre de l'information générale du public liée à l'ensemble du projet. Se pose par ailleurs la question des modalités de préparation des actions de communication autour du projet souhaitées par les élus. Le comité de pilotage (COPIL) de l'automne 2024 devrait être saisi des propositions élaborées par le comité technique (COTEC) en ce qui concerne les comités de suivi annoncés par l'arrêté inter préfectoral ayant déclaré d'utilité publique le projet des phases 1 & et 2 de LNPCA.

Participation du public à la préparation des phases 3 & 4

Les rôles respectifs de la CNDP, des maîtres d'ouvrage et du garant

En application de la décision de la CNDP du 2 décembre 2020, le maître d'ouvrage SNCF Réseau continue d'être responsable de l'information et de participation du public, et le garant doit également continuer à y veiller. Cette responsabilité cesserait si la CNDP, après avoir été saisie par le maître d'ouvrage, décidait de relancer elle-même la concertation, par exemple par l'organisation d'un nouveau débat public. A noter que le ministre chargé des transports, dans la décision[16] adressée au maître d'ouvrage le 7 juin 2021, a pris position en ce sens.

[15] Cette partie couvre la période s'étendant de janvier 2023 à janvier 2024 inclus

[16] Cette décision peut être consultée sur le site de la concertation : *https://www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr/documents*

Au moment où le présent rapport est finalisé, le garant n'a pas connaissance d'un calendrier prévisionnel précis établi par le maître d'ouvrage en ce qui concerne la concertation portant sur les phases 3 et 4 de LNPCA. Selon les précisions apportées par le maître d'ouvrage au cours du collège des acteurs réuni le 18 octobre 2023, le calendrier des suites à donner dépendra d'éventuelles décisions ministérielles.

Les objectifs de la concertation

- Dans l'hypothèse où un nouveau débat public serait organisé, la loi[17] prévoit un champ très large pour la participation du public. Il conviendrait en effet de *« débattre de l'opportunité, des objectifs et des caractéristiques principales du projet ou […], des enjeux socio-économiques qui s'y attachent ainsi que de[s] impacts significatifs sur l'environnement et l'aménagement du territoire. Ce débat […] permet, le cas échéant, de débattre de solutions alternatives, y compris, pour un projet, son absence de mise en œuvre. »*
- Compte tenu de la sensibilité des territoires concernés, une nouvelle fois vérifiée à l'occasion de l'enquête publique sur le projet des phases 1 et 2 de LNPCA[18], le garant ne saurait trop recommander de respecter ces orientations le plus fidèlement possible, y compris dans l'hypothèse où la concertation se poursuivrait sans que le recours à un nouveau débat public soit encore décidé.

- ### Les outils de la concertation

En vue de maintenir la continuité de la concertation avec le public, il convient que le site internet de la concertation continue de mentionner les informations pertinentes sur l'avancement du projet LNPCA. Les informations les plus importantes doivent de même continuer à être diffusées aux personnes qui ont communiqué leur adresse électronique au maître d'ouvrage au cours des phases précédentes de la concertation. A ce titre les maîtres d'ouvrage ont prévu la diffusion d'une *newsletter*.

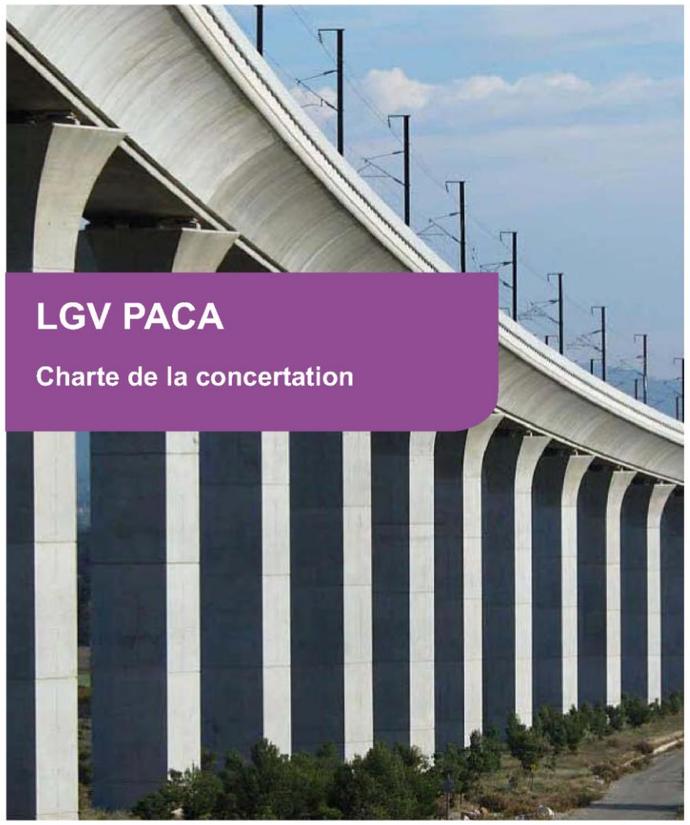
[17] Article L121-1 CE
[18] A la page 16 du procès-verbal de synthèse des observations du public (annexe 9 du rapport), la commission d'enquête publique mentionne que 9,2 % des observations du public concernaient les phases 3 et 4 de LNPCA, qui n'étaient pourtant pas incluses dans cette enquête.

5 AUTRES ANNEXES

5.1 LA CHARTE CONCERTATION 2010

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

LGV PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR



Charte de la concertation

SOMMAIRE

Historique et contexte ____ p3
Lexique ____ p4
Objectifs ____ p5
Définitions du public et des acteurs ____ p6
Champs de la concertation ____ p7
Articulation concertation et gouvernance ____ p8
Modalités d'information et de concertation ____ p10
Calendrier ____ p14
Suivi et évaluation de la concertation ____ p15
Pilotage et animation de la concertation ____ p15
Engagements ____ p15

La présente Charte encadre la démarche de concertation conduite par Réseau ferré de France (RFF), dans le cadre des études préalables à l'enquête d'utilité publique (EPEUP) de la LGV PACA.

1. Historique et contexte

Le débat public sur la LGV PACA s'est déroulé de **février à juillet 2005**. A l'issue de ce débat, Réseau ferré de France (RFF) a engagé des études complémentaires afin de parvenir au choix d'un scénario. En **février 2009**, le Ministre de l'Ecologie a missionné un médiateur pour animer un secrétariat permanent associant l'ensemble des parties prenantes. A l'issue de cette mission, le Ministre a décidé de la poursuite des études dans le cadre du scénario « Métropoles du Sud » (MDS). Lors de sa séance du **16 juillet 2009**, le Conseil d'administration de RFF a décidé de poursuivre les études afin de définir le projet qui sera présenté à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

Une convention de financement précise le déroulement et le champ de ces études. Elle a été signée par les partenaires cofinanceurs suivants : Etat, RFF, Région PACA, les départements des Bouches-du-Rhône, du Var et des Alpes-Maritimes, Communautés urbaines Marseille Provence Métropole et Nice Côte d'Azur, Communautés d'agglomération Toulon Provence Méditerranée et du Pays d'Aix.

« Concertation approfondie »

Dans le cadre des études complémentaires, **de l'automne 2006 au printemps 2008**, un dispositif de consultation des acteurs et d'information du public (CAIP) a été mené par RFF. Un bilan de ce dispositif a été réalisé au **printemps 2010**, présenté aux acteurs et transmis à la Commission Nationale du Débat Public (CNDP). Pour les études préalables à l'enquête d'utilité publique (EPEUP), RFF et les cofinanceurs ont décidé de « mener parallèlement au processus d'études, une concertation approfondie avec l'ensemble des acteurs intéressés au projet afin d'accompagner sa mise au point jusqu'à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique dans un souci d'ouverture, de dialogue et de transparence. »

Prenant acte des difficultés liées à la consultation de **2006 à 2008** et des attentes des acteurs, RFF a choisi d'élaborer le dispositif de concertation à venir en associant l'ensemble des catégories d'acteurs (cofinanceurs, collectivités locales non cofinanceurs, associations, acteurs socio-économiques) au sein d'un Comité de rédaction. La présente Charte a été élaborée au sein de ce Comité de rédaction, présentée et débattue en réunion plénière des acteurs le **30 novembre 2010**, puis validée par le Comité de pilotage en **janvier 2011**.

2. Lexique

Le projet LGV PACA

Le projet LGV PACA tient son périmètre du programme ferroviaire d'ensemble pour la région, tel que prédéfini à échéance 2040 par le secrétariat permanent en 2009, et comprenant la construction d'une infrastructure nouvelle à grande vitesse reliant Nice au réseau actuel à grande vitesse, ainsi que les opérations nécessaires à réaliser sur le réseau conventionnel. Le terme LGV PACA est employé dans ce sens dans la Charte.

L'information

L'information consiste à donner des éléments à la population concernée sur les projets à venir ou en cours. L'information doit être complète, claire et compréhensible par tous. Elle doit être sincère et objective vis-à-vis du public informé. L'information est portée à la connaissance de la population à travers différents supports : bulletin d'information, brochure de présentation du projet, site Internet, articles de presse, réunions publiques, etc.

La consultation

La consultation est un processus par lequel les décideurs demandent l'avis de la population afin de connaître leur opinion, leurs attentes et leurs besoins, à n'importe quel stade de l'avancement d'un projet. Celle-ci n'a cependant aucune certitude que ses remarques ou contributions soient prises en compte dans la décision finale.

La concertation

Une concertation est une attitude globale de demande d'avis sur un projet, par la consultation de personnes concernées par une décision avant qu'elle ne soit prise. La concertation est destinée à partager des idées et propositions en vue, si possible, de progresser ou d'enrichir le projet. La concertation porte un objectif de partage et de production en commun. L'autorité reste libre de sa décision mais s'engage à prendre en considération, si ce n'est en compte, les avis et propositions exprimés.

La gouvernance

Dans la présente Charte, la gouvernance désigne l'ensemble des processus et instances qui préparent directement la décision publique, prise in fine par le Ministre de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement. La gouvernance est précisée dans la convention de financement des études préalables à l'enquête d'utilité publique.

3. Objectifs

La concertation est ouverte à la participation de tous les publics concernés, à tous les échelons du projet. Elle a pour objet d'organiser des échanges constructifs conduisant au choix du meilleur projet de LGV (acceptable, réalisable et efficace), en articulation avec le développement du réseau classique dans ses dimensions locales, nationales et européennes, répondant aux principes du développement durable. Ses objectifs plus précis sont les suivants :

Articulation à la décision

- Recueillir les propositions du public et des acteurs pour la définition progressive du projet, en liaison avec les études et durant celles-ci.
- Contribuer à identifier les enjeux, les points durs, les avancées, pour éclairer, influencer et enrichir les décisions du Comité de pilotage.

