
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 1 ^{ER} 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 MEDIATQUES	37
4.5.1	LA COUVERTURE MEDIATIQUE	37
4.5.2	L'EVOLUTION DES RETOMBEES MEDIATQUES 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 INCIDENCES 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 ACCEPTEES	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 CÔTE 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.

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

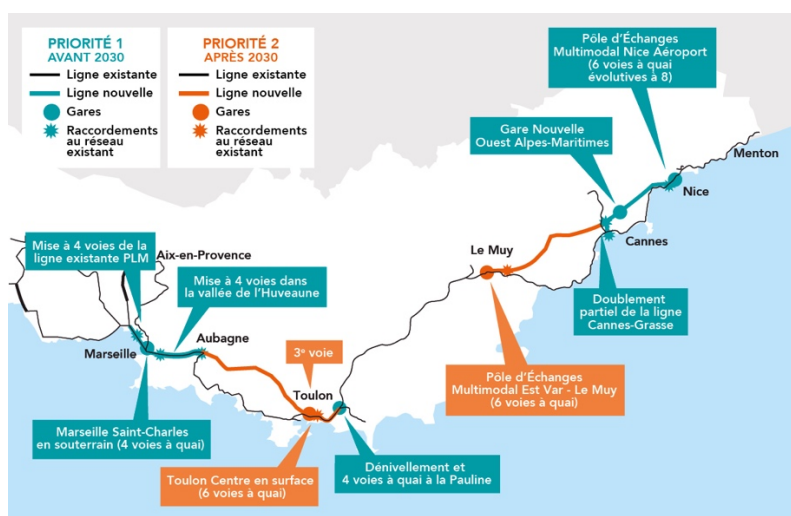
Le débat public de 2005 a conclu à l'opportunité d'une ligne ferroviaire nouvelle pour desservir l'est de la région, sans permettre de déterminer un tracé préférentiel ni l'équilibre entre desserte nationale (et internationale) et desserte régionale.

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 nouvelles 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 :

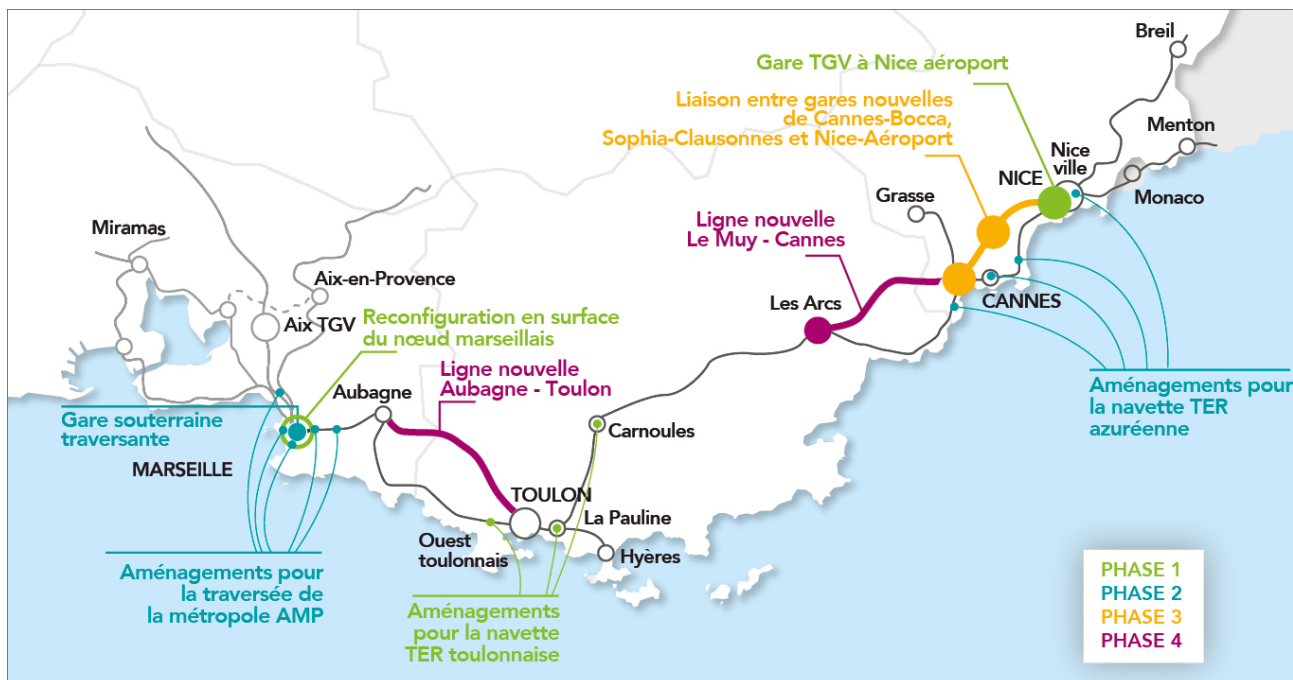
- De réaliser des études d'approfondissement sur la base des tracés et des positions de gares retenus au terme de la concertation avec le public ;
- D'étudier parallèlement deux nouvelles options issues de cette concertation, à savoir l'implantation d'une gare TER / TGV à Cannes La Bocca et la réalisation 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 1^{er} 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 1^{er} 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).



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.

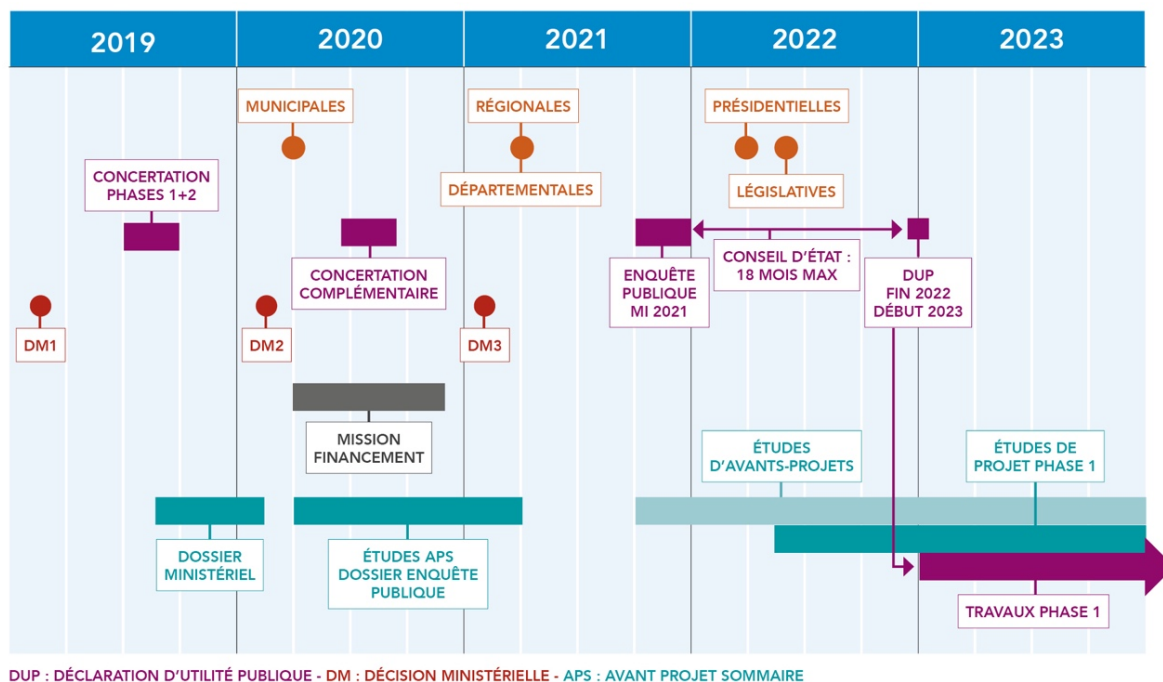
1.2.4 LA DECISION MINISTERIELLE DU 4 MARS 2019

La décision ministérielle du 4 mars 2019 a réaffirmé la nécessité de traitement des nœuds ferroviaires comme 1^{ère} 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.

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 3^e 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-RHÔNE

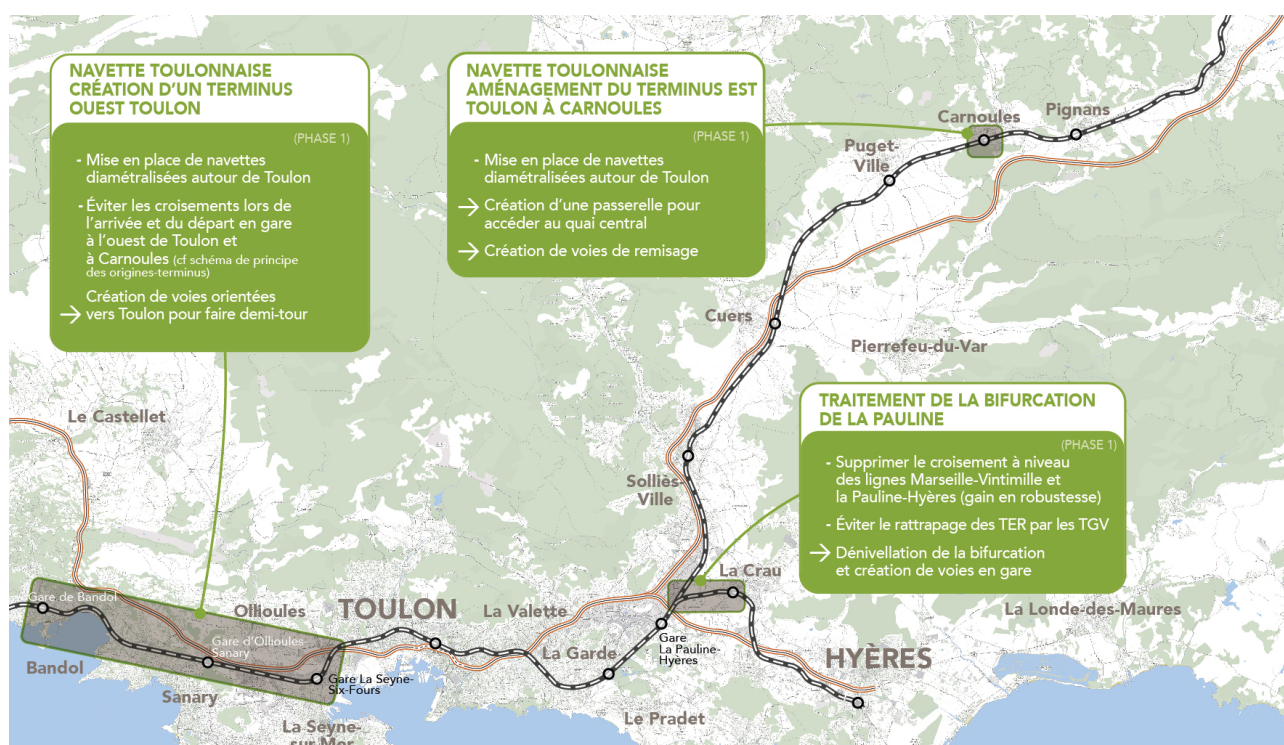


² La décision de poursuivre le processus de concertation du 2 septembre 2015 est disponible en annexes

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 5^{ème} voie à quai en gare de Marseille-Blancarde, la création d'une 4^{ème} 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.

