

Projet des phases 1 et 2 de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur

Compte-rendu de la concertation complémentaire 2020-2021 sur les aménagements de phases 1 et 2

Mai 2021

Préambule

Ce document présente le compte-rendu des deux périodes de concertation complémentaire réalisées sur 9 opérations du projet des phases 1 et 2 de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur portant sur la désaturation des nœuds ferroviaires marseillais et azuréen.

Ces deux périodes de concertation complémentaire ont été conduites du **20 novembre au 31 décembre 2020** et du **1**^{er} **mars au 15 avril 2021**, conformément aux articles L121-1 du code de l'environnement, L103-2 à L103-6 et R103-1 à R103-3 du code de l'urbanisme.

Ce compte-rendu rappelle l'historique du projet et le cadre de la concertation.

Puis, pour chacune des deux périodes, respectivement novembre-décembre 2020 et marsavril 2021, il présente le dispositif de concertation mis en place et synthétise les avis recueillis.

Il propose enfin une mise en lumière des principaux enseignements de ces deux phases de concertation avec le public.

Le présent compte-rendu est rendu public.

Mai 2021 Page 2/93



SOMMAIRE

1 LE PROJET HISTORIQUE DE LA LIGNE NOUVELLE PROVENCE COTE D'AZUR	6
1.1 EN RESUME	6
1.2 L'HISTORIQUE DE LA LIGNE NOUVELLE PROVENCE COTE D'AZUR : LES PRINCIPALES ETAPES	7
1.2.1 LA DECISION MINISTERIELLE DU 4 MARS 2019	7
1.2.2 LA CONCERTATION DE 2019 SUR LE PROJET DES PHASES 1 ET 2	7
1.2.1 LE COMITE DE PILOTAGE DE NOVEMBRE 2019 ET LA DECISION MINISTERIELLE DE JUIN 2020	7
1.3 LE CALENDRIER ET LES PARTENAIRES DU PROJET	9
1.3.1 LE PLANNING PREVISIONNEL DU PROJET DES PHASES 1 ET 2	9
1.3.2 LES PARTENAIRES ET COFINANCEURS DES ETUDES	9
1.4 LES INSTANCES DE GOUVERNANCE ET DE CONCERTATION CONTINUE	10
1.4.1 LES INSTANCES DE GOUVERNANCE	10
1.4.2 LES INSTANCES DE CONCERTATION CONTINUE	10
2 LE CADRE DE LA CONCERTATION AVEC LE PUBLIC	11
2.1 LE CADRE REGLEMENTAIRE	11
2.2 UNE CONCERTATION SOUS L'EGIDE D'UN GARANT NOMME PAR LA COMMISSION NATIONALE DU DI	EBAT
Public	11
2.2.1 LA COMMISSION NATIONALE DU DEBAT PUBLIC	11
2.2.2 LE GARANT DE LA CONCERTATION	11
2.2.3 LA DECISION DE POURSUIVRE LE PROCESSUS DE CONCERTATION	12
2.3 LES OBJECTIFS DE LA CONCERTATION COMPLEMENTAIRE	12
2.4 LES TERRITOIRES CONCERNES	13
3 LA CONCERTATION COMPLEMENTAIRE AVEC LE PUBLIC DE NOVEMBRE-DECEMBRE	<u> 2020 14</u>
3.1 LES MODALITES DE LA CONCERTATION AVEC LE PUBLIC	14
3.1.1 LES ECHANGES BILATERAUX AVEC LES ELUS	14
3.1.2 L'INFORMATION ET LA PARTICIPATION DU PUBLIC	14
3.1.2.1 LE DISPOSITIF D'INVITATION DU PUBLIC A PARTICIPER A LA CONCERTATION	14
3.1.2.2 LE DISPOSITIF D'INFORMATION DU PUBLIC	17
3.1.2.3 LE DISPOSITIF DE PARTICIPATION ET D'EXPRESSION DU PUBLIC	18
3.2 L'ANALYSE QUANTITATIVE DE LA CONCERTATION AVEC LE PUBLIC DE NOVEMBRE-DECEMBRE 202	20 19
3.2.1 UNE BONNE PARTICIPATION GLOBALE DU PUBLIC	19
3.2.2 LES CARACTERISTIQUES DE LA PARTICIPATION	20
3.2.2.1 Une participation globale plus forte qu'en 2019 et specialement importante sur la	NAVETTE
TOULONNAISE	20
3.2.2.2 LE SITE INTERNET, 1 ^{ER} VECTEUR D'EXPRESSION	21
3.2.3 LA FREQUENTATION DU SITE INTERNET WWW.LIGNENOUVELLEPROVENCECOTEDAZUR.FR	23
3.2.3.1 L'EVOLUTION DES VISITES	23
3.2.3.2 LES PAGES CONSULTEES	23
3.2.4 L'ACTIVITE SUR LES RESEAUX SOCIAUX	24
3.2.4.1 TWITTER	24
3.2.4.2	24
3.2.5 LES RETOMBEES MEDIATIQUES	24
3.3 L'ANALYSE QUALITATIVE DE LA CONCERTATION AVEC LE PUBLIC DE NOVEMBRE-DECEMBRE 2020	26
3.3.1 LES EXPRESSIONS SUR LE TERMINUS OUEST DE LA NAVETTE TOULONNAISE	26
3.3.1.1 UNE OPERATION QUI A MOBILISE AU-DELA DE SAINT-CYR ET SANARY	26
3.3.1.2 LE CHOIX DU POSITIONNEMENT DU TERMINUS OUEST, 1 ERE THEMATIQUE DE LA CONCERTATION, A	VEC UNE
FORTE EXPRESSION EN FAVEUR DU TERMINUS OUEST A SAINT-CYR	27