Cohérence entre projet et territoires

- S'assurer de la mise en œuvre d'un système ferroviaire global (LGV-TER), adapté aux enjeux actuels et à une nécessaire vision prospective du développement durable du territoire à ses différentes échelles.
- Contribuer et veiller à l'interaction effective et cohérente entre l'élaboration du projet ferroviaire et les politiques et projets des territoires.

Information

- Organiser et assurer de manière transparente, la disponibilité permanente de l'ensemble des informations et des études auprès des acteurs, du public et des médias.
- Assurer une information régulière ou spécifique aux grandes étapes du projet ou à la demande des acteurs.

Suivi et évolution

- Garantir un dispositif de concertation souple, évolutif, exemplaire et innovant.
- Évaluer régulièrement le dispositif de concertation pour l'adapter tout au long du projet.

4. Définitions du public et des acteurs

Le public

Le public est constitué des personnes et des organisations concernées par le projet, sans restriction, qu'elles soient spécialisées ou non, qui ont un intérêt dans sa réalisation, qui résident sur les territoires impactés ou qui bénéficieront de ses services. Le dispositif de concertation veille au respect de l'équilibre entre les différents territoires et à la bonne représentation de tous, ceux qui auront un avantage à la réalisation, comme ceux qui en subiront les inconvénients et les contraintes. Tout membre du public a la possibilité de devenir acteur de la concertation sur le projet, s'il en fait la demande.

Les collectivités locales et leurs représentants

Les collectivités locales (collectivités territoriales et leurs groupements) qui ont en charge les intérêts de la population d'un territoire précis, sont impliquées dans le processus de concertation. Compte tenu de leurs responsabilités et de leurs compétences, les collectivités locales doivent être informées en continu de l'avancement du projet.

Les acteurs concernés

Les acteurs sont constitués des membres du public qui se manifestent formellement pour être informés et invités, et qui interviennent dans la concertation prévue par la Charte, tant qu'ils le désirent.
Les acteurs peuvent être notamment des élus, des représentants des milieux économiques, des syndicats professionnels, des associations, un simple citoyen, et autres...
Sur cette base, un listing des acteurs est tenu à jour par RFF, qui reprend également les personnes ayant participé aux échanges antérieurs (consultation des acteurs de 2006 à 2008, réunions des acteurs en 2010). Il comporte environ 480 personnes à la fin de l'année 2010.

Experts extérieurs

Des experts extérieurs peuvent être mobilisés pour éclairer les échanges à la demande des acteurs.

Le garant

Le garant nommé par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) à la demande de RFF, est chargé de veiller à la mise en œuvre des modalités d'information et de participation du public. Il est présent au Comité de la concertation, où il peut exprimer son avis sur le déroulement de la concertation, et sur la mise en œuvre de la présente Charte. Il fait également retour de ces éléments à la CNDP. Il peut assister à toutes les réunions de concertation, et être contacté directement par les acteurs en cas de difficulté particulière. Enfin, il participe activement à l'évaluation de la concertation, prévue au §9 de la présente Charte.

5. Champs de la concertation

La concertation a pour vocation de conduire au choix du meilleur projet de LGV (acceptable, réalisable et efficace) en articulation avec le développement du réseau classique dans ses dimensions locales, nationales et européennes, répondant aux principes du développement durable. La concertation est cadrée par les éléments suivants :

Cadrage du projet LGV PACA

- Le système ferroviaire global est indissociable des projets des territoires et des enjeux d'aménagement du territoire.
- Le scénario Métropoles du Sud et son prolongement vers l'Italie est le cadre du projet et de la concertation.

Un certain nombre de thèmes sont identifiés sur lesquels les différentes instances auront à se prononcer ou à se projeter, en prenant en compte les aspects économiques et financiers ainsi que les aspects sociaux et environnementaux, selon les principes du développement durable, pour répondre aux engagements du Grenelle de l'environnement.

Thèmes à aborder

- Gains de temps et gains de capacité.
- Dessertes (gares).
- Aménagement du territoire (multimodalité, projet de territoire).
- Les fuseaux de passage et leur justification.
- Phasage du projet (priorisation).
- Conditions d'insertion du projet (environnement, fractionnement (agriculture, trame verte, etc.), points durs, dynamiques territoriales existantes et à venir).
- Financement du système ferroviaire en projet (rigueur, éviter les dérapages).
- Méthodologie des études (grilles multicritères des enjeux), contenu des études.

6. Articulation concertation et gouvernance

La gouvernance du projet est définie par les textes réglementaires et la convention de financement des études préalables à l'enquête d'utilité publique. Les instances de gouvernance sont le Comité de pilotage, le Comité technique, les Comités territoriaux et les Comités thématiques. Les dispositions qui suivent complètent ces éléments, afin que les résultats de la concertation soient pris en compte dans la gouvernance du projet.

Comité de pilotage (COPIL)

Le Comité de pilotage présidé par le Préfet de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur assure le pilotage et la validation générale des études des projets jusqu'à leur mise à enquête d'utilité publique. Le Comité technique (COTECH) a pour missions l'appui au Comité de pilotage et la préparation de ses réunions.

Le Comité de pilotage s'engage à diffuser aux instances de concertation les comptes-rendus des instances de gouvernance du projet, dont ceux du Comité de pilotage. Par ailleurs, en tant que Maître d'ouvrage, RFF s'engage à mettre à la disposition des instances de concertation, dans chaque département, les cahiers des charges des études qu'il pilote.

Comité de la Concertation

Le Comité de la Concertation présidé par le Préfet de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, sera composé des Préfets de Département, des représentants des co-financeurs et du Garant de la concertation.

Ce comité assurera un suivi du dispositif de concertation et d'information du public.

Comité territorial (COTER)

Les Comités territoriaux sont destinés à recueillir et faire remonter au Comité de pilotage les observations, remarques, suggestions, etc., émises par l'ensemble de la société civile dans chaque département.

Missions :

Selon la convention de financement des études, « les comités territoriaux auront pour rôle de :

- ✓ émettre un avis sur les options de passage, dans le cadre des orientations données en Comité de pilotage, concernant les fonctionnalités et des bandes de passage (fuseaux) sur le territoire concerné,
- ✓ préconiser des aménagements au projet en accord avec le programme global validé par le Comité de pilotage,
- ✓ s'assurer de la prise en compte des enjeux locaux et globaux dans les études,
- ✓ proposer lorsqu'ils le jugent nécessaire des sujets à mettre à l'ordre du jour du Comité de pilotage,
- ✓ mettre en place, en tant que de besoin, un ou plusieurs « groupes de travail », sur des sujets spécifiques et strictement liés aux enjeux de leur aire géographique de responsabilité,
- ✓ veiller à la bonne application de la Charte de la concertation sur leur territoire de compétence. »

Composition :

Le Préfet de département propose au Comité de pilotage la liste des membres des Comités territoriaux, selon les termes de la convention de financement des études. Il est souhaitable que les collectivités non cofinanceurs concernées soient représentées parmi les collectivités locales et que les Comités territoriaux soient ouverts aux représentants du monde économique et aux associations.

Il est souhaitable que la méthode / démarche de composition soit homogène entre les trois Comités.
La composition doit être équilibrée entre les catégories, et permettre l'expression des spécificités de chaque département.

Partage d'information entre les Comités territoriaux :

Suivant les ordres du jour possibles, les Comités territoriaux peuvent se réunir en un même lieu.

Comités thématiques (COTHEM)

Les Comités thématiques sont des outils de la maîtrise d'ouvrage ; ils contribuent à la production des études. Leur composition est arrêtée par le Comité de pilotage, et peut être élargie à des personnalités compétentes ou à des acteurs concernés sur des thématiques transversales. Les Comités thématiques envisagés sont les suivants :

- comité thématique « Environnement et Développement Durable » (COTHEM E&DD),
- comité thématique « Services et Fonctionnalités » (COTHEM S&F),
- comité thématique « Gares », dont Gares&connexions sera partie prenante, (COTHEM GARES),
- comité thématique « Entreprises Ferroviaires » (COTHEM EF).

Ils s'appuient également sur la consultation des collectivités concernées. Le produit de leurs travaux est livré à la concertation, dans les instances de concertation.

7. Modalités d'information et de concertation

Les moyens d'organisation de l'information et de la concertation, et de mise en œuvre de la Charte sont à la charge du Maître d'ouvrage.

7.1. Information et communication

La communication envers le public a pour objectifs de :

- Donner des informations complètes et compréhensibles, et permettre d'accéder aux cahiers des charges et aux résultats des études, expertises, contributions et synthèses réalisées en amont de la concertation.
- Mettre à disposition dans tous les départements, l'intégralité des informations concernant le projet.
- Donner la possibilité au public de s'exprimer sur le projet.

Modalités

La première action consiste à mettre au même niveau d'information l'ensemble du public et des acteurs.

Le Maître d'ouvrage organisera un dispositif spécifique d'information en direction des acteurs, du public et des médias. Ce dispositif comprendra a minima les éléments suivants :

- Des réunions publiques réparties géographiquement de manière équilibrée, conformément aux modalités définies au §7.2 de la présente Charte.
- Un site Internet dédié au projet où seront mises à disposition régulièrement les informations fiables et disponibles sur le projet et où seront créés des espaces réservés aux échanges avec le public, selon les modalités définies au §7.2. Le Maître d'ouvrage s'engage à répondre aux questions qui y seront posées dans des délais raisonnables (Foire aux questions). Il contiendra une rubrique ouverte à l'expression du garant, et une rubrique ouverte à l'expression du Collège des acteurs.
- L'établissement et la diffusion d'une lettre d'information au moins deux fois par an.
- Se donner la possibilité de créer des lieux d'accueil par départements où les informations seront à disposition du public, avec des permanences.
- Organiser la rencontre du public avec adaptation aux territoires et ses dimensions culturelles. Le dispositif peut être défini avec le Collège des acteurs (exposition itinérante, etc.).
- Une attention particulière accordée à l'information des médias afin qu'ils puissent suivre la concertation sur le projet. La communication envers la presse pourra prendre la forme d'interventions partagées entre la Maîtrise d'ouvrage et les acteurs.

Des communications spécifiques seront prévues aux différentes étapes clés du projet. En particulier, une communication plus formelle sera prévue en amont et en aval des prises de décisions du Comité de pilotage.

7.2. Les instances de la concertation

Réunion départementale des acteurs

Une réunion départementale des acteurs est organisée une à deux fois par an, en présence du Comité territorial. Elle a pour objectif de présenter et de débattre des travaux effectués par le Comité territorial ainsi que des propositions qu'il adresse au Comité de pilotage.

Les groupes de travail géographiques et thématiques

Les groupes de travail peuvent être organisés géographiquement ou par thématiques. Leur création et leur périmètre de travail sont décidés par les Comité territoriaux.

Groupes de travail géographiques :

Au niveau local, des groupes de travail géographiques couvrent l'ensemble du territoire de projet. Ils sont constitués par secteurs géographiques dotés de spécificités communes, par tronçons territoriaux et par grandes agglomérations. Ils ont pour rôle de débattre des enjeux locaux des études, d'émettre un avis sur les options de passage dans le cadre des orientations données en Comité de pilotage. Les groupes de travail à cheval sur les limites départementales peuvent être créés à l'initiative conjointe des Présidents des Comités territoriaux concernés.