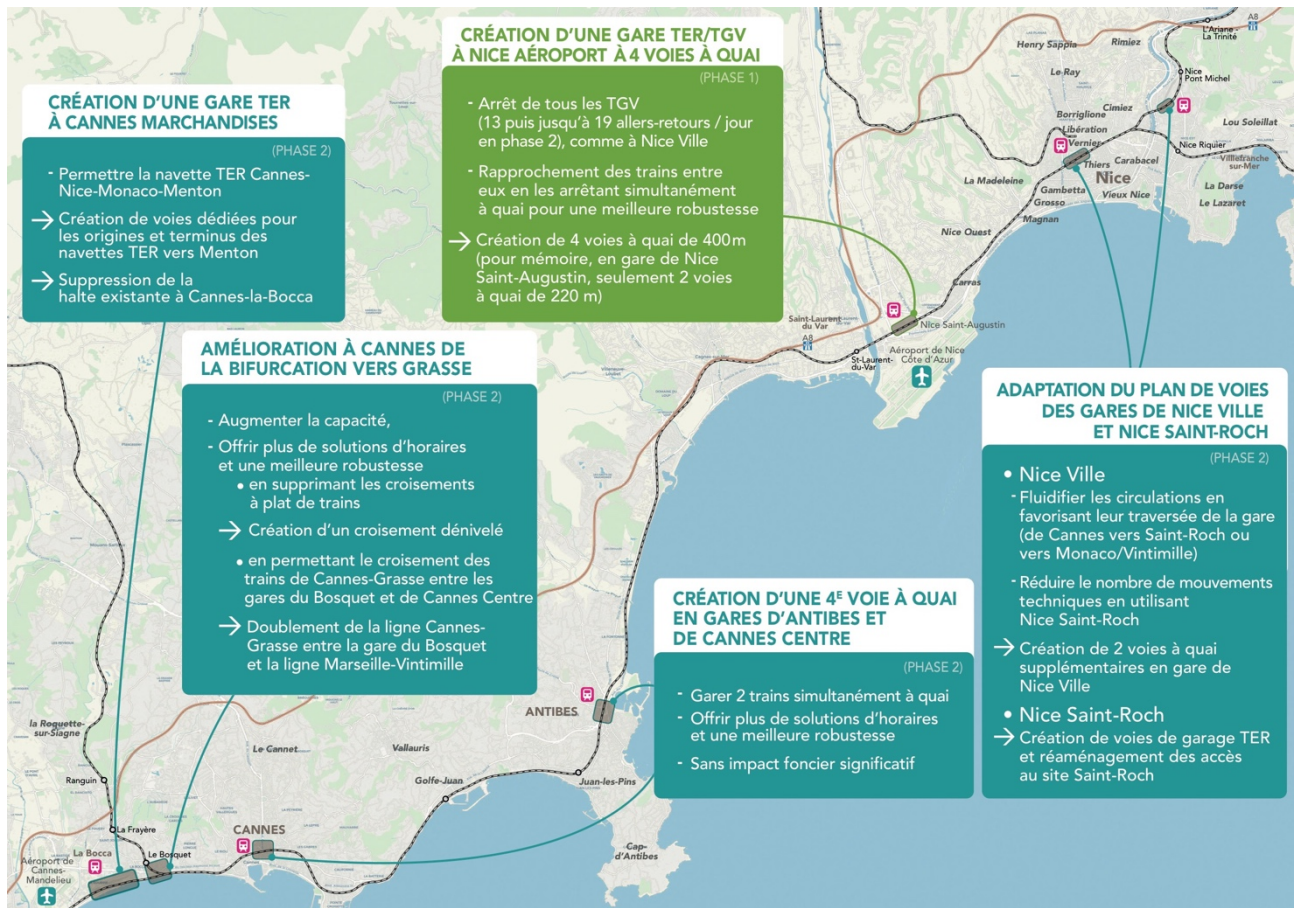
2.3.2 DANS LE VAR



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 4^{èmes} 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 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 15/16^{èmes} 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.

3 LES MODALITÉS DE LA CONCERTATION AVEC LE PUBLIC³

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

Le comité des financeurs du 1^{er} 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 PREPARATOIRE⁴

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 :
 - o du 3 au 10 juin, sur 3 radios locales des Bouches-du-Rhône, à raison de 6 fois par jour ;
 - o du 10 au 17 juin, sur 5 radios locales des Alpes-Maritimes, à raison de 6 fois par jour ;
 - o 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 rivaux 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 boîtes 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.



INFORMATION IMPORTANTE

Du 12 juin au 18 octobre 2019, une concertation publique est organisée sur les aménagements des phases 1 et 2 du projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur. L'objectif principal de ce projet est de vous offrir des trains plus fiables et plus fréquents pour vos déplacements quotidiens.

Vous êtes particulièrement concernés car certains aménagements sont prévus dans un périmètre proche de votre lieu d'habitation.

Vous êtes donc invités à venir vous informer, poser des questions et donner votre avis à l'occasion d'un atelier riverains organisé :

Jeudi 27 juin 2019, 19h, à Cannes

à la Maison des Associations, 9 rue Louis Braille

Vous pourrez également échanger avec le maître d'ouvrage à l'occasion de l'une des permanences qui auront lieu :

Jeudi 27 juin, de 9h à 12h, vendredi 28 juin, de 9h à 12h et mercredi 10 juillet de 14h à 17h

au bureau N°5, Antenne des Associations, 2 rue de la Verrerie, Cannes

AFIN DE FACILITER L'ORGANISATION LOGISTIQUE DE CES RENCONTRES, MERCI DE VOUS INSCRIRE EN UTILISANT L'UN DE CES MOYENS :

- en vous connectant via le QR code ci-contre
- via l'adresse Internet : <http://k6.re/r3z95>
- en téléphonant au 04 42 54 80 10
- en envoyant un mail à CONTACT-PACA@reseau.sncf.fr



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** :
 - o 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 2^{ème} arrondissement
- la réunion publique du secteur **Marseille Nord** :
 - o 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 16^{ème} arrondissement
- la réunion publique du secteur de **Blancarde – La Penne-sur-Huveaune** :
 - o 1 affiche format A3 imprimée en 20 exemplaires, adressés à la fédération des CIQ du 11^{ème} arrondissement
 - o 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 11^{ème} et 12^{ème} arrondissements
- la réunion publique du secteur gare **Marseille Saint-Charles** :
 - o 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 3^{ème} arrondissement
 - o 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** :
 - o 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** :
 - o 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** :
 - o 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
 - o 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
 - o 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.

Var
Vendredi 11 octobre 2019

Toulon : un homme meurt après un esclandre dans une épicerie

Un homme est décédé, avant d'être hospitalisé la semaine dernière, après un grave incident survenu dans une épicerie. Cet homme avait fait une chute, alors qu'il se disputait avec un employé d'une superette, à Toulon, à l'issue d'un violent échange. Sa fille avait tenté de le protéger, mais elle avait été blessée à la tête. Les investigations sont en cours.

DERNIÈRE MINUTE
Une centaine de manifestants kurdes ont bloqué l'autoroute au péage du Capieu hier soir

Hier soir, plus de cent manifestants d'origine kurde se sont postés au péage barrière du Capieu, à Fréjus, où la route bloque la circulation durant son moment, créant à cette heure fréquente une forte perturbation. Des bus de la région ont été bloqués, le cortège a affiché un feu tricolore devant le péage. Les manifestants ont été dispersés par la police. Les services de secours ont été appelés pour assister les blessés. Les manifestants ont quitté les lieux dans la nuit.

En bref
Annuaire du sport
Le site www.annuaire-sport.fr est en ligne. Il offre un annuaire de clubs sportifs par département, permettant de trouver une association sportive selon une activité souhaitée (club de football, club de tennis, club de basket, etc.).

Changement d'adresse
Le point d'accès numérique de la Préfecture de Toulon sera accessible aux citoyens (hors, mardi, jeudi et vendredi de 8 h 30 à 12 h 30, mercredi de 8 h 30 à 12 h 30 et de 13 h 30 à 16 h 30). Rem. : www.agency.fr

Les faits se sont produits à proximité du lieu de travail du mis en cause, dans le quartier du Mourillon, à Toulon.

Emplois mis en examen
C'est récemment à l'établissement de l'établissement que l'homme a été grièvement blessé, alors que le trouble avait éclaté. Les investigations sont en cours.

Prochaines réunions publiques de clôture
A Toulon, mardi 15 octobre 2019, 18h.
A Nice, mercredi 16 octobre 2019, 19h.

Côte d'Azur
Lundi 14 octobre 2019

Interdit de vapoter, il défonce le magasin !

Un individu de 27 ans est en garde à vue prolongée depuis samedi soir. Refoulé par un vigile du Carrefour Contact de La Bocca, il était revenu armé d'une machette pour en découdre !

C'est l'un de ces actes de violence qui ont permis l'arrestation d'un individu. Une victime a été blessée. L'individu a été arrêté par la police. Les services de secours ont été appelés pour assister les blessés. Les services de la police ont été appelés pour assister les blessés. Les services de la police ont été appelés pour assister les blessés.