Mai 2021 Page 3/93

Compte-rendu de la concertation complémentaire 2020-2021 sur les aménagements des phases 1 et 2

3.3.1.3	LES AUTRES THEMATIQUES SUR LE SECTEUR DE LA NAVETTE TOULONNAISE	30
3.3.2	LES EXPRESSIONS SUR LE POLE D'ECHANGES MULTIMODAL DE LA PAULINE	31
3.3.2.1	LES QUESTIONS ET AVIS EN LIEN AVEC L'AMENAGEMENT DU PEM : 1 ERE THEMATIQUE DE LA CONCEI	RTATION
		32
3.3.2.2	17% d'expressions sur l'un des 3 scenarios de projet proposes	34
3.3.2.3	30% D'EXPRESSIONS SANS LIEN AVEC L'AMENAGEMENT DU POLE D'ECHANGE	35
3.3.3	LES EXPRESSIONS SUR LA GARE TER DE CANNES LA BOCCA	36
3.3.3.1	LES EXPRESSIONS SUR LA GARE TER DE CANNES LA BOCCA	37
3.3.3.2	LES EXPRESSIONS SUR LA DENIVELLATION DE LA BIFURCATION DE LA LIGNE CANNES-GRASSE	39
3.3.3.3		39
3.3.4		39
3.3.4.1	·	40
3.3.4.2		MENTS
	·	40
3.3.4.3	LA CONCERTATION	40
<u>4</u> <u>LA</u>	CONCERTATION COMPLEMENTAIRE AVEC LE PUBLIC DE MARS-AVRIL 2021	41
4.1 I	LES MODALITES DE LA CONCERTATION AVEC LE PUBLIC	41
4.1.1	LES ECHANGES BILATERAUX AVEC LES ELUS	41
4.1.2	L'INFORMATION ET LA PARTICIPATION DU PUBLIC	41
4.2 I	L'ANALYSE QUANTITATIVE DE LA CONCERTATION AVEC LE PUBLIC DE MARS-AVRIL 2021	49
4.2.1	UNE PARTICIPATION GLOBALE DU PUBLIC SIGNIFICATIVE	49
4.2.2	LES CARACTERISTIQUES DE LA PARTICIPATION	50
4.2.3	LA FREQUENTATION DU SITE INTERNET WWW.LIGNENOUVELLEPROVENCECOTEDAZUR.FR	54
4.2.3.1	L'EVOLUTION DES VISITES	54
4.2.3.2	LES PAGES CONSULTEES	54
4.2.4	L'ACTIVITE SUR LES RESEAUX SOCIAUX	55
4.2.4.1	TWITTER	55
4.2.4.2	FACEBOOK	55
4.2.5	LES RETOMBEES MEDIATIQUES	56
4.3 I	L'ANALYSE QUALITATIVE DE LA CONCERTATION AVEC LE PUBLIC DE MARS-AVRIL 2021	58
4.3.1	LES EXPRESSIONS SUR LE SECTEUR DE SAINT-ANDRE	58
4.3.2	LES EXPRESSIONS SUR LE SECTEUR DE LA DELORME	62
4.3.3	LES EXPRESSIONS SUR LE SECTEUR DE MARSEILLE SAINT-CHARLES	66
4.3.4	LES EXPRESSIONS SUR LE SECTEUR DE LA PARETTE	69
4.3.5	LES EXPRESSIONS SUR LE SECTEUR BLANCARDE / LA PENNE-SUR-HUVEAUNE	73
4.3.6	LES EXPRESSIONS SUR LE SECTEUR DE LA BIFURCATION DE LA LIGNE CANNES-GRASSE	79
4.3.7	LES AUTRES THEMATIQUES ABORDEES	85
<u>5 LE</u>	S ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION 2020-2021 AVEC LE PUBLIC	87
	Une concertation complementaire en periode de crise sanitaire qui a fait l'objet d'uni	
	CIPATION QUANTITATIVEMENT SIGNIFICATIVE ET DE QUALITE	87
	LES ELEMENTS POUR PREPARER L'ENQUETE D'UTILITE PUBLIQUE	88
5.2.1	SUR LA HALTE ET LE REMPLACEMENT DU PASSAGE A NIVEAU DE SAINT-ANDRE	88
5.2.2	SUR L'ENTREE NORD DU TUNNEL A LA DELORME	88
5.2.3	SUR LA GARE SOUTERRAINE DE MARSEILLE SAINT-CHARLES	88
5.2.4	SUR L'INSERTION DE L'ENTREE EST DU TUNNEL A LA PARETTE	89
5.2.1	SUR LA 4EME VOIE ENTRE LA BLANCARDE ET LA PENNE-SUR-HUVEAUNE	89
5.2.2	SUR LE TERMINUS OUEST DE LA NAVETTE TOULONNAISE	89
5.2.3	SUR LE POLE D'ECHANGES MULTIMODAL DE LA PAULINE	89
5.2.4	SUR LA GARE TER DE CANNES-LA-BOCCA	90
J.4.T	OOK BY GIRE I DIVIDE GRIVING BIT DOGGE	70