La composition de ces groupes de travail géographiques est fonction des spécificités du territoire concerné : la liste des personnes conviées doit être pertinente, et représentative. Elle est ouverte à toutes les collectivités et, d'une manière plus générale, à tout acteur qui désire s'exprimer sur les enjeux territoriaux portés à l'ordre du jour. Les échanges de ces groupes de travail géographiques sont transmis aux Comités territoriaux.

Groupes de travail thématiques :

Des groupes de travail thématiques peuvent être créés en tant que de besoin sur des sujets transversaux, à l'échelle départementale ou inter-départementale. Leur composition est fonction du thème débattu. Les groupes de travail transversaux peuvent être créés à l'initiative conjointe des Présidents des Comités territoriaux concernés.

Collège des acteurs

Le Collège des acteurs est l'instance de relais des acteurs à l'échelle globale du projet. Il réunit les représentants des acteurs non cofinanceurs pour faire part au Comité de pilotage de leurs avis et observations sur le déroulement du projet et plus particulièrement de la concertation. Il peut notamment alerter le Comité de pilotage sur des éléments qui n'auraient pas été suffisamment débattus ou étudiés jusque-là. Le Collège participe notamment à l'évaluation de la concertation, selon les modalités définies au §9 de la présente Charte. Le Maître d'ouvrage assure le fonctionnement du Collège des acteurs et la diffusion de ses avis auprès du Comité de Pilotage.

Le garant nommé par la Commission Nationale du Débat Public assiste aux réunions de ce Collège. Le garant s'assure que le Comité de pilotage a pris connaissance des avis du Collège des acteurs. Le Comité de pilotage peut auditionner un ou plusieurs représentants du Collège des acteurs.

Le Collège des acteurs **est composé des représentants des acteurs** tels que définis plus haut. Le Maître d'ouvrage invite tous les acteurs à se manifester s'ils souhaitent faire partie du Collège. Il invite ensuite les personnes concernées à s'organiser pour respecter un nombre maximum (de l'ordre de 30 à 40 personnes), et une répartition équilibrée par territoire et par catégorie d'acteurs (cf. §4). Le garant peut être un recours en cas de difficulté.

Le Collège des acteurs **décide des modalités de son fonctionnement**. Il s'organise pour recueillir les informations émanant des acteurs et des groupes de travail sur le territoire. Il se réunit au moins avant chaque Comité de pilotage.

Concertation avec les élus des collectivités locales

Les élus sont des relais de l'information du public et des partenaires de proximité pour la concertation : ils font l'objet d'un dispositif spécifique en termes d'information, de communication et de concertation.

Commissions consultatives :

Organisées par RFF, et présidées par les Préfets, ces commissions départementales sont composées des élus des collectivités locales des territoires concernés. Une commission consultative peut être réunie sur un enjeu particulier, ou sur un territoire chevauchant les limites départementales.

RFF présente régulièrement en commissions consultatives les avancées du projet. Elles permettent d'échanger de manière approfondie avec les élus à partir de leurs connaissances du territoire et des enjeux locaux, de leur permettre de s'approprier les éléments du projet, et de recueillir leur avis. Les représentants des collectivités aux Comités territoriaux relaient les échanges des commissions consultatives.

Rencontres locales avec les élus des territoires :

RFF diffuse en amont et le plus largement possible les résultats de son travail aux élus des territoires concernés par le projet et s'assure de leur bonne compréhension des dossiers transmis. RFF doit aussi aller rencontrer les élus régulièrement aux niveaux communal et intercommunal, avec l'appui des associations départementales des Maires.

Concertation avec le public

Le public est invité régulièrement à des réunions publiques sur le projet. Ces réunions ont pour objectif d'informer le public, de recueillir ses observations et de mobiliser en son sein les acteurs susceptibles de participer plus activement à la concertation.

Ces réunions publiques sont organisées, entre autres, avant la transmission par les Comités territoriaux des éléments de la concertation au Comité de pilotage, afin que l'expression du public puisse être utilisée et transmise aux instances de la gouvernance du projet.

Au cours de ces réunions publiques, le public doit être informé clairement du dispositif de concertation et des personnes membres des Comités territoriaux, à qui ils peuvent s'adresser. Ces réunions publiques peuvent également être organisées à l'initiative des collectivités ou des associations. Dans le cadre de ces réunions, des experts extérieurs peuvent prendre part à l'animation.

Le site Internet offre également la possibilité de recueillir les contributions du grand public, pour les proposer à la consultation.

Schéma de fonctionnement des instances de concertation et de gouvernance

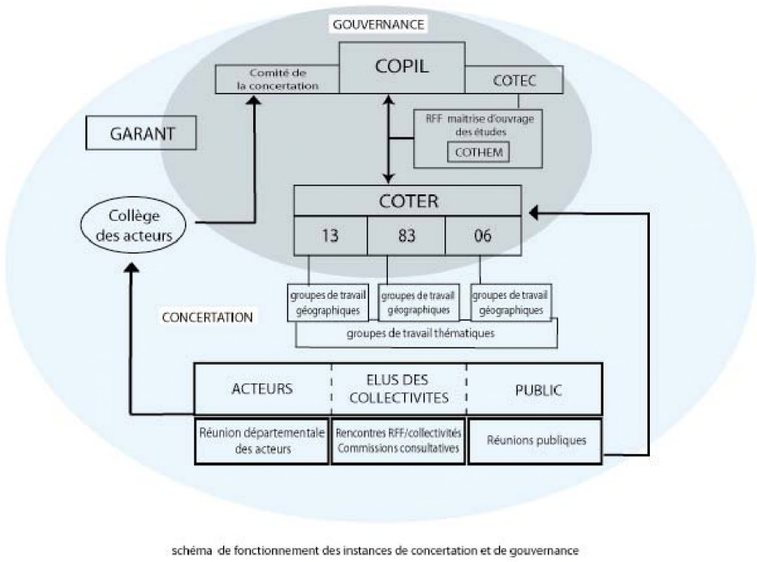


schéma de fonctionnement des instances de concertation et de gouvernance

8. Calendrier

L'établissement du calendrier devra relier les temps de concertation, les temps d'étude et d'arbitrage. RFF devra communiquer un calendrier, remis régulièrement à jour, faisant apparaître les différentes phases d'études, de concertation et de décisions et précisant leur contenu.

De manière générale, il est souhaité que les publics concernés soient informés avant le Comité de pilotage et les Comités territoriaux. Après le Comité de pilotage, un relevé de décision est communiqué à l'ensemble des publics concernés.

De janvier à juin 2011 (sous réserve du respect du calendrier du projet) :
Le calendrier de la concertation débute au lendemain de sa validation par le Comité de pilotage.
Le premier acte de la concertation est de mettre au même niveau d'information l'ensemble des publics concernés : décisions du Comité de pilotage, de la région, objets des études, critères d'évaluation des scénarios.
La concertation travaillera notamment à la définition des critères d'évaluation des scénarios avant le Comité de pilotage du mois de juin.
Il est souhaité que les Comités territoriaux se réunissent dans cette période. A leur suite, se réuniront les groupes thématiques géographiques et thématiques.
Les collectivités locales concernées devront également être consultées pour l'élaboration des scénarios avant le Comité de pilotage du mois de juin 2011.

Après le mois de juin 2011, la concertation se déroulera suivant les modalités définies par la présente Charte, au cours des phases suivantes :

- **Phase 1 de concertation sur les scénarios, de juillet 2011 à mars 2012** :

  Concertation institutionnelle et publique en parallèle des études des 2 à 4 scénarios contrastés et des fuseaux de passage associés.

- **Phase 2 de concertation sur les études d'Avant-projet Sommaire** :

  - De janvier 2013 à juin 2013, concertation institutionnelle et publique en parallèle des études approfondies et comparaison des variantes.
  - De juillet 2013 à janvier 2014, concertation institutionnelle et publique en parallèle de la finalisation des études de la variante retenue.

  La phase 2 est close lors du dépôt du dossier d'enquête d'utilité publique en préfecture.

Avant le COPIL qui clôt la première phase, il devra être organisé des temps forts de restitution des études et de la concertation (réunions publiques, communications particulières). La même démarche devra être mise en place sur les COPIL suivants.

9. Suivi et évaluation de la concertation

Le Collège des acteurs veille à ce que les publics concernés bénéficient d'une information objective et qu'ils s'approprient les grandes étapes du projet.
RFF tient à jour les éléments quantitatifs et qualitatifs qui permettent d'apprécier la concertation (nombre de réunions, fréquence, composition, comptes-rendus, article presse …) et les met à disposition de tous les publics. Cet état est communiqué à chaque réunion du Collège des acteurs, des Comités territoriaux et du Comité de pilotage.

Le Collège des acteurs se réunit avant chaque Comité de la concertation, dresse le bilan de la phase de concertation précédente et propose si nécessaire des ajustements au dispositif de concertation. Le garant assiste à ce Collège. Le garant rend compte au Comité de la concertation des observations et des propositions d'ajustements émises par le Collège des acteurs, et de ses propres observations. Le Collège est associé à l'établissement des bilans des phases de concertation. Ces bilans sont rendus publics et pourraient être présentés en réunion publique.

Le garant participe activement aux travaux d'évaluation de la concertation. L'évaluation peut s'appuyer sur les retours directs du public (type de consultation à définir).

10. Pilotage et animation de la concertation

Les comptes-rendus des réunions de concertation seront transmis deux semaines après la réunion, laissant une semaine pour réagir, et diffusés une semaine après. L'ordre du jour des réunions de concertation est envoyé une semaine avant. Convocation (date et lieu) : un mois avant.

Le secrétariat (compte-rendu), l'animation et la coordination de la concertation sont confiés à RFF.

RFF présentera au Collège des acteurs les moyens mis à la concertation pour assurer sa bonne tenue.

11. Les engagements

La Charte s'adresse à tous les partenaires de RFF et aux acteurs qui souhaitent contribuer à l'élaboration du projet de LGV PACA.
Elle fournit un cadre de travail collectif, précise l'esprit qui préside aux échanges et définit les modalités du bon déroulement de la concertation à partir des principes établis.

RFF s'engage à respecter et à mettre en place les objectifs, les instances et les règles de la concertation décrites dans la Charte. Chaque participant à la démarche de concertation s'engage à en respecter les termes écrits dans la Charte.
Cette concertation remplit pleinement son rôle si les acteurs y participent de manière constructive dans le respect et l'écoute de chacun, quelles que soient leurs positions sur le projet.

La Commission Nationale du Débat Public veillera au respect de la présente Charte.