Expertise psy
L'expert a été appelé pour assister les blessés. Les services de la police ont été appelés pour assister les blessés. Les services de la police ont été appelés pour assister les blessés.

Prochaines réunions publiques de clôture
A Toulon, mardi 15 octobre 2019, 18h.
A Nice, mercredi 16 octobre 2019, 19h.

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 publiés 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.

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 :

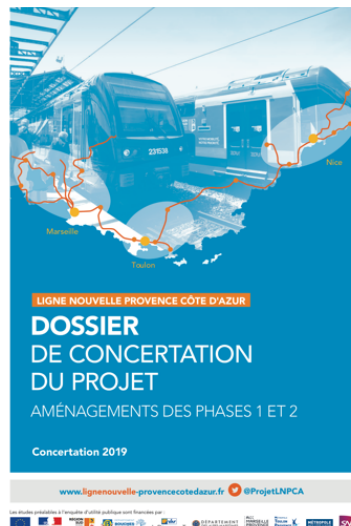
1. « Le projet » présente les objectifs du projet, ses évolutions, les aménagements des phases 1 et 2, l'équipe projet, la gouvernance et les partenaires et donne accès à l'ensemble des documents publiés depuis le débat public ;
2. « Les actualités » fournissent les informations sur les prochaines réunions 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 à 328 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 1^{er} et 7^{ème} arrondissements, des 2^{ème} et 3^{ème} arrondissements, des 4^{ème} et 5^{ème} arrondissements, des 11^{ème} et 12^{ème} arrondissements, des 15^{ème} et 16^{ème} 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 mairies de La Crau, La Garde, Carnoules, Sanary-sur-Mer, au Conseil départemental, à la Métropole Toulon Provence Méditerranée ;
- **4 dans les Alpes-Maritimes** : en mairies 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.



LA LIGNE NOUVELLE PROVENCE-CÔTE D'AZUR

LES OBJECTIFS DU PROJET

- Désenclaver les zones frontalières de Marseille, Toulon et Nice / Côte d'Azur pour répondre aux besoins de mobilité de qualité des habitants des trois grandes aires métropolitaines régionales.
- Améliorer les liaisons ferroviaires entre ces métropoles pour faciliter les déplacements au sein de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, ainsi que les liaisons avec les autres régions françaises et européennes et contribuer à la connectivité des territoires méditerranéens entre l'Espagne, la France et l'Italie.

UN PROJET EN 4 PHASES



LES SERVICES PERMIS PAR LES AMÉNAGEMENTS DES PHASES 1 ET 2



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 publiques⁵

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 :
 - o Le 12 juin à Marseille ;
 - o Le 17 juin à Toulon ;
 - o Le 18 juin à Nice
- **8 réunions publiques locales**, sur les aménagements et leurs éventuelles variantes sur chaque secteur de concertation :
 - o Le 9 septembre pour Marseille Saint-Charles,
 - o Le 10 septembre pour Nice,
 - o Le 12 septembre pour La Pauline
 - o Le 24 septembre pour Cannes-Antibes,
 - o Le 26 septembre pour Marseille nord – Saint-André
 - o Le 30 septembre pour Blancarde – La Penne-sur-Huveaune
 - o Le 1^{er} octobre pour le Faisceau d'Arc
 - o 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 :
 - o Le 15 octobre à Toulon
 - o Le 16 octobre à Nice
 - o 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 2^{ème} et 3^{ème} 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 :

- o le 24 juin pour le secteur Blancarde / La Penne-sur-Huveaune ;
- o le 26 juin pour le secteur bifurcation Cannes / Grasse ;
- o le 27 juin pour le secteur faisceau d'Arenc ;
- o le 27 juin pour le secteur Cannes La Bocca ;
- o le 28 juin pour le secteur Blancarde / Parette ;
- o le 1^{er} juillet pour le secteur Marseille nord / Saint-André et Saint-Henri ;
- o le 2 juillet pour le secteur Nice Aéroport ;
- o le 3 juillet pour le secteur gare Marseille Saint-Charles ;
- o le 8 juillet pour le secteur Marseille nord / Saint-Louis / La Delorme ;
- o 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 thématiques⁷

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 Réseau⁸

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 territoriaux⁹ 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 PUBLIC¹⁰

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

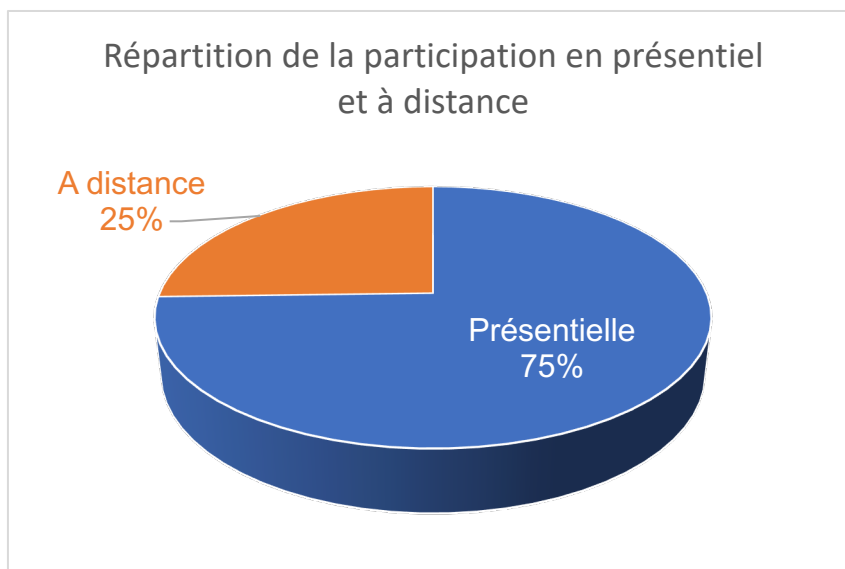
- 1263 participants aux 22 réunions publiques organisées et 388 prises de parole enregistrées lors de ces réunions publiques ;
- 194 participants aux 11 ateliers géographiques ;
- 32 participants aux 3 ateliers thématiques ;
- 82 participants aux 24 permanences avec le maître d'ouvrage ;
- 205 avis postés 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

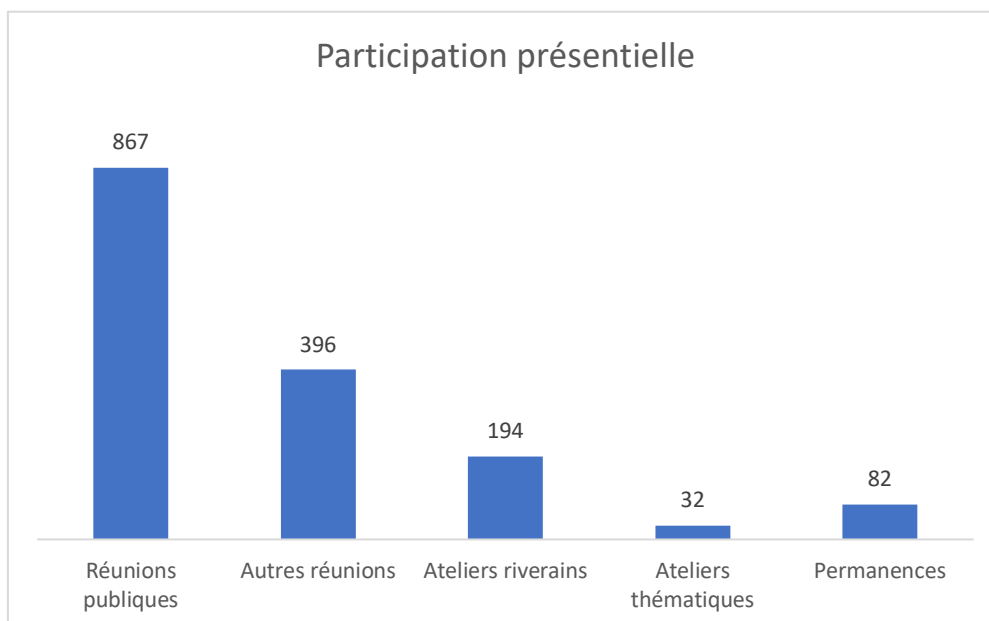
4.2 LES CARACTERISTIQUES DE LA PARTICIPATION

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

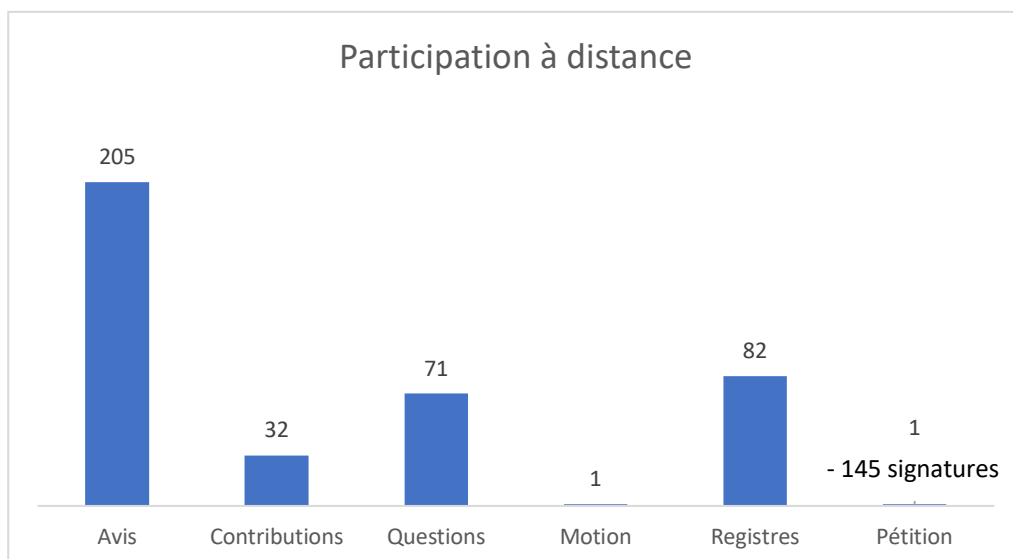


L'importance du dispositif présentiel mis en place (ateliers, réunions publiques) a permis de mobiliser un très large public.