Mai 2021 Page 4/93

5.2.1	SUR LA DENIVELLATION DE LA BIFURCATION DE LA LIGNE CANNES-GRASSE	90
<u>6</u>]	LES SUITES PROPOSEES PAR LE MAITRE D'OUVRAGE A L'ISSUE DE LA CONCERTATION	
<u>COM</u>	<u>IPLEMENTAIRE</u>	91
6.1	SUR LA HALTE ET LE REMPLACEMENT DU PASSAGE A NIVEAU DE SAINT-ANDRE	91
6.2	SUR L'ENTREE NORD DU TUNNEL A LA DELORME	91
6.3	SUR LA GARE SOUTERRAINE DE MARSEILLE SAINT-CHARLES	91
6.4	SUR L'INSERTION DE L'ENTREE EST DU TUNNEL A LA PARETTE	92
6.5	SUR LA 4EME VOIE ENTRE LA BLANCARDE ET LA PENNE-SUR-HUVEAUNE	92
6.6	SUR LE TERMINUS OUEST DE LA NAVETTE TOULONNAISE	92
6.7	SUR LE POLE D'ECHANGES MULTIMODAL DE LA PAULINE	92
6.8	SUR LA GARE TER DE CANNES-LA-BOCCA	93
6.9	SUR LA DENIVELLATION DE LA BIFURCATION DE LA LIGNE CANNES-GRASSE	93

Mai 2021 Page 5/93

1 LE PROJET HISTORIQUE DE LA LIGNE NOUVELLE PROVENCE COTE D'AZUR

1.1 EN RÉSUMÉ

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

Cette attractivité est aujourd'hui remise en question en raison des difficultés de déplacements, causées par la saturation progressive des réseaux routiers et autoroutiers et le manque de transports en commun capacitaires et performants. L'usage prépondérant de la voiture génère en outre de l'insécurité routière, ainsi qu'une surexposition des habitants des départements littoraux aux pollutions atmosphérique et sonore.

Pour améliorer les mobilités du quotidien et répondre aux enjeux climatiques, un report des déplacements en voiture vers le train est souhaitable. Pour cela, une plus grande fiabilité des services ferroviaires et une offre plus importante de trains sont nécessaires.

En 2018, le Conseil d'Orientation des Infrastructures a séparé le projet initial en deux parties, dont les aménagements doivent permettre :

- Dans un premier temps (phases 1 et 2), de désaturer les nœuds ferroviaires de Marseille,
 Toulon, Nice et la Côte d'Azur pour répondre aux besoins de transports du quotidien des habitants des trois grandes aires métropolitaines régionales;
- Dans un second temps (phases 3 et 4), d'améliorer les liaisons ferroviaires entre ces métropoles pour faciliter les déplacements au sein de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, ouvrir la région aux autres régions françaises et européennes et contribuer à la construction de l'arc ferroviaire méditerranéen entre l'Espagne, la France et l'Italie.

Ce projet des phases 1 et 2, qui vise à répondre à la première priorité, forme un ensemble cohérent, complet et fonctionnel, répondant à des objectifs de gains de régularité et de capacité, principalement au service des transports du quotidien.

Mai 2021 Page 6/93

1.2 L'HISTORIQUE DE LA LIGNE NOUVELLE PROVENCE COTE D'AZUR : LES PRINCIPALES ÉTAPES

Depuis le débat public de 2005, plus de 15 années d'études et de concertation ont permis de construire progressivement le projet de désaturation des nœuds ferroviaires marseillais, toulonnais et azuréen et d'augmentation des capacités de la ligne ferroviaire entre Marseille et Vintimille.

L'historique détaillé du projet, depuis le débat public jusqu'à son phasage par le Conseil d'Orientation des Infrastructures en 2018, est disponible sur le site internet du projet, à l'adresse : https://www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr/page/evolution-du-projet.

Ce sont les concertations successives et la prise en compte de l'avis du public qui ont recentré le projet initial sur le projet des phases 1 et 2, objet de l'enquête publique.

1.2.1 LA DECISION MINISTERIELLE DU 4 MARS 2019

La décision ministérielle du 4 mars 2019 a réaffirmé la nécessité de traiter les nœuds ferroviaires comme 1^{ère} étape et demandé la réalisation sans attendre des aménagements de phase 1, puis celle des aménagements de phase 2, constituant ainsi le projet des phases 1 et 2.