Liste des membres du Comité de rédaction

Structure	Nom
Association TGV et développement Var Nice Côte d'Azur	Alain PATOUILLARD
Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT) PACA / BDR	Claude JULLIEN
Conseil de développement (CDD) Marseille Provence Métropole	Jacques BOULESTEIX
Chambre de Commerce et d'Industrie Marseille Provence	Jean-Baptiste DAVID
Communauté d'Agglomération Pays d'Aubagne et de l'Etoile	Nathalie CASTAN
Conseil Général des Bouches-du-Rhône	Jean-Marc ALBERT
Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole	Vincent TOUZE
Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix	Paul SERRE
Association Stop TGV Coudon	Olivier LESAGE
Association Stop Nuisances Cuers	Nadyne CHEVRET
Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT) Var	Jean-Pierre MALASPINA
Chambre de Commerce et d'Industrie du Var	Joanin MAILHAN
Chambre d'Agriculture du Var	François GROELL
Communauté de Communes Cœur du Var	Gabriel UVERNET
Représentant des élus des communes et cantons du Sillon Permien (Var)	Frédéric-Georges ROUX
Conseil Général du Var	Robert GONTIER
Communauté d'Agglomération Toulon Provence Méditerranée	Jean-Yves THIBULT
Association Amis du rail azuréen	Germain NALLINO
Association Groupe Interdisciplinaire de Réflexion sur les traversées sud alpines et l'aménagement du territoire (GIR Maralpin)	Jacques MOLINARI
Chambre de Commerce et d'Industrie Nice Côte d'Azur	Bernard LEVERE
Conseil de développement (CDD) Communauté Urbaine Nice Côte d'Azur	Robert ADRIANO
Ville de Cannes	Philippe MARIE
Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) Ouest des Alpes-Maritimes	Catherine JOUVE
Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis	Christian BERKESSE
Conseil Général des Alpes-Maritimes	Alain ROLLAND
Communauté Urbaine Nice Côte d'Azur	Guy MULLER
Conseil Régional PACA	Jean-Claude ALBERIGO
Etat - DREAL	Michel MARTIN
Réseau Ferré de France	Jean-Michel CHERRIER
CNDP	Philippe MARZOLF

5.2 CHARTE DEVELOPPEMENT DURABLE DU PROJET

LE PROJET DES PHASES 1&2

LIGNE NOUVELLE PROVENCE CÔTE D'AZUR

LA CHARTE
DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

JUIN 2023

www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr @ProjetLNPCA

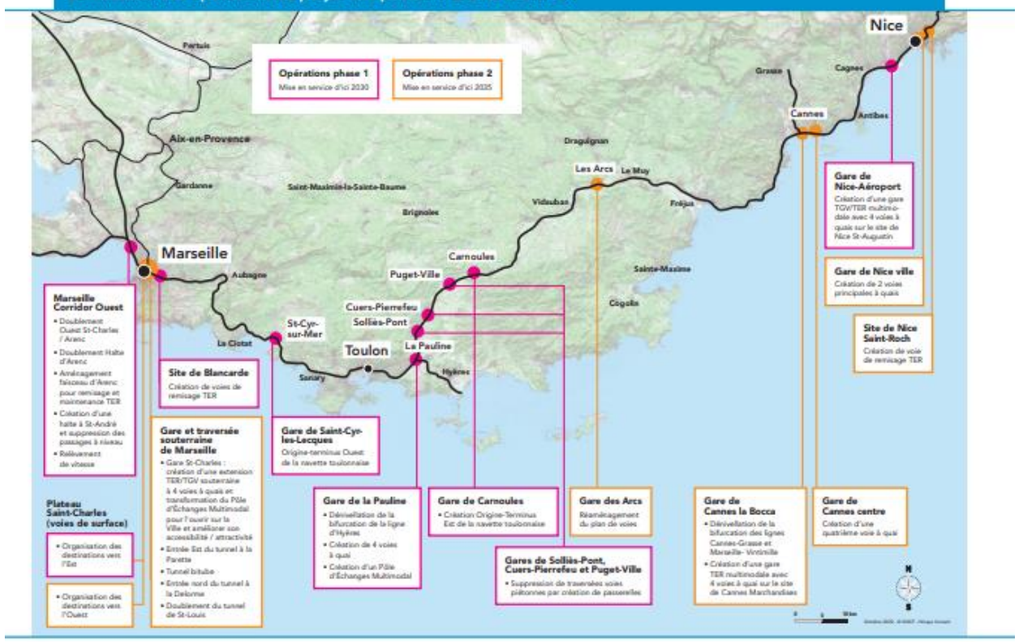
SOMMAIRE

LE DÉVELOPPEMENT DURABLE AU CŒUR DES ORIENTATIONS STRATÉGIQUES DU PROJET 3
Un projet qui a évolué depuis le débat public de 2005 3
La LNPCA, un projet durable par essence 4
Des engagements forts depuis la première phase d'étude poursuivis en phase avant projet 5
Des démarches contribuant aux objectifs de la taxonomie européenne 6
Des engagements s'inscrivant au sein de la stratégie RSE du groupe SNCF 7
La stratégie RSE de SNCF Réseau 8
SNCF Gares et Connexions, le spécialiste de la gare verte .. 8
DES ENGAGEMENTS CLÉS TENUS DÈS LA PHASE AMONT DES ÉTUDES 9
Une gouvernance responsable 9
L'intermodalité au service du développement durable 9
Plus de services pour un réseau plus performant 9
Protéger et préserver l'environnement 9
Une gestion responsable des matériaux 10
Préserver et valoriser le territoire 10
Développer l'attractivité socio-économique pour le territoire 10
Favoriser l'emploi sur le territoire 10
DES ENGAGEMENTS POUR INTÉGRER LES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX ET SOCIÉTAUX D'AUJOURD'HUI 11
Une concertation étroite des acteurs du territoire 11
Protéger et préserver la biodiversité et les habitats naturels 11
Assurer la préservation de la biodiversité et des fonctionnalités écologiques touchées par le projet 11
Réduire au minimum l'artificialisation des sols 12
Garantir une gestion durable des ressources 13
Mettre en place une stratégie d'évacuation des matériaux par le fer 13
Mettre en place une stratégie d'utilisation durable des matériaux (déblais/remblais, matériaux de construction, matériaux alternatifs) 13
Viser une sobriété énergétique 14
Concevoir des gares énergétiquement neutres 14
Réduire l'empreinte carbone du projet 15
Mettre en place une analyse chiffrée de l'empreinte carbone des différentes options de construction 15
Mettre en place un projet résilient face aux changements climatiques et aux risques naturels 16
Analyser la vulnérabilité du projet face aux changements climatiques 16
Adapter la gare au changement climatique 16
Mettre en œuvre une conception prenant en compte les risques naturels 16
Préserver le cadre de vie des populations . 17
Mettre en œuvre une démarche de haute qualité environnementale en phase chantier et d'amélioration continue pour respecter le cadre de vie des riverains 17
Assurer le maintien d'un cadre de vie positif pour la population en phase exploitation 17
Favoriser l'emploi sur le territoire 17

LE DÉVELOPPEMENT DURABLE AU CŒUR DES ORIENTATIONS STRATÉGIQUES DU PROJET

Le projet des phases 1 & 2 de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur a été déclaré d'utilité publique par arrêté inter-préfectoral le 13 octobre 2022.
Ce projet des phases 1 & 2 vise à désaturer les nœuds ferroviaires de Marseille, de Toulon et de la Côte d'Azur pour répondre aux besoins de transports du quotidien de ces aires métropolitaines et améliorer les conditions d'exploitation et de robustesse du réseau ferré existant.
Le projet des phases 1 & 2 est composé de multiples opérations réparties sur l'axe Marseille-Vintimille :

Localisation des opérations du projet des phases 1 & 2 de la LNPCA



L'enquête d'utilité publique sur le périmètre des phases 1 et 2 s'est tenue du 17 janvier au 28 février 2022.

UN PROJET QUI A ÉVOLUÉ DEPUIS LE DÉBAT PUBLIC DE 2005

Le projet initial de la LGV PACA, décidé à la suite du débat public conduit en 2005, a évolué pour mettre l'accent sur l'enjeu des trains du quotidien : il est devenu Ligne Nouvelle Provence Côte-d'Azur (LNPCA).
Les trois objectifs initiaux du projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur étaient :

1. **D'ouvrir la région Provence-Alpes-Côte d'Azur aux autres régions françaises** et de désenclaver l'est de la région en le reliant au réseau ferré français à grande vitesse ;
2. **De faciliter les déplacements à l'intérieur de la région** (entre les 3 métropoles de Marseille, de Toulon et de Nice, et au sein de chacune d'elles) en offrant une alternative à la route et en complétant la seule ligne ferroviaire existante du littoral ;
3. De constituer le système ferroviaire intégré et le chaînon manquant de **l'arc méditerranéen** Barcelone - Marseille - Gênes.

Les évolutions successives du projet depuis 2009 ont, sans rejeter les autres, priorisé le deuxième objectif pour en faire un projet indépendant. Ces évolutions sont la conséquence de la concertation avec le public et d'une volonté politique de répondre à une demande forte d'amélioration des trains du quotidien.
Il a ainsi été décidé de privilégier la réalisation, dans un premier temps, du projet des phases 1 & 2. Ces phases sont en effet indispensables pour améliorer les services TER des métropoles régionales.

La décision ministérielle du 7 juin 2021 a validé le programme des opérations constitutives des phases 1 & 2 de la LNPCA par secteur géographique, dans la continuité de la décision ministérielle du 23 juin 2020. Elle précise que le projet des phases 1 & 2 forme un ensemble cohérent, complet et fonctionnel, répondant à des objectifs de gains de régularité et de capacité, principalement au service des transports du quotidien.

LES OBJECTIFS DU PROJET DES PHASES 1 & 2 LNPCA

- **Augmenter l'offre ferroviaire**
- **Améliorer les temps de parcours**
- **Offrir un service plus fiable en améliorant la robustesse et la régularité**
- **Préserver le développement du fret ferroviaire**
- **Améliorer la desserte des territoires grâce à de nouvelles gares intermodales**
- **Créer une synergie avec les projets urbains structurants**

LA LNPCA, UN PROJET DURABLE PAR ESSENCE

Le développement durable est défini par les Nations Unies comme un développement économiquement efficace, socialement équitable et écologiquement soutenable, construit autour de trois piliers : économie, écologie, social.

En favorisant le rail, mode de transport en commun respectueux de l'environnement, le projet LNPCA répond par essence à une logique de développement durable.
Il vise le développement conjoint de la desserte locale quotidienne et de la desserte nationale, nécessaire aux habitants des territoires concernés pour favoriser la réduction de l'utilisation de la voiture individuelle et favoriser l'intermodalité.

Les maîtres d'ouvrage et les partenaires du projet se sont dès le début engagés dans une démarche globale de développement durable pour maîtriser les incidences environnementales et sociales du projet : éviter les impacts négatifs, réduire ou compenser les impacts résiduels n'ayant pu être évités, et mettre en valeur et amplifier les incidences positives du projet. Tout cela dans un objectif constant de maîtrise des coûts : c'est une condition indispensable pour la contribution du projet au bien commun.