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

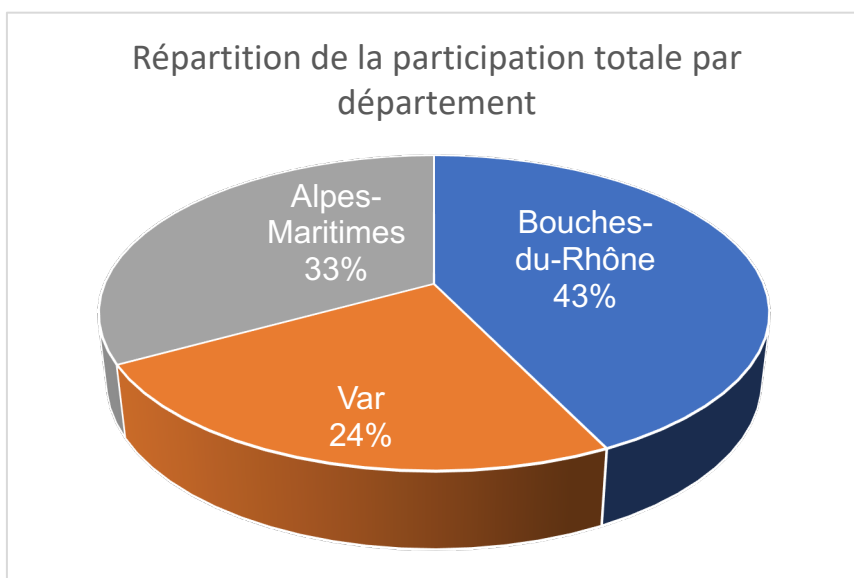


Concernant la participation à distance, le dépôt d'avis sur le site internet a été le vecteur de participation le plus important. Le nombre de questions posées au maître d'ouvrage s'est avéré relativement faible au regard du nombre d'aménagements soumis à la concertation, ce qui tend à montrer que ceux-ci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

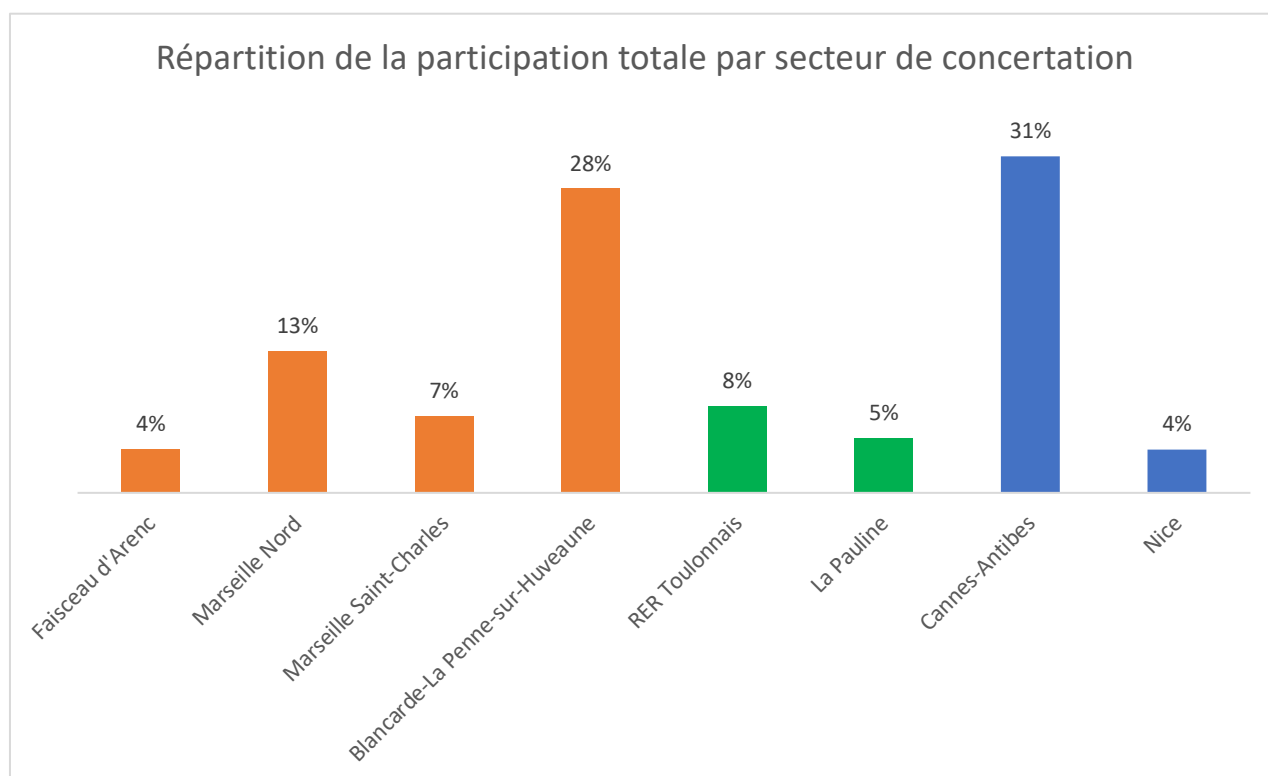


Si la participation dans les Bouches-du-Rhône apparaît plus importante que dans les 2 autres départements, ceci s'explique par le fait qu'un plus grand nombre de réunions, ateliers ou permanences y a été organisé, compte tenu du plus grand nombre de secteurs d'aménagements concernés par les phases 1 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 1/4 dans les Alpes-Maritimes.

4.2.3 MAIS UNE PARTICIPATION DIFFÉRENCIÉE SELON LES SECTEURS DE CONCERTATION

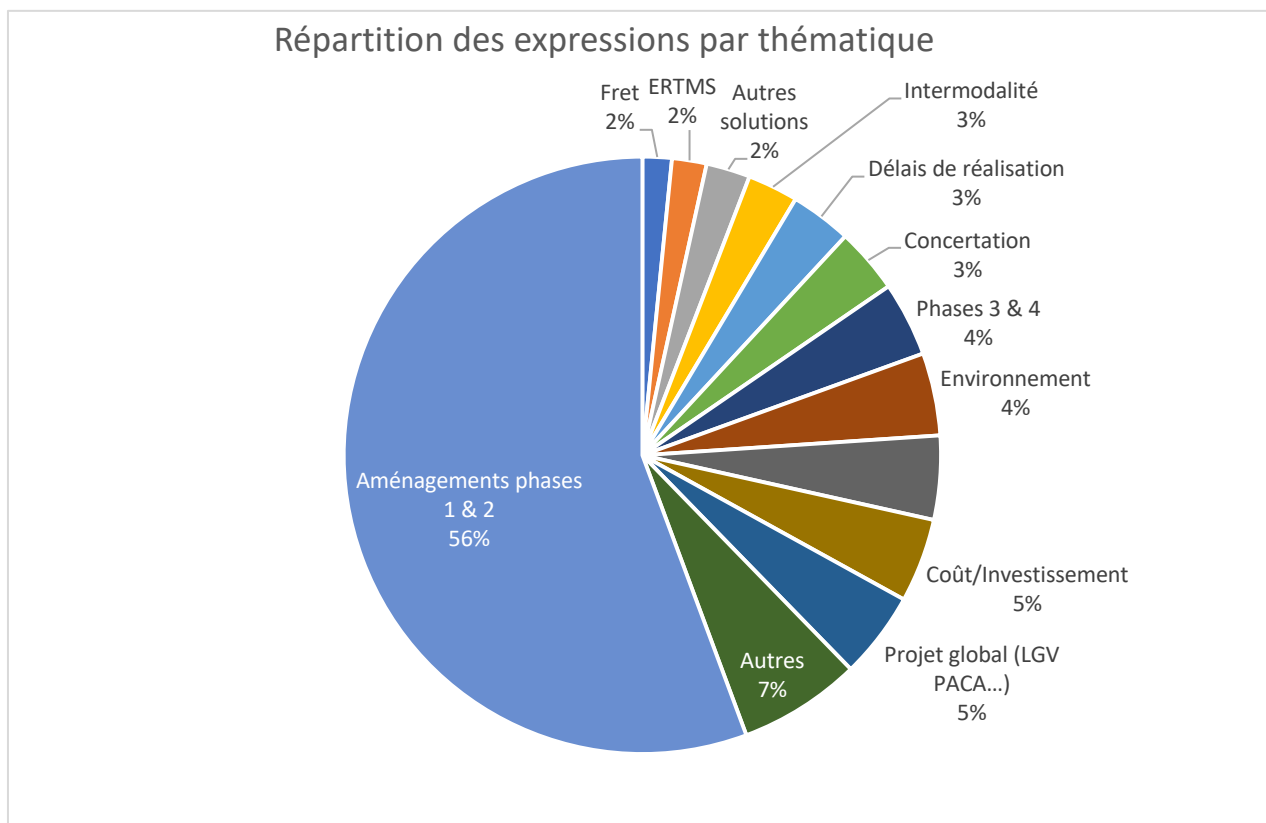
Les 2 secteurs de concertation ayant le plus largement mobilisés, tant en présentiel (à travers les réunions publiques locales, les ateliers riverains et les permanences) que tout vecteur d'expression confondu sont ceux de :

- **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 5^{ème} voie en gare de Blancarde.