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

1.2.2 LA CONCERTATION DE 2019 SUR LE PROJET DES PHASES 1 ET 2

La concertation de 2019 sur le projet des phases 1 et 2 a montré une adhésion du public à la priorité donnée aux trains du quotidien et aux principes d'aménagements proposés.

Cette concertation a également montré :

- Des attentes sur les fonctionnalités du projet et en particulier sur la navette toulonnaise, le corridor ouest de Marseille et la bifurcation de la ligne Cannes-Grasse ;
- Des demandes de compléments sur l'insertion urbaine des gares et l'intermodalité (Marseille Saint-Charles, Cannes la Bocca, etc.);
- Des inquiétudes et des demandes de précision, sur les incidences locales de la bifurcation de la ligne Cannes-Grasse (incidences foncières, paysagères, acoustiques), de la gare de Cannes Marchandises (incidences acoustiques et hydrauliques), de la 4^{ème} voie entre La Penne et La Blancarde (incidences sur le bâti et nuisances acoustiques), de la 5ème voie en gare de la Blancarde (nuisances pour l'immeuble riverain), de la gare Saint-Charles (incidences en phase travaux), de la suppression du passage à niveau de Saint-André (opposition aux solutions proposées).

1.2.1 LE COMITE DE PILOTAGE DE NOVEMBRE 2019 ET LA DECISION MINISTERIELLE DE JUIN 2020

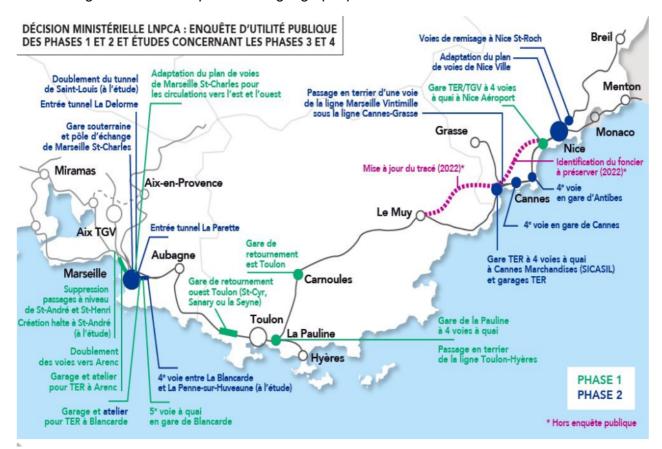
Le comité de pilotage du projet, réuni le 22 novembre 2019, s'est félicité de la participation du public à la concertation et de la qualité des échanges, à partir desquels il a identifié les variantes sur lesquelles les études d'approfondissement et la concertation ont vocation à être poursuivies en vue de constituer le dossier d'enquête d'utilité publique.

Mai 2021 Page 7/93

La Décision Ministérielle du 23 juin 2020 a réaffirmé les objectifs du projet.

Le Ministre a par ailleurs confirmé les fonctionnalités et les opérations constitutives du projet des phases 1 et 2 de la LNPCA telles quelles ont été validées lors du Comité de pilotage du 22 novembre 2019.

Les aménagements retenus par secteur géographiques sont les suivants :



La décision ministérielle a enfin demandé à SNCF-Réseau de **poursuivre la concertation continue sur les points suivants :**

- Présentation des études complémentaires sur de nouvelles options d'implantation d'une gare origine-terminus de la navette toulonnaise à l'ouest de Toulon.
- Présentation de nouvelles options de désenclavement du quartier de Saint-André à Marseille en lien avec la suppression du passage à niveau de Saint-André et du projet de halte.
- Approfondissements avec l'ensemble des maîtres d'ouvrage concernés de l'articulation entre les opérations des phases 1 et 2 et les aménagements urbains périphériques, en particulier autour des gares (intermodalité, notamment).
- ➤ Poursuite de la concertation sur les principaux thèmes identifiés au cours de la concertation de 2019, notamment les nuisances sonores, l'intermodalité et les pôles d'échanges multimodaux, les modalités générales de réalisation des travaux et les conditions d'insertion de certains aménagements en zone sensible.

Mai 2021 Page 8/93

1.3 LE CALENDRIER ET LES PARTENAIRES DU PROJET

1.3.1 LE PLANNING PREVISIONNEL DU PROJET DES PHASES 1 ET 2



1.3.2 LES PARTENAIRES ET COFINANCEURS DES ÉTUDES

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

- L'union européenne ;
- L'état ;
- La région provence-alpes-côte d'azur ;
- Le conseil départemental des bouches-du-rhône ;
- Le conseil départemental du var ;
- Le conseil départemental des alpes-maritimes ;
- La métropole aix-marseille provence ;
- La métropole toulon provence méditerranée ;
- La métropole nice côte d'azur ;
- La communauté d'agglomération dracénoise
- La communauté d'agglomération cannes pays de lérins
- La communauté d'agglomération du pays de grasse
- SNCF Réseau.