La charte de développement durable du projet LNPCA adoptée en 2015 déclinait 8 engagements durables portés par le projet initial :

- **Une gouvernance responsable**
- **L'intermodalité au service du développement durable**
- **Plus de services pour un réseau plus performant**
- **Protéger et préserver l'environnement**
- **Une gestion responsable des matériaux**
- **Préserver et valoriser le territoire**
- **Développer l'attractivité socio-économique pour le territoire**
- **Favoriser l'emploi sur le territoire**

Cette charte a guidé toute la phase amont du projet jusqu'à la déclaration d'utilité publique du projet des phases 1&2.

Elle doit être aujourd'hui actualisée pour tenir compte :

- **De l'évolution du projet, avec les phases 1&2 dédiées au transport du quotidien entrant seules en phase opérationnelle ;**
- **De l'évolution des grands enjeux sociétaux, avec notamment la priorité donnée aujourd'hui aux enjeux énergétiques et climatiques, à la stratégie bas carbone (SNBC) ou la maîtrise de l'artificialisation des sols ;**
- **De l'évolution de la stratégie sociétale et environnementale du groupe SNCF (Stratégie RSE 2020/2030) ;**
- **Du passage à une nouvelle étape du projet, plus opérationnelle, qui permet de mobiliser de nouveaux leviers d'action.**

La stratégie retenue pour le projet des phases 1 & 2 LNPCA intègre les enjeux environnementaux nationaux, les engagements globaux de SNCF Réseau et SNCF G&C ainsi que les enjeux spécifiques du projet.

Cette nouvelle charte met en évidence les engagements déjà tenus lors de la phase amont du projet, et présente les sujets prioritaires retenus pour la phase de conception opérationnelle du projet des phases 1&2.

DES ENGAGEMENTS FORTS DEPUIS LA PREMIÈRE PHASE D'ÉTUDE POURSUIVIS EN PHASE DE CONCEPTION

Dès la première phase d'étude, pour aboutir à la proposition de la solution de meilleure valeur ajoutée globale - c'est-à-dire conciliant au mieux les enjeux techniques, économiques, environnementaux et sociaux -, la maîtrise d'ouvrage a déployé une démarche d'éco-conception visant notamment à :

- La mise en place d'une organisation dédiée au développement durable dès le démarrage du projet,
- La collecte des données environnementales et sociales à l'amont de la conception ;
- Une association étroite de toutes les parties prenantes à la conception sociale, environnementale, économique et technique du projet ;
- La prise en compte des enseignements d'une large concertation avec les acteurs des territoires traversés aux différentes étapes clés, sur les caractéristiques essentielles du projet ;
- L'intégration de ces données dans une analyse multicritère globale et évolutive ;
- Une réflexion approfondie autour des différentes solutions techniques possibles étudiées sous forme de scénarios ou de variantes.

Cette démarche sera poursuivie lors des études de conception du projet des phases 1&2, en plaçant le développement durable au cœur de cette conception à travers notamment des ateliers dédiés impliquant les différentes parties prenantes stratégiques, techniques et environnementales du projet.

La démarche a pour objectifs entre autres :

- D'assurer la cohérence de la conception du projet avec les engagements pris par les maîtres d'ouvrage (notamment au stade de la Déclaration d'Utilité Publique) ;
- D'améliorer et privilégier la réduction des incidences, et de viser un haut niveau de protection de l'environnement à un coût maîtrisé ;
- De garantir l'effectivité de ces mesures ;
- De définir des objectifs précis par thématique et d'en organiser le suivi tout au long des phases études et travaux.

DES DÉMARCHES CONTRIBUANT AUX OBJECTIFS DE LA TAXONOMIE EUROPÉENNE

La taxonomie européenne désigne une classification des activités économiques ayant un impact favorable sur l'environnement. Elle se décline en 6 objectifs :

- Atténuation du changement climatique ;
- Adaptation au changement climatique ;
- Utilisation durable et protection des ressources aquatiques et marines ;
- Transition vers une économie circulaire ;
- Contrôle de la pollution ;
- Protection et restauration de la biodiversité et des écosystèmes.

Le projet LNPCA contribue directement au premier objectif d'atténuation du changement climatique. Il prend en compte les 5 autres objectifs dans sa conception, afin de ne pas leur causer de préjudice important (principe du *Do no significant harm*).

DES DÉMARCHES CONTRIBUANT AUX OBJECTIFS DE DÉVELOPPEMENT DURABLE DE L'ONU

Le projet des phases 1&2 LNPCA contribue aux objectifs de développements durables (ODD) de l'ONU.
Sur les 17 ODD définis par les Nations Unies, 14 sont en effet directement adressés par la stratégie :

Le projet contribue aux ODD par plusieurs voies :

- Par essence, il contribue à la lutte contre le **changement climatique** 13 et favorise des villes et **communautés durables** 11 ;
- En réduisant la « fracture des mobilités » dont souffre la région, il favorise **l'accès de tous les habitants à la santé** 3, à **l'éducation** 4, à **l'emploi** 8, en contribuant ainsi à **la réduction des inégalités** 10 et donc à **l'éradication de la pauvreté** 1, notamment en améliorant la desserte des quartiers prioritaires de Marseille et des Alpes Maritimes ;
- Par sa **conception innovante** 9 et respectueuse de l'environnement et des territoires concernés, il garantit une **consommation responsable des ressources** 12 et un **recours aux énergies renouvelables** 7, il contribue à la **protection des milieux aquatiques** 14, **terrestres** 15 et de la **ressource en eau** 6.
- Le projet a été construit dans un **dialogue étroit avec le public et tous les acteurs du territoire** 17.

DES ENGAGEMENTS S'INSCRIVANT AU SEIN DE LA STRATÉGIE RSE DU GROUPE SNCF

Le projet est porté par deux maîtres d'ouvrages distincts : SNCF Réseau assure les travaux sur les installations ferroviaires existantes et nouvelles, SNCF Gares&Connexions assure les travaux de gares et de pôles d'échange. Le Groupe SNCF porte une ambition forte en matière de développement durable, formalisée à travers sa stratégie RSE (Responsabilité Sociétale des Entreprises) 2020-2030.
Acteur incontournable des mobilités bas carbone, le groupe a pour but d'apporter des réponses durables aux enjeux de transport de voyageurs et de marchandises, face aux défis climatiques et environnementaux.

La stratégie RSE s'articule autour de 6 axes majeurs :

1. DÉVELOPPER LA PART DU FERROVIAIRE ET DES MOBILITÉS DURABLES

2. RÉDUIRE L'EMPREINTE ENVIRONNEMENTALE DE NOS ACTIVITÉS

3. AMÉLIORER L'ADAPTATION ET LA RÉSILIENCE DE NOS ACTIVITÉS AU CHANGEMENT CLIMATIQUE

4. AGIR POUR LA COHÉSION SOCIALE ET L'ÉCONOMIE ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE DANS LES TERRITOIRES

5. FAIRE DE NOS SALARIÉS LES PRINCIPAUX ACTEURS ET BÉNÉFICIAIRES DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOCIALE

6. DÉVELOPPER UNE ÉTHIQUE IRRÉPROCHABLE ET UNE GOUVERNANCE OUVERTE

Cette stratégie est mise en place à travers des objectifs chiffrés à l'échelle du groupe :

Indicateur	2020	2024	2026	2027	2030
Valorisation des déchets en gares et à bord	11%	50%	-	-	100%
Taux de collecte des matériaux dimensionnants de la voie	45%	-	100%	100%	100%
Émissions de GES « Transport » (scopes 1 et 2)	*Trajectoire par Activité validée en COMEX le 29 mars*				-30% par rapport à 2015
Émissions de GES « Immobilier » (scopes 1 et 2)	*Trajectoire par Activité validée en COMEX le 29 mars*				-50% par rapport à 2015
Part des Energies Renouvelables dans notre mix énergétique de traction	5,5%	10%	20%	20%	20%
Teneur en particules dans les emprises ferroviaires souterraines	*Point de départ en cours d'estimation*	-	-	-20%	Neutralité Émission = collecte

LA STRATÉGIE RSE DE SNCF RÉSEAU

SNCF Réseau a pour ambition de « faire de sa démarche de développement durable un levier de crédibilité et de confiance vis-à-vis des clients et des territoires », ce qui veut dire notamment :

- Valoriser les atouts environnementaux du ferroviaire ;
- Veiller à notre conformité environnementale ;
- Réduire notre empreinte environnementale.

Ses objectifs environnementaux sont :

- **Contribuer à la transition énergétique**, pour réduire de 27% nos émissions Carbone directes liées à notre parc immobilier et à notre parc de véhicules routiers ;
- **Développer l'économie circulaire**, pour réduire de 25% les émissions Carbone indirectes liées essentiellement aux matériaux structurants de la voie ;
- **Poursuivre la réduction de l'usage de produits phytopharmaceutiques** (dont l'engagement de sortie du glyphosate a été tenu fin 2021).

SNCF Réseau poursuit également ses programmes pour :

- **Protéger la biodiversité** ;
- **Réduire les nuisances sonores.**

SNCF GARES ET CONNEXIONS, LE SPÉCIALISTE DE LA GARE VERTE

SNCF Gares & Connexions a défini une démarche d'éco-conception EMC2B (Energie, Matières, Carbone, Climat, Biodiversité) qui accompagne le développement du projet dans toutes ses phases : émergence, conception, réalisation et exploitation.

Les objectifs de cette démarche sont les suivants :

ÉNERGIE

Le groupe SNCF s'est engagé à atteindre une part de 20% d'énergie renouvelable dans le mix énergétique de traction dès 2026.

MATIÈRE

Le groupe s'est engagé :

- Valorisation 50% des déchets en gares et à bord d'ici 2024 et 100% en 2030
- À établir un programme «économie circulaire 2020-2030», collecter, trier, démanteler déchets matériaux et matières avec les objectifs de maintenir l'objectif «Trajectoire Zéro Déchets 2020-2030» par un plan d'actions pour collecter, trier et recycler les déchets en gares et ceux à bord des TGV et de poursuivre la politique d'économie circulaire à l'échelle du Groupe.

CARBONE

Le groupe est tenu par une ambition gouvernementale : contribuer à la réduction des émissions de CO_2 et de particules en intégrant notamment l'objectif défini par la Stratégie Nationale bas Carbone, à savoir la neutralité Carbone pour tout le secteur des transports (hors aérien) en 2050.
Le groupe s'est engagé sur un objectif intermédiaire vis-à-vis du gouvernement (son actionnaire) :

- Réduction de 30% des GES en 2030 vs 2015 pour les émissions liées au transport
- Réduction de 50% des GES en 2030 vs 2015 pour les émissions liées à l'immobilier

CLIMAT

Pour les enceintes ferroviaires souterraines (EFS), l'objectif est de réduire concentrations en particules de -20% dans les EFS en 2025, et à horizon 2030 de collecter autant de particules que les activités du groupe en émettent.