4.2.4 LES THEMATIQUES LES PLUS FREQUEMMENT ABORDEES

4.2.4.1 Tout mode d'expression confondu



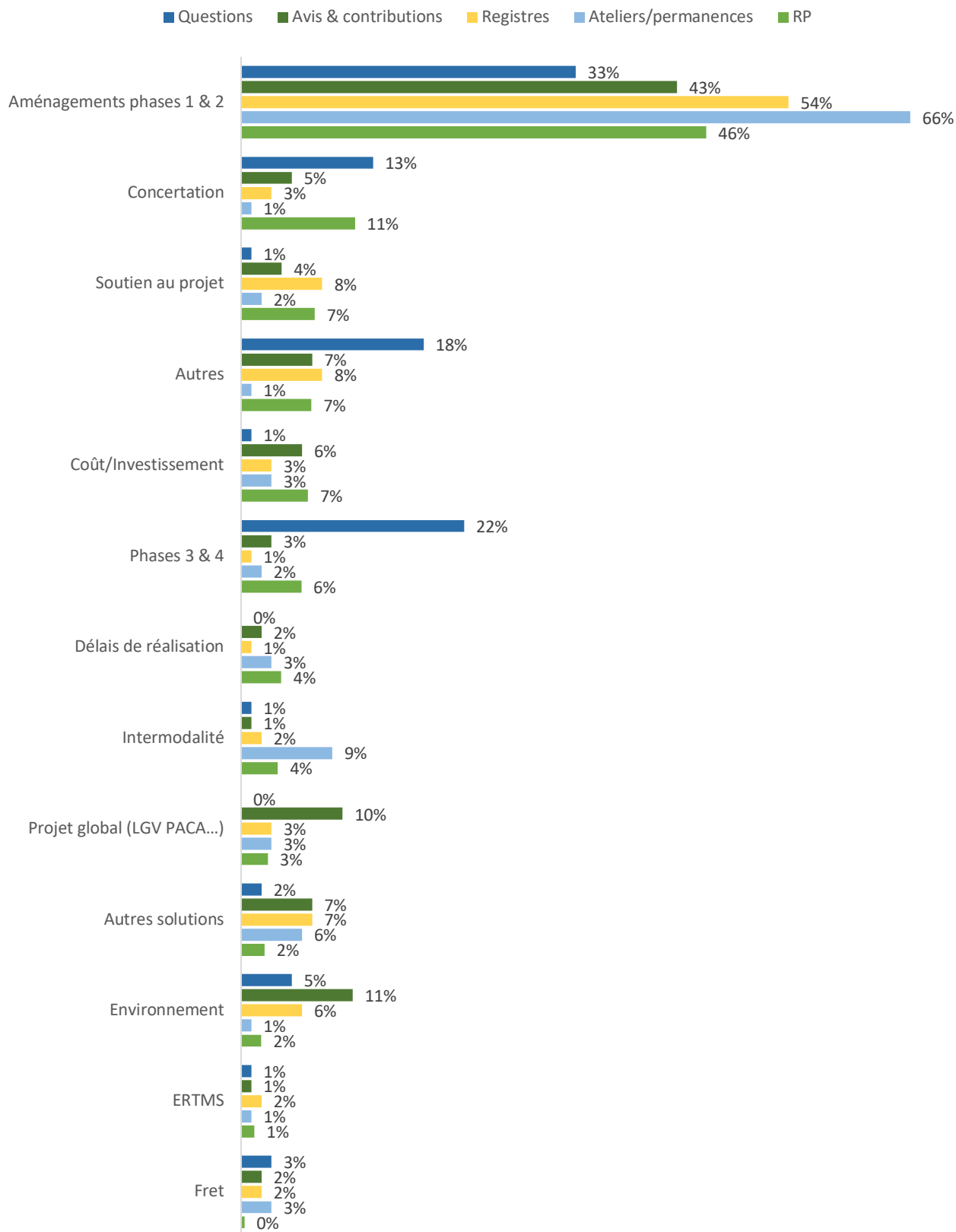
Tout mode d'expression confondu, les participants à la concertation se sont d'abord exprimés sur le **projet des phases 1&2** proposé à la concertation, qui représentent 56% des expressions. Viennent ensuite :

- 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.

Répartition des expressions par thématique et par mode d'expression



On constate que :

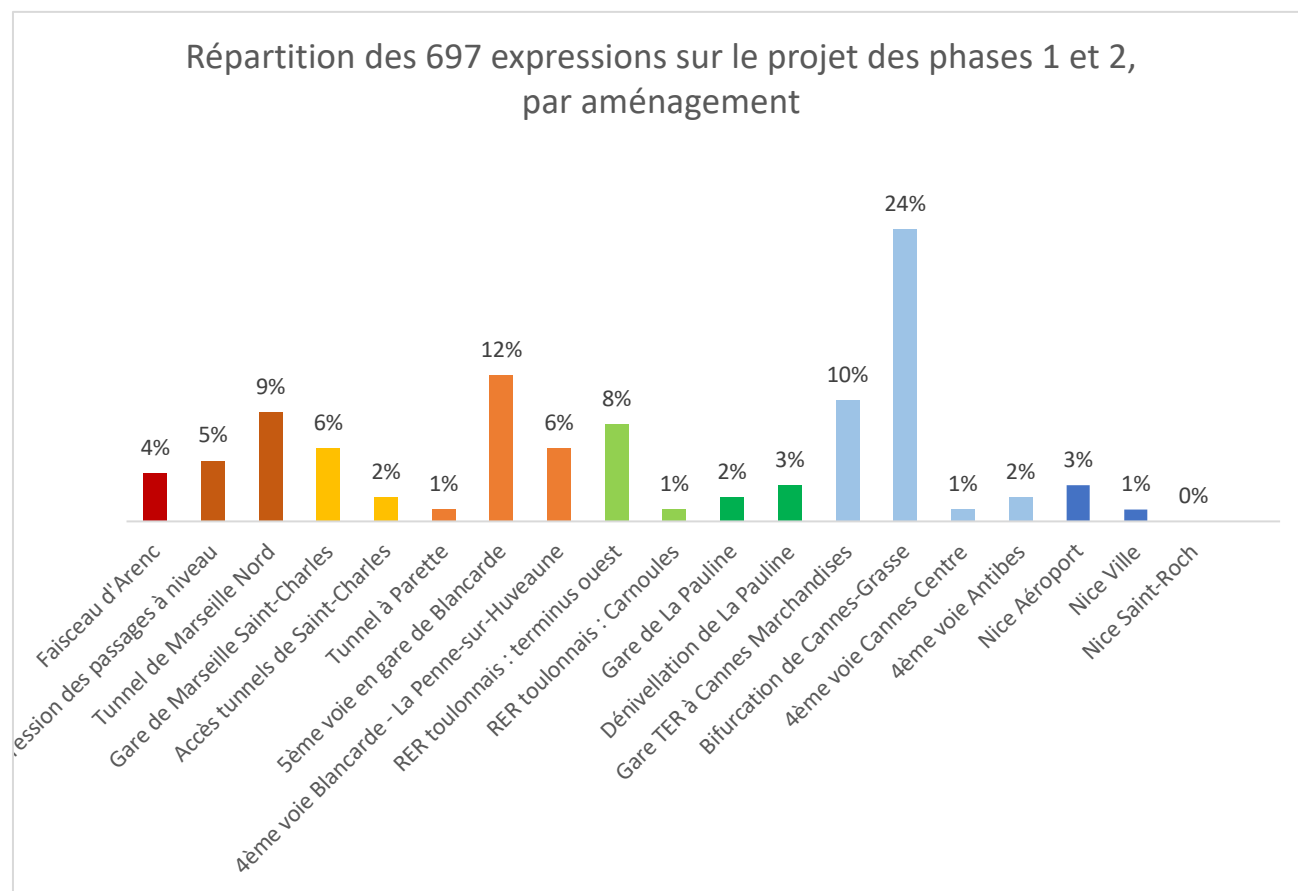
- le projet des phases 1 et 2 arrive en tête des expressions, quel que soit le support. Mais il représente 2/3 des expressions dans les **ateliers riverains et les permanences** contre 1/3 dans les questions posées sur internet. En effet, les participants s'étant déplacés en ateliers ou permanences étaient 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 1/4 des expressions,
- La 5^{ème} 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.



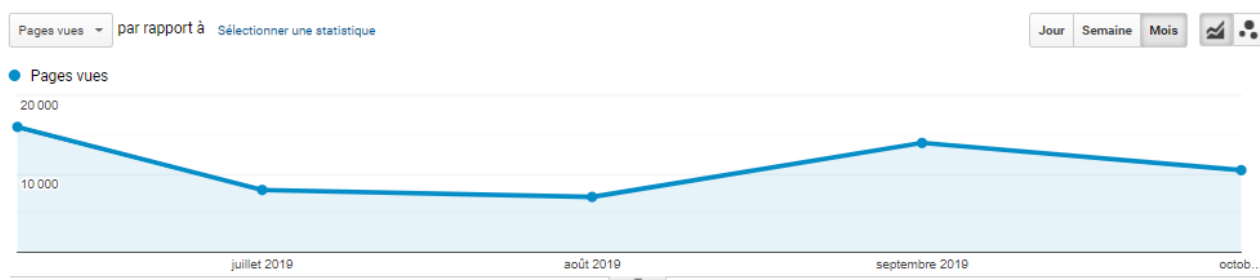
4.3 LA FREQUENTATION DU SITE INTERNET

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 CONSULTÉES

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 690 500 d'août à octobre) et **1400 clics** soit vers les formulaires d'inscription aux ateliers, soit vers le site internet.