Mai 2021 Page 9/93

1.4 LES INSTANCES DE GOUVERNANCE ET DE CONCERTATION CONTINUE

1.4.1 LES INSTANCES DE GOUVERNANCE

La gouvernance du projet est assurée par :

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

1.4.2 LES INSTANCES DE CONCERTATION CONTINUE

Les instances de concertation continue sont :

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

Mai 2021 Page 10/93

2 LE CADRE DE LA CONCERTATION AVEC LE PUBLIC

2.1 LE CADRE RÉGLEMENTAIRE

La concertation complémentaire conduite en novembre-décembre 2020 et mars-avril 2021 a été engagée au titre ¹:

- De la concertation continue relative au projet, menée, en application du 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 à L103.6 et R103-1 à R103-3 du code de l'urbanisme.

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

2.2.1 LA COMMISSION NATIONALE DU DÉBAT PUBLIC

La Commission nationale du débat public (CNDP), créée en 1995, est depuis la loi « relative à la démocratie de proximité » du 27 février 2002, une autorité administrative indépendante.

Elle est chargée de veiller au respect de la participation du public au processus d'élaboration des projets - publics ou privés - d'aménagement ou d'équipement d'intérêt national (création d'autoroutes, de lignes ferroviaires, de lignes électriques, ...), dès lors qu'ils comportent de forts enjeux socio-économiques ou ont des impacts significatifs sur l'environnement ou l'aménagement du territoire.

La CNDP est saisie de tous les projets d'aménagement ou d'équipement qui, par leur nature, leurs caractéristiques techniques ou leur coût prévisionnel, tel qu'il peut être évalué lors de la phase d'élaboration, répondent à des critères ou excèdent des seuils fixés par décret en Conseil d'État. Lorsque la CNDP estime que c'est nécessaire, elle désigne un garant chargé de veiller au bon déroulement de la concertation avec le public. Le garant représente la CNDP et porte ses valeurs auprès du maître d'ouvrage et du grand public.

2.2.2 LE GARANT DE LA CONCERTATION

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

Les modalités et l'organisation de la concertation ont été co-construites avec le garant, associé à l'élaboration et à la tenue du processus.

Le garant de la concertation a participé aux réunions de concertation et aux instances de gouvernance du projet.

Mai 2021 Page 11/93

_

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 décembre 2020, la CNDP, saisie par SNCF Réseau, a décidé après en avoir délibéré qu'il n'y avait pas lieu d'organiser un nouveau débat public, au sens de l'article R-121-7 du code de l'environnement, sur les phases 1 et 2 du projet LNPCA.

Elle a recommandé à SNCF Réseau de poursuivre la concertation jusqu'à l'enquête publique sur les phases 1 et 2 du projet, sous l'égide du garant dont elle a confirmé la mission, assurant la bonne information et la participation du public².

Concernant les phases ultérieures, elle a indiqué qu'elle souhaitait être ressaisie par SNCF Réseau avant l'enquête publique des phases 3 et 4 pour étudier ces phases et examiner les conditions de poursuite de l'information et de la participation du public.

2.3 LES OBJECTIFS DE LA CONCERTATION COMPLEMENTAIRE

Le Comité de Pilotage de la LNPCA de novembre 2019 faisant suite à la concertation publique sur les aménagements des phases 1 et 2 d'une part, le Garant de la concertation dans son rapport de décembre 2019 d'autre part, la Décision Ministérielle du 23 juin 2020 enfin, ont demandé à SNCF Réseau de **prévoir des concertations complémentaires** sur :

- La création d'une gare et la suppression du passage à niveau de Saint-André;
- La localisation du terminus ouest de la navette toulonnaise ;
- Les nuisances sonores liées au projet : bifurcation de la ligne Cannes-Grasse, gare TER de Cannes La Bocca, halte de Saint-André ;
- L'intermodalité et les pôles d'échanges multimodaux : Marseille Saint-Charles, La Pauline, Cannes La Bocca TER :
- L'insertion de certains aménagements sensibles ;
- Les modalités de réalisation de certains travaux : Marseille Saint-Charles, La Parette.

Cette concertation complémentaire s'est déroulée en 2 temps :

- **Du 20 novembre au 31 décembre 2020**³ sur la localisation du terminus ouest de la navette toulonnaise, le pôle d'échange multimodal de la Pauline et la gare TER de Cannes La Bocca ;
- Du 1^{er} mars au 15 avril 2021 sur la gare et le remplacement du passage à niveau de Saint-André, l'entrée nord du tunnel à la Delorme, la gare souterraine de Marseille Saint-Charles, l'insertion de la sortie est du tunnel à la Parette, la 4^{ème} voie entre Blancarde et La Pennesur-Huveaune et la dénivellation de la bifurcation de la ligne Cannes-Grasse.