BIODIVERTISTÉ

Avec 30 000 km de voies, 3029 gares et environ 50 établissements industriels, le groupe SNCF est en interaction directe avec une multitude d'écosystèmes. Le groupe SNCF, par signature de la démarche Act4nature, s'est engagé à préserver la biodiversité.

DES ENGAGEMENTS CLÉS TENUS DÈS LA PHASE AMONT DES ÉTUDES

Le bilan des engagements pris en 2015 a été présenté dans le dossier de l'enquête d'utilité publique.

1 UNE GOUVERNANCE RESPONSABLE

Le projet a été piloté par une gouvernance composée de l'ensemble des financeurs (Etat, Région, 3 départements, 3 métropoles, et plusieurs EPCI et villes progressivement intégrées) qui a soutenu, accompagné et pris en compte une concertation avec le public particulièrement riche.
Une des grandes forces du projet est d'avoir su s'adapter aux attentes du territoire, au point d'en être profondément renouvelé et réorganisé dans le temps tout en respectant ses objectifs initiaux.

2 L'INTERMODALITÉ AU SERVICE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

FAIRE DE L'INTERMODALITÉ UN SUJET PRIORITAIRE

Une réflexion approfondie avec les autorités organisatrices des mobilités (Région et EPCI) a été conduite sur chacune des gares concernées par le projet **pour proposer à l'enquête publique de véritables pôles d'échange multimodaux.**
La conception des pôles gare a intégré à la fois les interfaces nécessaires avec les modes actifs (piéton, cycle) en plein développement et l'articulation avec les transports en commun urbain, qu'ils soient existants, programmés ou encore en projet.
Les horizons de mise en service pour une meilleure coordination des projets ont été définis.
Les autorités organisatrices ont ainsi accepté que leurs projets soient présentés comme projets d'accompagnement du projet des phases 1 & 2 : tramway National et réorganisation de l'accès au métro à St-Charles, adaptation du réseau Palmbus à Cannes, projets de tramway à Nice, desserte bus des gares du Var, tramway nord de Marseille à St-André, etc.

3 PLUS DE SERVICES POUR UN RÉSEAU PLUS PERFORMANT

ACCROÎTRE LA FIABILITÉ DU SYSTÈME

La « robustesse » du système ferroviaire, c'est-à-dire sa capacité à revenir rapidement à la normale après un incident quelconque (panne de matériel, accident de personne, chute d'arbre, etc.) a été **un indicateur de performance systématiquement pris en compte dans les choix successifs opérés sur le projet.**
C'est d'ailleurs cette composante qui a conduit à intégrer au projet lors des travaux du Comité d'orientation des infrastructures les aménagements étudiés dans le cadre des études du Nœud Ferroviaire Marseillais. Une démarche du type « analyse de la valeur » a permis d'orienter les choix techniques en mettant en perspective leur apport à la robustesse du système, leur coût et leurs incidences environnementales (par exemple, rejet de solutions un peu plus performantes, mais qui conduisaient à sortir des emprises ferroviaires sur des sites sensibles).
Les effets de ces choix sur la régularité du système ont été pris en compte dans l'évaluation socio-économique du projet et son optimisation.

4 PROTÉGER ET PRÉSERVER L'ENVIRONNEMENT

METTRE EN PLACE UNE TRAME VERTE ET BLEUE INNOVANTE, ITÉRATIVE ET ÉVOLUTIVE

METTRE EN PLACE UNE DÉMARCHE INNOVANTE SUR LES ENJEUX ET LA CONNAISSANCE DES KARSTS

Les enjeux environnementaux ont été au cœur des réflexions qui ont permis de converger progressivement vers le projet présenté aujourd'hui.
La mise en œuvre de la séquence « éviter - réduire - compenser » a été systématique.
Ça a été tout particulièrement le cas dans les comparaisons entre les fuseaux de passage, qui ont conduit à la proposition d'une zone de passage préférentiel.
Cette phase avait mis en exergue deux sujets plus particulièrement sensible :

- Les risques de rupture des continuités écologiques dans la traversée des espaces naturels par les tronçons de ligne nouvelle : ce critère a déjà conduit à ce stade à privilégier des modalités de passage en tunnel ou en viaduc dans de nombreux endroits à forts enjeux ;
- Les enjeux liés à la présence de réseaux karstiques majeurs, notamment entre Marseille et Toulon, dans des secteurs où sont envisagés des passages en tunnel justement pour réduire les impacts sur le territoire.

La programmation retenue par le COI a conduit à porter à l'enquête publique les seules phases 1 & 2 : il se trouve qu'elles concernent essentiellement des sections de ligne existante en site urbain, et un tronçon de ligne nouvelle à Marseille en tunnel. Les enjeux de continuité écologique restent ainsi ponctuels, à cette étape.
Et ces phases ne sont pas concernées par des enjeux de karst. C'est donc un sujet qui sera essentiellement réactivé lorsque les études du projet des sections de ligne nouvelle seront reprises.

5 UNE GESTION RESPONSABLE DES MATÉRIAUX

METTRE EN PLACE UNE STRATÉGIE DURABLE DES MATÉRIAUX

L'importance des linéaires de tunnels envisagés croisée avec les contraintes géographiques de la région traversée (relief important, urbanisation importante, forte valeur écologique, patrimoniale et paysagère des espaces naturels et agricoles) a conduit à une attention particulière sur la gestion prévisionnelle des matériaux.
Une première démarche partenariale a été conduite en 2016, avec un parangonnage large sur les solutions adoptées ailleurs en Europe (tunnel du St-Gothard, Grand Paris Express, etc.) et des réflexions novatrices, notamment dans les Alpes Maritimes.
Les travaux plus récents se sont concentrés sur le projet des phases 1 & 2, et donc la traversée souterraine de Marseille.

Le choix d'un recours privilégié au mode ferroviaire pour l'évacuation des matériaux a été porté de façon volontariste par le maître d'ouvrage : un travail partenarial avec les professionnels a été conduit pour vérifier l'existence de sites de mise en dépôt proches potentiellement accessibles par les trains.

6 PRÉSERVER ET VALORISER LE TERRITOIRE

INTERAGIR AVEC LES PROJETS LOCAUX ET VALORISER LES ESPACES CONNEXES

Le projet a été élaboré en partenariat étroit avec les collectivités locales, autour de leurs projets d'aménagement urbain.
En particulier, la conception des gares a été travaillée en articulation étroite avec les projets urbains alentour :

- Quartiers Libres et Euromed à Marseille
- Cannes Bocca Grand Ouest à Cannes
- ZAC Grand Arénas à Nice
- Pradeaux Gare à Saint-Cyr

Plus généralement, la concertation avec les acteurs locaux et le public a permis d'ajuster le projet pour mieux l'articuler avec les projets du territoire.
Le projet a également été pensé dans une logique de préservation des territoires en évitant au maximum la consommation d'espaces. Le total des surfaces impactés est ainsi particulièrement faible par rapport à l'ampleur spatiale et financière du projet.

7 DÉVELOPPER L'ATTRACTIVITÉ SOCIO-ÉCONOMIQUE POUR LE TERRITOIRE

FAIRE DE LA VALORISATION SOCIO-ECONOMIQUE UN OUTIL DE PILOTAGE

OPTIMISER L'ÉQUILIBRE INVESTISSEMENT-FONCTIONNEMENT-MAINTENANCE

Le projet a bénéficié très tôt dans sa genèse (par rapport à d'autres projets comparables) d'études socio-économiques fouillées qui ont permis de mesurer la pertinence des différents choix successifs effectués.
La stricte application des référentiels socio-économiques a toujours été modulée par la prise en compte des enjeux qualitatifs du développement des territoires.
Cette valorisation socio-économique a ainsi été un outil de pilotage du projet à chaque étape de décision.
A titre d'exemple, la faiblesse socio-économique de la 4e voie entre la Blancarde et la Penne a été mise en évidence, partagée avec le public et a conduit finalement à son report dans une phase ultérieure.
En parallèle, les conditions de fonctionnement et de maintenance des ouvrages proposés ont été intégrées à la conception de chaque étape du projet.

8 FAVORISER L'EMPLOI SUR LE TERRITOIRE

FAVORISER LA FORMATION PROFESSIONNELLE

Des ateliers avec les acteurs de l'emploi et de la formation professionnelle conduits en 2017 ont permis d'identifier trois objectifs à viser sur le projet :

- Identifier les principaux métiers qui seront recherchés pour chaque tranche de travaux environ 3 à 4 ans avant les phases de recrutement de façon à adapter les formations professionnelles
- Organiser le tissu industriel régional pour lui permettre d'être présent sur les marchés de travaux à venir
- Systématiser les dispositifs d'insertion au profit des populations les plus précaires des territoires traversés.

DES ENGAGEMENTS POUR INTÉGRER LES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX ET SOCIÉTAUX D'AUJOURD'HUI

L'évolution du projet ainsi que les évolutions des préoccupations sociétales et environnementales nationales ont conduit les maîtres d'ouvrage à affiner les objectifs et à bien adresser les enjeux d'actualité. Ces engagements seront appliqués de façon opérationnelle et feront partie intégrante de la phase de conception du projet. Ils seront déclinés en objectifs précis.

1. **Concerter** étroitement avec les acteurs du territoire
2. **Protéger et préserver** la biodiversité et les habitats naturels
3. Mettre en place une **gestion durable** des ressources
4. Viser une **sobriété énergétique**
5. **Réduire l'empreinte carbone** du projet
6. Mettre en place un projet résilient face aux **changements climatiques**
7. Préserver le **cadre de vie** des populations
8. Favoriser l'**emploi** sur le territoire.

1 CONCERTER ÉTROITEMENT AVEC LES ACTEURS DU TERRITOIRE

Le projet s'engage dans un modèle soutenable de transport en associant les parties prenantes et en favorisant l'harmonie des usages pour les différentes mobilités de nos sociétés.

Une gouvernance responsable du projet a permis d'associer étroitement les acteurs du territoire à la définition des ambitions et des priorités du projet, puis aux choix fonctionnels et techniques pour atteindre ces ambitions.

Une des forces du projet est d'avoir su s'adapter aux attentes du territoire, en sachant évoluer et se réorganiser profondément tout en respectant ses objectifs initiaux.

La commission d'enquête a considéré, suite à l'enquête publique qui s'est tenue du 17 janvier au 28 février 2022, que le projet soumis à l'enquête publique est l'aboutissement de nombreuses phases de concertation qui se sont tenues depuis plusieurs années sur tous les territoires traversés par la ligne ferroviaire entre Marseille et Nice et qui avaient mobilisé de nombreuses personnes.

La concertation continue sera poursuivie avec les différents acteurs du territoire, et notamment les riverains concernés par les travaux, afin de continuer à s'adapter aux attentes et aux nouveaux enjeux émergents.