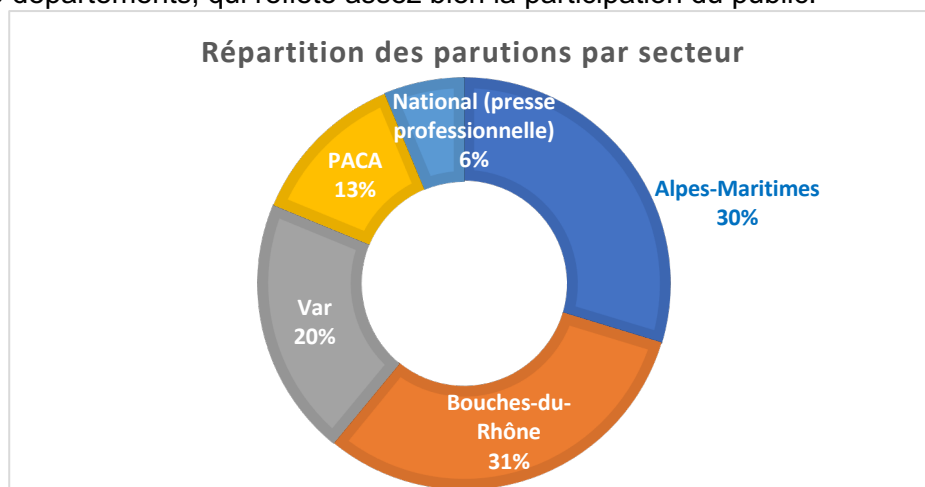
4.5 LES RETOMBÉES MÉDIATIQUES ¹¹

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

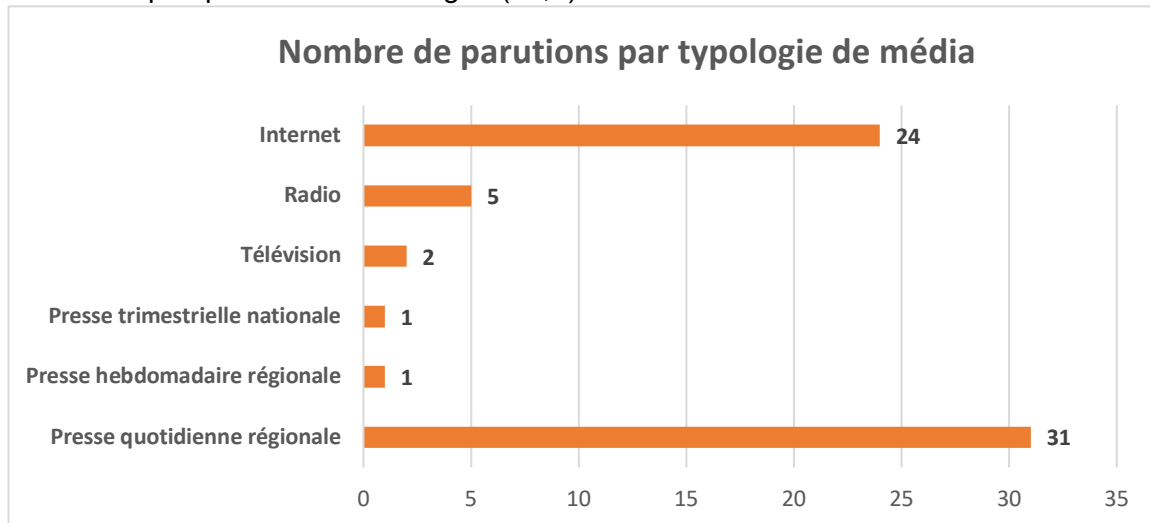
Au total, 94% des retombées sont régionales avec un traitement quantitatif assez équilibré sur chacun des 3 départements, qui reflète assez bien la participation du public.



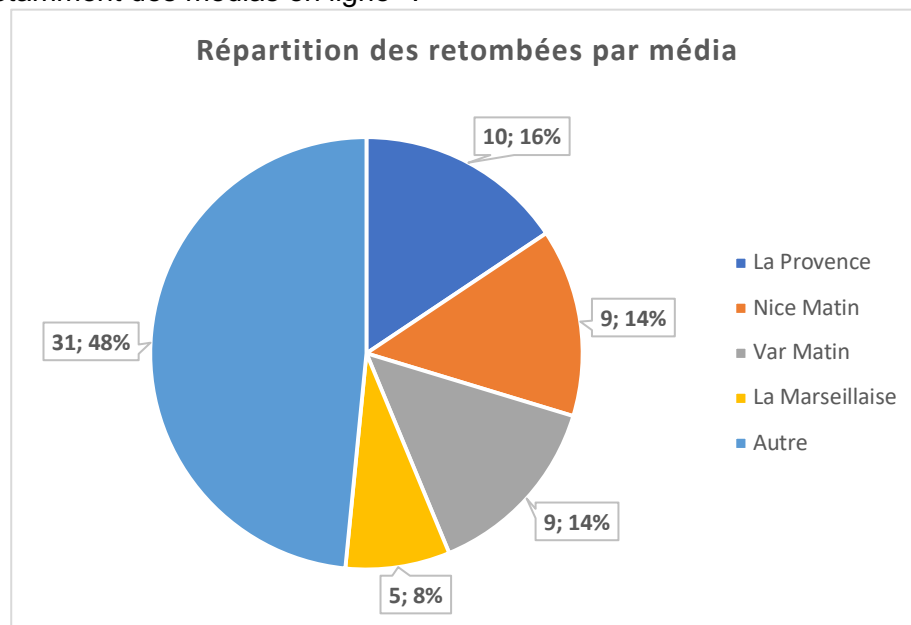
¹¹ La liste des retombées médiatiques et les articles publiés sont disponibles en annexes

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 ligne¹².

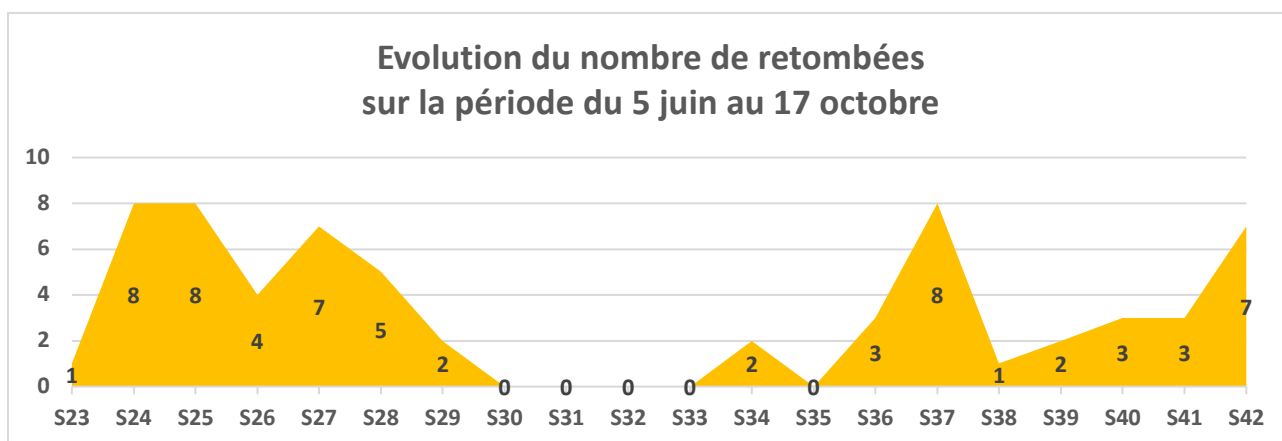


¹² Les supports ayant consacré au moins un article au projet sont : Gomet.net ; France Bleu Azur ; Maritima.info ; France info.fr ; Nostalgie Toulon ; 20 minutes.fr ; France Bleu Provence ; Les petites affiches.fr ; Tribune Bulletin Côte d'Azur ; France 3 Provence Alpes ; Marsactu ; Ecomnews.fr ; France 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 MÉDIATIKES 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.



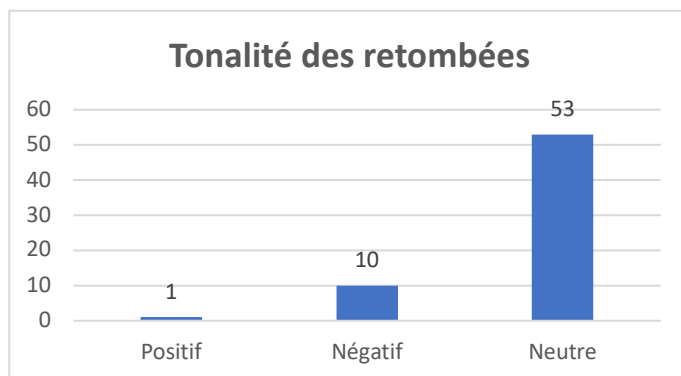
4.5.3 LA TONALITÉ ET LE CONTENU DES RETOMBÉES

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 maître 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.

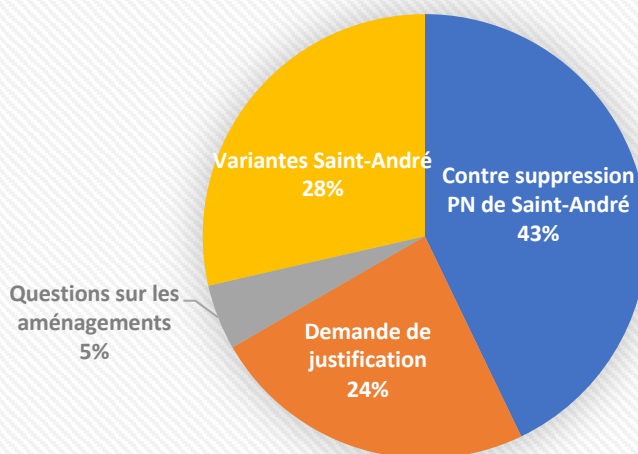
La justification même de ces suppressions n'a pas été partagée par une majorité de participants, certains participants s'exprimant contre la perspective d'augmentation des circulations sur les voies du port qui serait réalisée au profit du transport de marchandises et non au bénéfice des TER, d'autres 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.

Répartition des 34 expressions sur la suppression des passages à niveau
de Saint-André et Saint-Henri



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.

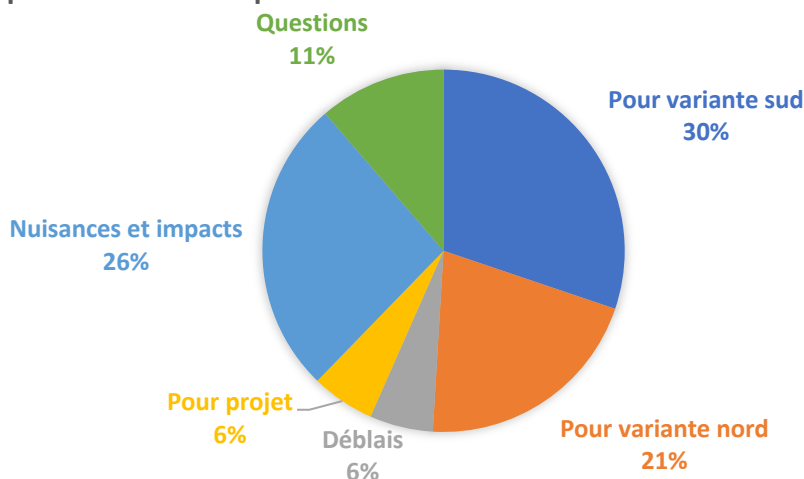
Ceux qui ont une préférence pour la variante sud mettent en avant le fait qu'elle serait moins impactante pour les entreprises de la zone de la Delorme et pourrait s'accompagner d'un programme de requalification urbaine et de relogement des habitants de la cité Bassens.