Le public a été invité à s'exprimer sur chacune de ces opérations et les éventuelles variantes proposées pour leur réalisation, l'objectif de SNCF Réseau étant de retenir celles qui seront insérées dans les dossiers réglementaires de l'enquête d'utilité publique après prise en considération des retours de la concertation complémentaire.

Le public a pu également s'exprimer plus largement sur le projet et ses composantes.

Mai 2021 Page 12/93

² La décision de poursuivre le processus de concertation du 2 décembre 2020 est disponible en annexes

³ Initialement prévue du 20 novembre au 20 décembre, le maître d'ouvrage a décidé, sur demande du garant, de prolonger la concertation jusqu'au 31 décembre afin que le public puisse largement s'exprimer.

2.4 LES TERRITOIRES CONCERNÉS

L'information et la participation ont visé les élus, habitants, associations, collectivités, milieux socioéconomiques et acteurs des communes des Bouches-du-Rhône, du Var et des Alpes-Maritimes, concernées par les aménagements proposés à la concertation complémentaire.

Pour la phase de concertation de novembre-décembre 2020, les communes suivantes ont été concernées.

- Par la localisation du terminus ouest de la navette toulonnaise :
 - Sanary-sur-Mer;
 - Saint-Cyr-sur-Mer;
 - La Ciotat.
- Par le pôle d'échange de La Pauline :
 - La Crau;
 - La Garde.
- Par la gare TER de Cannes La Bocca
 - Cannes.

Pour la phase de concertation de mars-avril 2021, les communes suivantes ont été concernées :

- Par la gare souterraine de Marseille Saint-Charles souterraine, l'insertion de la sortie est du tunnel à La Parrette, la sortie nord du tunnel à la Delorme, la gare et le remplacement du passage à niveau à Saint-André, Marseille et plus spécifiquement les mairies des :
 - o 1/7^{èmes} et 2/3^{èmes} arrondissements pour la gare de Marseille Saint-Charles souterraine ;
 - o 15/16 arrondissements pour La Delorme et Saint-André;
 - o 11/12^{ème} arrondissements pour La Parette.
- Par la 4ème voie entre Blancarde et La Penne-sur-Huveaune
 - Marseille et plus spécifiquement les 11 et 12^{èmes} arrondissements ;
 - La Penne-sur-Huveaune.
- Par la dénivellation de la bifurcation de la ligne Cannes-Grasse :
 - Cannes.

Mai 2021 Page 13/93

3 LA CONCERTATION COMPLEMENTAIRE AVEC LE PUBLIC DE NOVEMBRE-DECEMBRE 2020

3.1 LES MODALITÉS DE LA CONCERTATION AVEC LE PUBLIC⁴

3.1.1 LES ÉCHANGES BILATÉRAUX AVEC LES ÉLUS

Afin d'échanger, avec les élus concernés par les opérations proposées à la concertation, sur le contenu des opérations et de prendre en compte leurs attentes, des rencontres bilatérales ont été organisées.

Avant la concertation avec le public, de novembre et décembre 2020, le maître d'ouvrage a ainsi rencontré :

- A propos de la gare terminus ouest de la navette toulonnaise :
 - o En juillet, octobre et novembre, le maire de Saint-Cyr-sur-Mer;
 - o En mai et octobre, le maire de Sanary ;
 - o En novembre le maire de La Ciotat ;
 - o En décembre, le maire d'Ollioules ;
- A propos du pôle d'échange multimodal de La Pauline, la maire de La Garde, en novembre.
- A propos de la gare TER de Cannes La Bocca, le maire de Cannes, en octobre.

3.1.2 L'INFORMATION ET LA PARTICIPATION DU PUBLIC

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

Les modalités d'information et de participation ont été proposées pour avis aux 108 membres du COLAC le 16 octobre 2020. Les retours des membres ont fait l'objet d'une synthèse du garant, mise en ligne sur le site internet du projet et ont permis au maître d'ouvrage d'ajuster le dispositif prévu afin de permettre à tous les publics de pouvoir participer malgré le contexte sanitaire.

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

3.1.2.1.1 Les relations presse

5 communiqués de presse ont été adressés à :

- Le 26 novembre à Var Matin, pour présenter les modalités de concertation concernant la localisation de la gare ouest de la navette toulonnaise ;
- Le 1^{er} décembre à Var Matin, pour présenter les modalités de concertation concernant la gare de La Pauline;
- Le 3 décembre à Nice Matin, pour présenter les modalités de concertation concernant la nouvelle gare TER de Cannes La Bocca.
- Le 4 décembre, à Nice Matin et Var Matin pour annoncer la prolongation de la concertation.

Mai 2021 Page 14/93

_

⁴ La totalité des supports d'invitation et d'information diffusés au cours de la concertation est disponible en annexes

3.1.2.1.2 La campagne média

2 spots radio ont permis de présenter les modalités d'inscriptions aux réunions publiques et inviter le public à participer :

- 1 spot radio de 30' diffusé 6 fois par jour, du 2 au 9 décembre, sur Cannes Radio, Kiss FM Cannes, NRJ Nice, Nostalgie Nice et France Bleu Azur, pour la gare TER de Cannes La Bocca;
- 1 spot radio de 30' diffusé 6 fois par jour, du 24 novembre au 1^{er} décembre sur Kiss FM La Ciotat, Chérie FM Toulon, Virgin Radio Toulon, Nostalgie FM Toulon, Mistral FM Toulon Valette du Var et France Bleu Provence, pour la navette toulonnaise et la gare de La Pauline.