2 PROTÉGER ET PRÉSERVER LA BIODIVERSITÉ ET LES HABITATS NATURELS

Le territoire traversé par le projet compte parmi les plus riches de France d'un point de vue environnemental et paysager, et l'endémisme de la faune et de la flore y est fort.
Dans une région soumise à une forte pression urbaine et consommation d'espace, les habitats naturels et la biodiversité représentent un enjeu majeur.
La séquence ERC « Éviter, Réduire, Compenser » est appliquée tout au long du projet afin de limiter son empreinte écologique.
Le projet des phases 1 & 2 LNPCA consiste en majeure partie à des aménagements dans des emprises ferroviaires de faible enjeu écologique. Dans le secteur du Var, des enjeux plus prégnants ont conduit à une réflexion dès la première phase d'étude du projet qui a permis de définir des solutions évitant certains impacts.

ASSURER LA PRÉSERVATION DE LA BIODIVERSITÉ ET DES FONCTIONNALITÉS ÉCOLOGIQUES TOUCHÉES PAR LE PROJET

Les impacts du projet sur la faune, la flore et les fonctionnalités écologiques sont déterminés par :

- La destruction directe d'habitats naturels, en phase travaux et en phase exploitation ;
- La détérioration des habitats naturels par les potentielles pollutions des eaux, sols et air liées au projet ;
- L'impact direct sur les espèces en phase exploitation, notamment via les risques de collision de la faune avec les trains, et les impacts indirects liés aux nuisances (bruit des trains, lumières des gares, etc) ;
- La fragmentation des habitats et la restriction des corridors écologiques.

Le projet LNPCA axera les études de conception sur l'évitement et la réduction de ces impacts. Le phasage et les méthodes constructives prendront en compte les enjeux environnementaux. Ils seront retenus de façon à éviter au maximum les impacts négatifs, et à tendre vers des impacts positifs des aménagements (ouvrages à biodiversité positive).
Les projets seront conçus de manière à favoriser les aménagements de pleine terre, à proposer en conséquence des solutions alternatives à la gestion des eaux pluviales et à créer des espaces qui favorisent la biodiversité dans les aménagements et sur les ouvrages. Un enjeu fort du projet sera de retrouver des espaces verts en milieu urbain en cohérence avec les projets portés par les collectivités. Une prise en compte des aspects sanitaires des milieux naturels sera également recherchée, en visant particulièrement la lutte contre les espèces végétales exotiques envahissantes et la prolifération des moustiques.

Le site du bois des Tourraches à La Pauline, qui représente l'enjeu écologique majeur du projet des phases 1 et 2, fera l'objet d'une attention particulière, en privilégiant notamment un phasage des travaux qui limite au strict minimum les interventions sur les milieux naturels et sur les espèces protégées, et sur une politique ambitieuse de compensation.

Les études de conception sur le site du bois des Tourraches rechercheront la réduction et l'évitement des impacts par rapport au projet ayant obtenu la Déclaration d'Utilité Publique. Les emprises travaux seront notamment optimisées.

RÉDUIRE AU MINIMUM L'ARTIFICIALISATION DES SOLS

Le projet limitera également au maximum l'artificialisation des sols, dans la logique des récentes évolutions réglementaires (objectif ZAN « Zéro Artificialisation Net » notamment).
Le bilan présenté à l'enquête public est déjà très satisfaisant pour un projet de plus de 3 milliards d'euros d'investissement : l'artificialisation est limitée à moins de 2 ha grâce à des interventions privilégiées dans les emprises ferroviaires existantes et dans les zones déjà urbanisées.

COMMUNE	BILAN D'ARTIFICIALISATION DU PROJET *(SURFACE ARTIFICIALISÉE – SURFACE RENATURÉE) (HA)*	COMMENTAIRE
Nice	- 0,3	Traitement paysager de la gare : cf. vues comparées de la situation actuelle et de la situation projet dans le § CT NAE.
Cannes	- 0,25	Traitement paysager de la bifurcation de la ligne Cannes-Grasse + revégétalisation de l'avenue de la Roubine dévoyée.
Carnoules	- 0,02	Végétalisation du parking - emprise de la voie prolongée
La Garde	+ 1,6	Emprise du terrier dans le bois des Tourraches
Saint-Cyr	+ 0,6	Élargissement de la plate-forme
Marseille	+ 0,3	Emprises sur des zones de friches.
TOTAL	**+ 1,93**	

Nota : Ce travail présenté en 2021 a été conduit avant les évolutions réglementaires sur le ZAN, et prend en compte une logique de contraste "espace minéral" / "espace végétalisé en pleine terre". Il sera ajusté en fonction des définitions définitives qui seront retenues par les textes réglementaires encore en discussion.

La conception du projet cherchera à préserver ce bilan, voire à réduire encore l'empreinte du projet, afin de tendre vers l'objectif d'un bilan d'artificialisation nul.

3 GARANTIR UNE GESTION DURABLE DES RESSOURCES

Les ressources naturelles ne sont pas inépuisables, que ce soient les espaces, le vivant, le paysage, l'eau ou les matières premières. Le projet veille à économiser les prélèvements des ressources naturelles fossiles et minérales nécessaires à la construction de l'infrastructure ferroviaire.

C'est la stratégie de gestion des matériaux qui apparaît sur ce projet comme le levier majeur sur lequel il faut agir.

La réalisation de la gare souterraine Marseille Saint-Charles en phase 2 nécessitant d'importants mouvements de matériaux, la gestion des déblais est une étape stratégique.
D'une manière générale, le projet des phases 1 & 2 est structurellement excédentaire en matériaux.
Les autres ressources sont évidemment prises en compte dans le cadre de la démarche d'écoconception : réflexion sur le réemploi de tous les matériaux de démolition, préservation de la ressource en eau, gestion responsable des sources et des conditions de production des matériaux nécessaires à la construction des gares et des infrastructures.

METTRE EN PLACE UNE STRATÉGIE D'ÉVACUATION DES MATÉRIAUX PAR LE FER

La localisation des travaux à proximité immédiate des voies ferrées conduit SNCF Réseau à privilégier des solutions d'évacuation par fret ferroviaire plutôt que par la route. Cette alternative à l'évacuation par camions permet de réduire la pollution atmosphérique, les émissions carbone, les nuisances sonores, ainsi que d'améliorer la sécurité, tout en s'inscrivant dans les engagements pris par le groupe.

Une stratégie d'évacuation par le fer innovante et exemplaire sera mise en place pour les déblais excédentaires de la traversée souterraine de Marseille, en recherchant également une optimisation des distances afin d'améliorer le bilan carbone et réduire les coûts.

Sur les autres opérations du projet des phases 1&2 LNPCA, seront aussi étudiés l'approvisionnement et l'évacuation des matériaux par le train.

METTRE EN PLACE UNE STRATÉGIE D'UTILISATION DURABLE DES MATÉRIAUX *(DÉBLAIS/REMBLAIS, MATÉRIAUX DE CONSTRUCTION, MATÉRIAUX ALTERNATIFS)*

La valorisation des matériaux afin de réduire le volume excédentaire et d'amoindrir l'impact de la mise en dépôt définitif sera recherchée. Les possibilités sont assez nombreuses (réemploi, réutilisation en éco-matériaux, recyclage, remblaiements de carrière, dans d'autres chantiers environnants, etc.) et seront étudiées de manière fine pour faire l'objet d'engagements clairs et stricts. Il s'agit également d'optimiser le mouvement d'équilibre des terres (déblais/remblais) pour diminuer le prélèvement des ressources du territoire. Le projet privilégiera des solutions de gestion des matériaux s'intégrant dans une logique d'économie circulaire.

Les recherches porteront également sur les filières d'approvisionnement en matériaux et d'évacuation, l'optimisation de la nature des matériaux de construction et l'utilisation de matériaux alternatifs et/ou biosourcés, et intégreront une approche globale des coûts environnementaux. Un travail sera mené sur la « frugalité » des recours aux matériaux, dans une optique d'économie de matière, en veillant à un juste dimensionnement des aménagements par rapport aux flux et usages prévus. Les espaces seront également pensés en prenant en compte une potentielle mutabilité et de réemploi future de la matière dans le cadre de l'analyse du cycle de vie (ACV).

L'utilisation de matériaux de construction à faible impact (matériaux géo-sourcés, bas carbone, matériaux recyclés ou réemployés…) sera recherchée.

4 VISER UNE SOBRIÉTÉ ÉNERGÉTIQUE

La consommation énergétique est un enjeu toujours plus prépondérant à l'échelle régionale et nationale. Les récentes crises européennes ont montré l'importance de la sobriété énergétique et de la maîtrise des consommations.

Dans un contexte de changements climatiques liés aux émissions de gaz à effet de serre, grandement liés aux consommations d'énergies fossiles, la recherche d'une sobriété énergétique est un levier fondamental. Le projet des phases 1 & 2 de la LNPCA, en désaturant les nœuds ferroviaires de Marseille, Toulon, Nice et la Côte d'Azur, permettra un report modal du routier vers le ferroviaire et donc une réduction des consommations.

En phase conception, le projet mettra l'accent sur la mise en place d'aménagements durables en termes d'énergie.

CONCEVOIR DES GARES ÉNERGÉTIQUEMENT NEUTRES

Les nouveaux aménagements créés par le projet, en particulier la gare TGV Nice Aéroport en phase 1 et la gare souterraine de Marseille Saint-Charles en phase 2, auront des consommations énergétiques nécessaires à leur fonctionnement (éclairage, informatique, panneaux lumineux…). Un des objectifs dans leur conception sera la réduction des besoins énergétiques des aménagements, couplé à une optimisation des consommations en phase exploitation.

Les aménagements seront également conçus de manière à favoriser la production d'énergie renouvelable, notamment à travers le développement du photovoltaïque sur les ouvrages et bâtiment. Ce travail visera à tendre vers des bâtiments neufs au sein desquels la production d'énergie sera égale ou supérieure aux consommations.

La gare TGV Nice Aéroport se veut en particulier modèle en termes de gare solaire, en intégrant le photovoltaïque au cœur des aménagements. Le potentiel géothermique sera également étudié pour la gare, en envisageant notamment un raccord au réseau de chaleur urbain.

Une réflexion poussée sera mise en place autour de l'organisation et du volume des bâtiments, des matériaux de construction, de la qualité de l'isolation et du type d'énergie utilisée afin d'optimiser l'efficacité énergétique. Cette réflexion s'appuiera sur la démarche EMC2B (Energie, Matière, Carbone, Climat et Biodiversité). Des systèmes constructifs bioclimatiques seront ainsi encouragés, en prenant notamment en compte les contraintes physiques du site et le recours aux énergies renouvelables sera favorisé.

5 RÉDUIRE L'EMPREINTE CARBONE DU PROJET

En lien avec l'enjeu des consommations énergétiques, la décarbonation du projet LNPCA représente une partie importante de la démarche d'écoconception.