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 terroir 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.

Répartition des 64 expressions sur l'entrée nord du tunnel de Marseille



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.

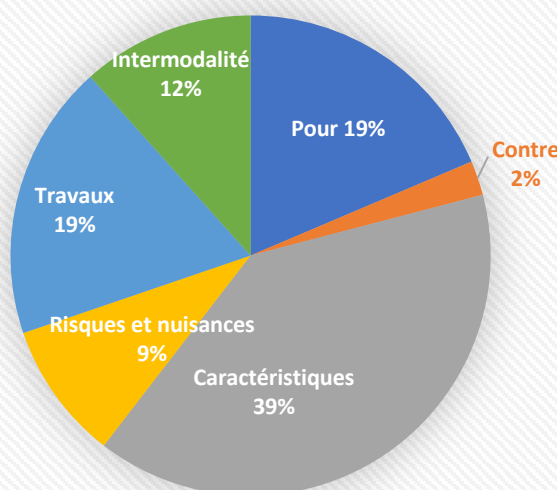
Les participants à la concertation s'étant exprimés sur la gare souterraine de Marseille Saint-Charles ont d'abord **interrogé le maître d'ouvrage sur les caractéristiques et le fonctionnement de la gare**, tant en termes d'aménagement (ouvertures, architecture, végétalisation...), de modalités de réalisation (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 constructions 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 connaître les dispositions prises en cas de dommages aux bâtiments et aux activités.

Répartition des 41 expressions sur la gare souterraine de Marseille Saint-Charles



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 5^{ème} voie à quai en gare de Blancarde, la création d'une 4^{ème} 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 4^{ème} 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 4^{ème} voie dans la vallée de l'Huveaune et des nuisances et impacts qu'elle pourrait générer.

La 5^{ème} 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 générerait.

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 5^{ème} voie en gare de Blancarde

L'intégralité des 80 expressions sur la 5^{ème} voie en gare de Blancarde manifeste une **opposition forte au projet**.

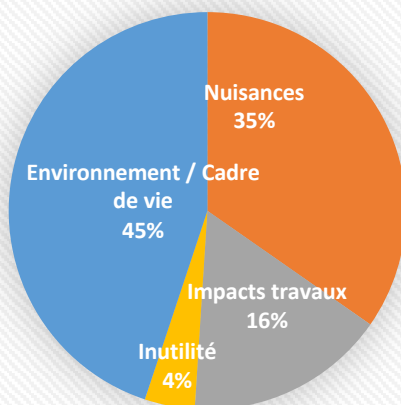
La première raison évoquée pour justifier de cette opposition est la **dégradation du cadre de vie** que la 5^{ème} voie induirait avec la suppression de plusieurs espaces implantés sur des terrains SNCF : terrain de boules, aire de jeux pour enfants, jardins potagers. La crainte porte aussi sur l'affectation 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 5^{ème} 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 5^{ème} voie**.

Répartition des 80 expressions sur les raisons de l'opposition à la 5^{ème} voie en
gare de Blancarde



5.1.4.3 La 4^{ème} voie entre La Blancarde et La Penne-sur-Huveaune

L'affirmation du soutien ou de l'opposition à la réalisation d'une 4^{ème} voie a représenté plus de la moitié des expressions sur cet aménagement.

Les **expressions portant sur la seule section de 4^{ème} voie entre Blancarde et La Penne-sur-Huveaune, majoritairement défavorables, n'ont représenté que le tiers des expressions.** En effet, l'opposition à la 4^{ème} voie dans la vallée de l'Huveaune et la défiance vis-à-vis de RFF (maître d'ouvrage de la 3^{ème} voie) ont conduit de nombreux participants à craindre que la réalisation de la 4^{ème} voie entre Blancarde et La Penne-sur-Huveaune augure celle de la 4^{ème} voie dans la vallée de l'Huveaune.

Ainsi, les expressions défavorables à sa réalisation se répartissent en :

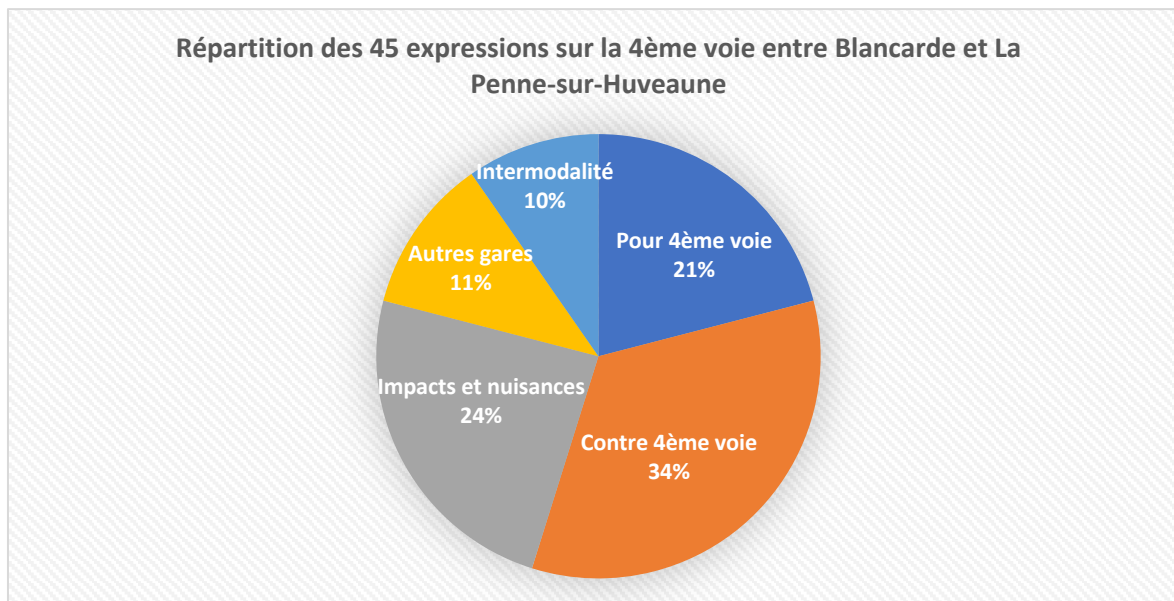
- 50% opposés à la 4^{ème} voie entre Blancarde et La Penne-sur-Huveaune, considérée comme trop impactante et jugée inutile
- 35% s'y oppose car elle est perçue comme la 1^{ère} phase de réalisation de la 4^{ème} voie dans la vallée de l'Huveaune à laquelle ils sont opposés
- 15% s'opposent globalement à une 4^{ème} 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 4^{ème} 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 4^{ème} 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

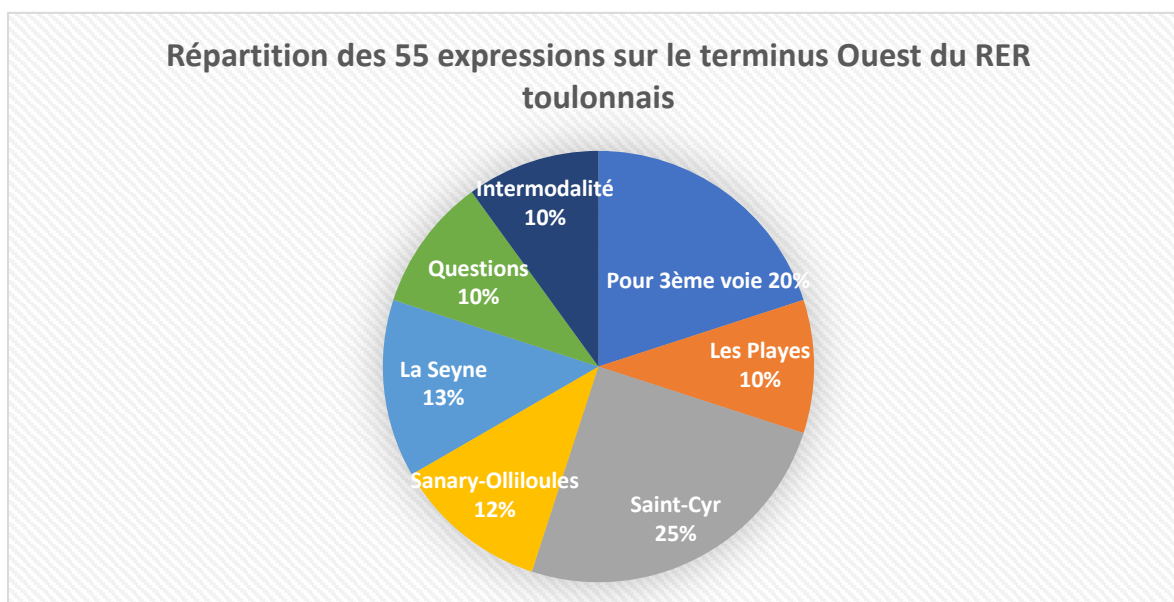
¼ des expressions sur le terminus ouest **soutiennent un positionnement de celui-ci en gare de Saint-Cyr**, afin, selon ces expressions, de faire bénéficier le plus grand nombre d'usagers de cette navette ferroviaire et d'éviter un accroissement des flux routiers aux abords des gares situées plus à l'est soumises à la concertation. Cette proposition alternative s'accompagne de la demande de création de portions de 3^{ème} 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 maître 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 $\frac{3}{4}$ **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 apparaît 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