2 insertions presse (format ¼ page) annonçant la concertation et invitant à y participer ont été publiées :

- Le 28 novembre dans Var Matin, pour une diffusion à 49390 exemplaires ;
- Le 5 décembre dans Nice Matin, pour une diffusion à 69726 exemplaires.



3.1.2.1.3 Les réseaux sociaux

Le compte Twitter @ProjetLNPCA a permis de relayer l'information sur le lancement, puis l'actualité de la concertation, jusqu'à sa clôture.

16 tweets d'information ont été publiés.

To the ote of the ote			
20/11/2020	Ouverture de la concertation complémentaire 2020		
26/11/2020	Inscriptions aux réunions publiques et aux permanences Navette toulonnaise		
27/11/2020	Consultation livret La Pauline		
30/11/2020	Consultation livret Cannes La Bocca		
01/12/2020	/2020 Livret navette toulonnaise dans les commerces		
02/12/2020	Rappel: RP navette toulonnaise Saint-Cyr-sur-Mer		

Mai 2021 Page 15/93

03/12/2020	Rappel : RP navette toulonnaise Sanary-sur-Mer	
04/12/2020	RP La Pauline et Cannes La Bocca la semaine prochaine	
08/12/2020	Rappel: RP La Pauline	
10/12/2020	Rappel : RP Cannes La Bocca	
11/12/2020	Fin des réunions publiques : espace d'expression en ligne toujours ouvert	
14/12/2020	Prolongation de la concertation	
21/12/2020	Supports de la concertation	
22/12/2020	J-10 fin de la concertation	
27/12/2020	J-5 fin de la concertation	
31/12/2020	Dernier jour de la concertation	

3 campagnes Facebook et Instagram géolocalisées ont été réalisées du 17 au 30 décembre afin d'informer le public de la prolongation de la concertation et l'inviter à participer.

Ces campagnes se sont adressées aux personnes de 18 à 65 ans, habitant dans un rayon de 17km autour :

- De la Ciotat, Ollioules, Saint-Cyrsur-Mer et Sanary-sur-Mer, soit 460 000 personnes, pour la navette toulonnaise :
- De La Crau et La Garde, soit 340 000 personnes, pour le pôle d'échange multimodal de La Pauline :
- De Cannes, soit 360 000 personnes, pour la gare TER de Cannes La Bocca.



3.1.2.1.4 Les e-mailings

4 e-mailings ont été adressés :

- Le 18 novembre, pour annoncer l'ouverture de la concertation et le dispositif en place :
 - Aux 1 502 personnes enregistrées en tant que varoises dans la base de données des acteurs :
 - Aux 1 916 personnes enregistrées en tant que maralpines dans la base de données des acteurs;
- Le 11 décembre, pour annoncer la prolongation de la concertation :
 - Aux 1 567 personnes enregistrées en tant que varoises dans la base de données des acteurs;
 - Aux 2000 personnes enregistrées en tant que Maralpines dans la base de données des acteurs.

Mai 2021 Page 16/93

3.1.2.2 LE DISPOSITIF D'INFORMATION DU PUBLIC

3.1.2.2.1 Le site internet <u>www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr</u>

Le 19 novembre 2019, une version du site Internet du projet actualisée a été mise en ligne. Celleci liste, dès l'accueil, les 3 opérations proposées à la concertation et permet aux internautes d'accéder directement :

- A la description de ces opérations ;
- Aux supports de la concertation 2020/2021 ;
- Au dispositif d'information et de participation du public ;
- Aux formulaires d'inscriptions aux réunions publiques et permanences du maître d'ouvrage ;
- A un nouveau formulaire d'inscription pour recevoir l'actualité du projet.

3.1.2.2.2 Le standard téléphonique

Un **numéro de téléphone** a été largement communiqué sur tous les supports d'invitation à participer afin que le public puisse :

- Commander des dossiers de concertation
- Se renseigner sur les modalités d'inscriptions aux réunions publiques et permanences. Le standard a reçu au total 55 appels sur la période.

3.1.2.2.3 Les dossiers supports de la concertation avec le public

3 dossiers support de la concertation, format A3, ont été réalisés pour présenter de façon détaillée les 3 opérations et leurs éventuelles variantes proposées à la concertation, à savoir :

- Gare terminus ouest de la navette toulonnaise;
- Pôle d'échanges multimodal de La Pauline :
- Gare TER de Cannes La Bocca.