Le projet engendrant un report modal du transport individuel routier fortement émetteur en carbone vers le transport collectif ferroviaire, il atteindra, 16 ans après la fin des travaux et la mise en service, une neutralité carbone : l'exploitation du projet « compensera » les émissions générées lors de la réalisation du projet.

Les émissions de gaz à effet de serre du projet sont liées principalement à la phase chantier (utilisation des engins de chantier, bases vie, évacuation des déblais…) et aux matériaux de construction.
La démarche d'écoconception du projet visera à étudier différentes solutions de conception au regard notamment du critère du carbone, afin d'aboutir à une empreinte carbone moindre que dans un projet d'infrastructure « classique ». La stratégie d'évacuation des matériaux excédentaires par le fer mise en place pour le chantier de la gare Saint-Charles à Marseille permettra également de réduire l'impact carbone de la phase travaux.

Après la phase chantier, le projet génèrera aussi des émissions carbone liées à l'exploitation et la maintenance de l'infrastructure nouvelle (y compris les gares nouvelles). Ces émissions seront notamment liées à l'énergie nécessaire au fonctionnement des infrastructures. La démarche d'écoconception visera également à mettre en place des solutions moins consommatrices d'énergie et moins émettrices de carbone en phase de fonctionnement.

METTRE EN PLACE UNE ANALYSE CHIFFRÉE DE L'EMPREINTE CARBONE DES DIFFÉRENTES OPTIONS DE CONSTRUCTION

Le principal levier d'actions pour optimiser le bilan carbone du projet et atteindre la neutralité carbone au plus tôt est, en phase travaux, dans le choix et l'optimisation des matériaux de construction.
Le poste matériaux représente en effet plus de 60% des émissions totales du projet en phase travaux, avec comme matériaux les plus émetteurs l'acier et le béton.
Le bilan carbone du projet en phase chantier et en phase exploitation sera poursuivi et actualisé au fur et à mesure de l'avancée des études, et permettra un suivi chiffré de l'empreinte carbone du projet.

Dès les phases amont, le projet visera la recherche de solutions de construction faisant appel à des matériaux plus durables, en s'appuyant sur différentes éco-variantes. Celles-ci permettront de comparer plusieurs solutions techniques sur le principe de l'analyse de cycle de vie. A chaque phase, cette analyse permettra d'identifier les leviers d'amélioration du projet sur la thématique carbone, par rapport à la solution de référence du projet (c'est-à-dire sans démarche d'écoconception particulière).

**L'application de la démarche EMC2B permettra spécifiquement de développer la stratégie bas carbone des bâtiments liés au projet (nouvelles gares en particulier). L'analyse du cycle de vie sera produite par chacune des opérations de gares et pôles d'échange multimodaux.
Les perspectives de réemploi de matériaux sur site (ballast, rails…) seront étudiées, notamment au regard des émissions carbone qu'elles sont susceptibles d'éviter.**

6 METTRE EN PLACE UN PROJET RÉSILIENT FACE AUX CHANGEMENTS CLIMATIQUES ET AUX RISQUES NATURELS

La Méditerranée et son pourtour sont considérés comme un « point chaud » du changement climatique par les experts du GIEC (Groupe International d'Experts sur l'évolution du Climat).
Les changements climatiques se traduiront - et se traduisent déjà - par un réchauffement généralisé des températures, des épisodes climatiques extrêmes (sécheresse), une augmentation des risques naturels (feux de forêt, mais aussi épisodes de pluies violentes, crues…).
Le projet des phases 1 & 2 LNPCA étant un projet ferroviaire à très longue durée d'utilisation, il prendra en compte dès sa conception une réflexion forte en vue de consolider et d'améliorer la résistance du réseau ferré aux différents risques liés au changement climatique.
La réflexion portera également sur les moyens de rendre le projet plus résilient face aux risques, c'est-à-dire d'optimiser le maintien de l'exploitation du projet en cas d'aléa.

ANALYSER LA VULNÉRABILITÉ DU PROJET FACE AUX CHANGEMENTS CLIMATIQUES

L'analyse de la vulnérabilité du projet face aux changements climatiques a été initiée dès le stade du dossier d'enquête publique. Se basant sur une base de données SNCF d'incidences d'événements climatiques extrêmes sur des projets ferroviaires et sur des retours d'expériences, cette analyse sera poursuivie afin d'identifier les vulnérabilités de chaque opération. Elle prendra en compte les spécificités territoriales et physiques de chaque site et les types d'aménagements prévus pour affiner l'analyse des risques climatiques sur chaque composante du projet.
Les phénomènes climatiques identifiés sur le périmètre du projet sont notamment les pluies intenses et les inondations, les incendies et les mégafeux, les submersions marines et les pics de chaleur.

Un travail exploratoire portant sur la résistance aux pics de chaleur de différentes infrastructures du projet sera mis en place, en déclinant dans le contexte méditerranéen les réflexions engagées par SNCF au niveau national. La résistance des caténaires à la hausse des températures sera un des axes de travail.

ADAPTER LA GARE AU CHANGEMENT CLIMATIQUE

Le confort climatique des voyageurs est également un aspect essentiel qui sera pris en compte dans l'analyse de la vulnérabilité du projet au changements climatique. Les aménagements en gare et plus largement sur les pôles d'échanges multimodaux feront l'objet d'une conception bioclimatique.

Des espaces réduisant les îlots de chaleur et favorisant des îlots de fraîcheurs seront recherchés, en menant un travail par exemple sur la végétalisation ou sur les couleurs des ouvrages et l'albédo.

METTRE EN ŒUVRE UNE CONCEPTION PRENANT EN COMPTE LES RISQUES NATURELS

La conception du projet prendra en compte l'analyse des risques climatiques afin d'assurer une résistance et une résilience optimale aux changements climatiques. Elle prendra également en compte les risques naturels spécifiques au territoire et non liés au changement climatique : séismes, notamment.
Une recherche de solutions techniques sera menée site par site, en étudiant les matériaux utilisés, le type d'aménagement proposé, la durée de vie des composantes de l'infrastructure par rapport aux horizons temporels critiques, les mesures de suivi et d'entretien de l'infrastructure.
Le risque le plus critique d'un système ferroviaire est le déraillement d'un train en pleine circulation.

Des dispositifs innovants seront mis en place pour assurer un arrêt immédiat des trains en cas de séisme, d'inondation, etc, notamment à travers la mise en place de systèmes de capteurs.

7 PRÉSERVER LE CADRE DE VIE DES POPULATIONS

Le projet traverse des espaces majoritairement urbains et densément peuplés. La population est exposée à des nuisances sonores, vibratoires, de qualité de l'air et lumineuses. La pluralité des aménagements existants, potentiellement déjà sources de nuisances, et des projets urbains à venir sont susceptibles de générer des effets cumulés avec le projet LNPCA. Un des enjeux majeurs du projet LNPCA est donc la préservation du cadre de vie des populations, en phase de travaux comme en phase exploitation.

METTRE EN ŒUVRE UNE DÉMARCHE DE QUALITÉ ENVIRONNEMENTALE EN PHASE CHANTIER ET D'AMÉLIORATION CONTINUE POUR RESPECTER LE CADRE DE VIE DES RIVERAINS

En poursuivant une concertation continue et des échanges avec les instances représentatives du territoire, le projet prendra en compte les enjeux et points d'attention qui en ressortent dans la conception des ouvrages et l'organisation des chantiers. L'accent sera également mis sur la communication avec le public, afin de l'informer en continu des étapes du chantier à venir. Les mesures et engagements des Maîtres d'Ouvrage pour la gestion de la phase travaux seront traduits dans la Notice de Respect de l'Environnement.

Le projet LNPCA mettra en place diverses mesures de réduction des nuisances et de suivi des niveaux sonores pendant les travaux. Les vibrations seront réduites à la source au maximum.

SNCF Réseau et SNCF Gare & Connexion s'engagent à créer des comités de suivi des travaux associant les représentants des communes concernées, des associations et des riverains, à mettre en place un système de communication au quotidien pour l'information des riverains sur le déroulement du chantier avec un dispositif de prise en compte des suggestions et réclamations, à mettre en place un dispositif d'informations sur un site internet. En particulier, SNCF Réseau et SNCF Gares et Connexions s'engagent à construire et animer une maison du projet sur le site de Marseille Saint-Charles, sur les 10 années prévues pour la réalisation des phases 1 et 2 de la LNPCA. Cette maison du projet sera prévue pour être évolutive de manière à accompagner la vie du projet.

ASSURER LE MAINTIEN D'UN CADRE DE VIE POSITIF POUR LA POPULATION EN PHASE EXPLOITATION

Le projet mis en service générera des impacts sonores et vibratoires liés à la circulation des trains, aux gares et ouvrages annexes et à l'activité des centres d'exploitation.
La réglementation en vigueur prévoit une analyse des incidences acoustiques séparément pour chaque source de bruit.

Dans les zones les plus sensibles, le projet LNPCA mettra en place une méthode exploratoire afin de caractériser les situations de pluri-exposition (exposition multi-source : ferroviaire, routier, aérien, etc).

8 FAVORISER L'EMPLOI SUR LE TERRITOIRE

S'intégrer dans le cadre de vie signifie aussi se préoccuper de l'emploi au sein de ces territoires. En effet, pendant les travaux, de très nombreuses entreprises régionales du secteur des travaux publics, du commerce et des services divers bénéficieront des retombées directes et indirectes du chantier. Les travaux générés par le projet seront l'occasion de favoriser l'insertion de personnes en difficultés d'accès à l'emploi et le développement de PME. Le code des marchés publics – via la clause sociale - autorise en effet de réserver un volume de travail à ces catégories de personnes ou à des PME. Des appels d'offre peuvent également être passés sous forme de marchés réservés, c'est-à-dire destinés à des entreprises du secteur réservé employant des personnes en situation de handicap ou en réinsertion.

Bien avant le démarrage des travaux, il s'agira avant tout de travailler avec les acteurs économiques, les services publics de l'emploi, les organismes de formation professionnelle et les fédérations de travaux publics pour améliorer l'adéquation entre l'offre de formation et les demandes de qualification. Des stages de formation spécifiques pourront ainsi être mis en place en fonction des postes à pourvoir et des métiers retenus. L'objectif sera également d'organiser le tissu industriel régional pour lui permettre d'être présent sur les marchés de travaux à venir, ainsi que de systématiser les dispositifs d'insertion au profit des populations les plus précaires des territoires traversés. La démarche sera poursuivie conjointement avec les entreprises de travaux en phase chantier.

MAÎTRES D'OUVRAGE

SNCF GARES & CONNEXIONS
Direction des grands projets
4 rue Léon Gozlan
13003 Marseille

SNCF RÉSEAU
Direction territoriale
Provence-Alpes-Côte d'Azur
Mission LNPCA
Immeuble « Le Triangle »
5 Rue de Crimée
13003 MARSEILLE

www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr @ProjetLNPCA

Les études AVP des phases 1 & 2 de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur sont financées par :