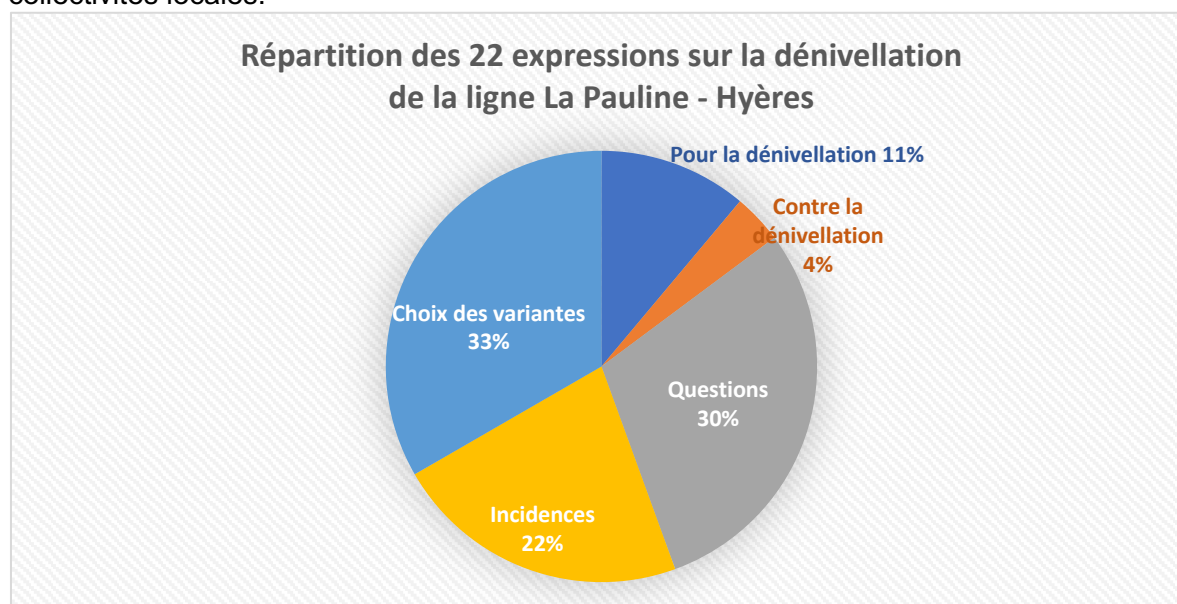
Pour réaliser la bifurcation de la Pauline, deux aménagements ont été soumis à la concertation : la dénivellation de la ligne La Pauline-Hyères, avec 2 familles de variantes (« saut de mouton » et « terrier ») et la mise à quatre voies à quai de la gare de La Pauline.

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 dénivélé 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.

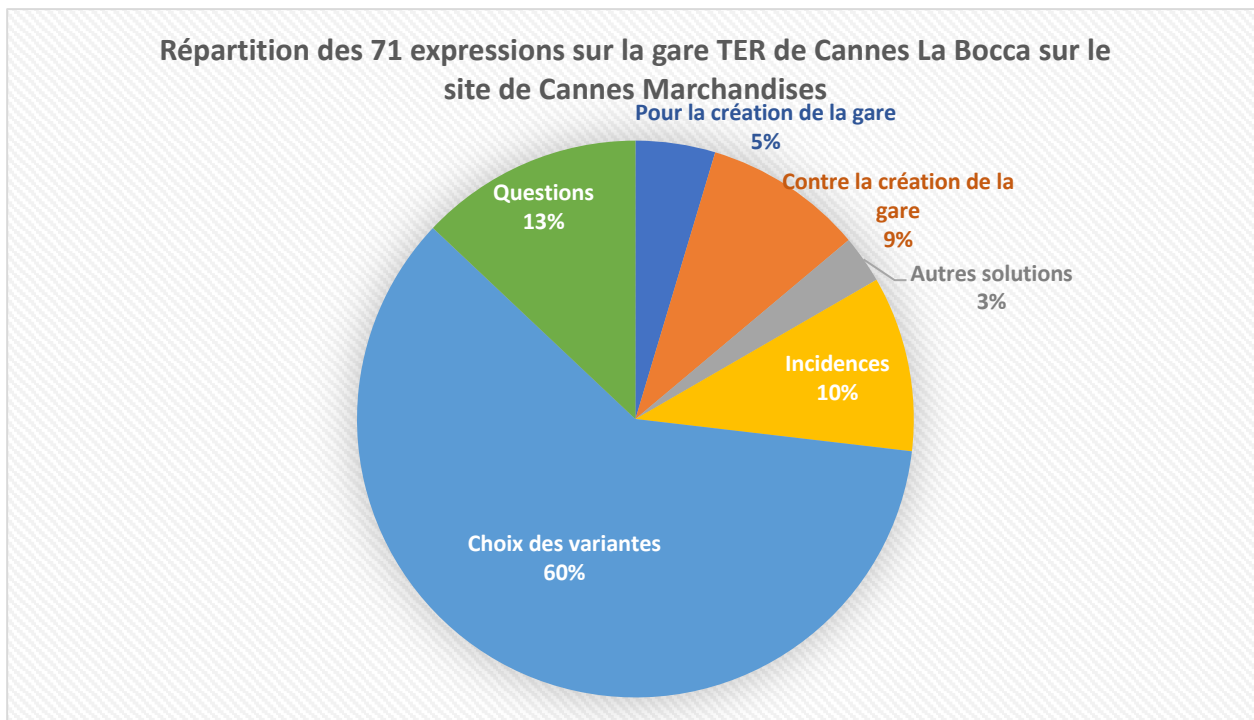
5.1.7.1 Gare TER de Cannes la Bocca sur le site de Cannes Marchandises

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 Sépard,** 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.

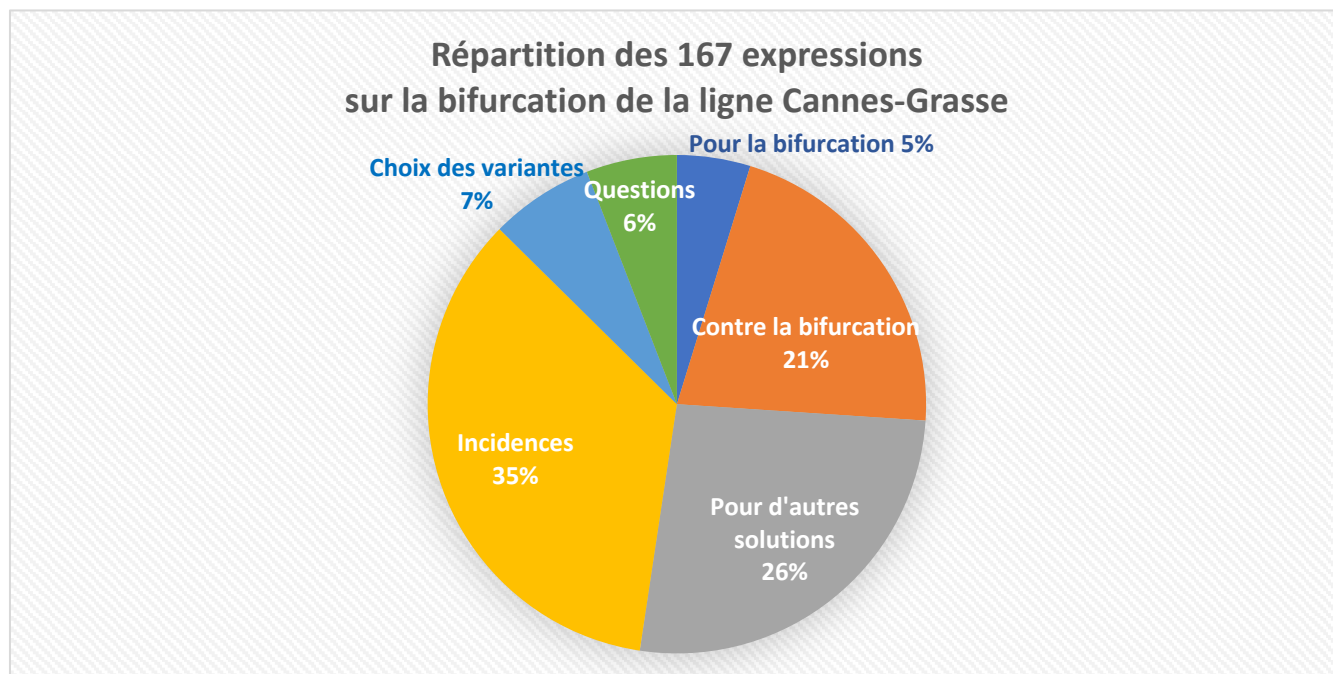
21% des 167 participants s'étant exprimé sur la bifurcation de la ligne Cannes-Grasse l'ont fait pour adresser leur **opposition au projet** qu'ils jugent trop impactant et trop coûteux au regard d'une utilité qui bien que comprise dans le principe est contestée, de nombreux participants affirmant que 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 4^{ème} 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 4^{ème} 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 5^{ème} voie, en connexion avec le bus-tram Antibes Sophia.

5.1.7.4 4^{ème} voie en gare de Cannes centre

Comme pour la 4^{ème} 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.

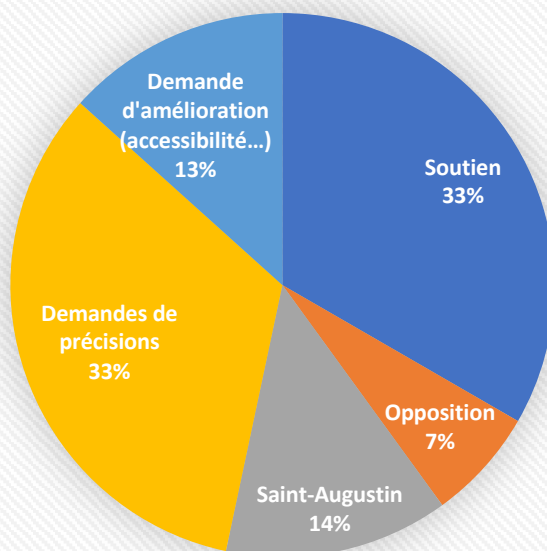
5.1.8.1 Création de la gare TER/TGV de Nice Aéroport

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.

Répartition des 24 expressions sur Nice Aéroport



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 azurée 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 INCIDENCES 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 maître 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 azurée, 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 AMÉNAGEMENTS 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 4^{ème} voie dans la vallée de l'Huveaune, la 5^{ème} 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 5^{ème} voie en gare de Blancarde, la 4^{ème} 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.