Ces dossiers ont été mis en ligne sur le site Internet puis mis à disposition sous forme papier :

- Dans les mairies et dans 27 commerces de proximité⁵ de Saint-Cyr-sur-Mer, Sanary-sur-Mer pour la Gare terminus ouest de la navette toulonnaise ;
- Dans les mairies d'Ollioules et La Ciotat pour le terminus ouest de la navette toulonnaise ;
- Dans les mairies et dans 46 commerces de proximité de La Garde et La Crau pour le Pôle d'échanges multimodal de La Pauline ;
- A la mairie annexe et dans 16 commerces de proximité de La Bocca pour la gare TER de Cannes La Bocca.

Afin d'informer le public, des affiches ont également été posées dans les 89 commerces concernés.

Mai 2021 Page 17/93

_

⁵ La liste des commerces ayant accepté de mettre à disposition les livrets supports de la concertation est disponible en annexe du présent bilan et a été mise en ligne sur le site internet du projet.

Ces dossiers ont également pu être commandés par téléphone. Ainsi, ont été envoyés par voie postale :

- 2 dossiers Gare terminus ouest de la navette toulonnaise ;
- 3 dossiers Pôle d'échanges multimodal de La Pauline ;
- 9 dossiers Gare TER de Cannes La Bocca.

Au total. SNCF Réseau a distribué :

- 352 exemplaires du dossier Gare terminus ouest de la navette toulonnaise;
- 503 exemplaires du dossier Pôle d'échanges multimodal de La Pauline ;
- 246 exemplaires du dossier Gare TER de Cannes La Bocca.

Par ailleurs, ont été téléchargés sur le site internet :

- Le dossier Gare terminus ouest de la navette toulonnaise à 772 reprises ;
- Le dossier Pôle d'échanges multimodal de La Pauline à 358 reprises ;
- Le dossier Gare TER de Cannes La Bocca à 447 reprises.

3.1.2.3 LE DISPOSITIF DE PARTICIPATION ET D'EXPRESSION DU PUBLIC

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

3.1.2.3.1 Les réunions publiques⁶

4 réunions publiques ont été organisées afin de recueillir les avis du public :

- 2 réunions publiques pour la Gare terminus ouest de la navette toulonnaise :
 - o Le 2 décembre pour Saint-Cyr-sur-Mer ;
 - Le 3 décembre pour Sanary-sur-Mer;
- 1 réunion publique pour le Pôle d'échanges multimodal de La Pauline le 8 décembre ;
- 1 réunion publique pour la Gare TER de Cannes La Bocca le 10 décembre.

En raison du contexte sanitaire, celles-ci se sont tenues à distance, via le logiciel Zoom. Préalablement à chaque réunion, un tutoriel de connexion, ainsi qu'un numéro de hotline téléphonique a été adressé à chaque personne inscrite afin de faciliter sa connexion à l'événement et s'assurer que le fait qu'il soit tenu en digital ne constituait pas un obstacle pour la participation.

3.1.2.3.2 Les permanences de SNCF Réseau⁷

Afin de répondre aux questions individuelles et faciliter les échanges portant sur des situations particulières, **5 permanences** d'une demi-journée chacune, ont été organisées dans les mairies des communes ou secteurs concernés par les opérations, restées ouvertes pendant les périodes de confinement :

- Les 8 et 9 décembre pour la Gare terminus ouest de la navette toulonnaise ;
- Le 17 décembre pour le Pôle d'échanges multimodal de La Pauline ;
- Le 10 et le 16 décembre pour la Gare TER de Cannes La Bocca.

Mai 2021 Page 18/93

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

Comme pour les réunions publiques, les personnes souhaitant s'inscrire à l'une de ces permanences ont pu le faire soit directement en ligne, soit par téléphone.

3.1.2.3.3 Les supports de recueil des expressions

La version actualisée du **site Internet**, fortement orientée vers l'expression du public, mise en ligne le 19 novembre 2020, a permis au public de donner son avis sur les opérations portées à la concertation, ou plus largement sur le projet LNPCA, de déposer des contributions ou de poser des questions.

5 registres de la concertation ont été mis à disposition dans les mairies de Saint-Cyr-sur-Mer, Sanary-sur-Mer, La Garde, La Crau et Cannes La Bocca.

3.2 L'ANALYSE QUANTITATIVE DE LA CONCERTATION AVEC LE PUBLIC DE NOVEMBRE-DECEMBRE 2020

3.2.1 UNE BONNE PARTICIPATION GLOBALE DU PUBLIC⁸

Dans un contexte sanitaire défavorable, les actions d'information mises en œuvre par SNCF Réseau ont abouti à **590 participations** :

- 156 participants aux 4 réunions publiques et 71 prises de parole enregistrées ;
- 27 participants aux 5 permanences avec le maître d'ouvrage ;
- 235 avis postés sur le site internet, sur Facebook et Twitter ;
- 79 questions posées sur le site Internet ;
- 31 avis déposés dans les registres papier mis à disposition, dont 1 délibération ;
- 8 avis formulés par téléphone⁹;
- 19 avis postés par mail ou par courrier ;
- 35 contributions communiquées, dont 3 délibérations.

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

Mai 2021 Page 19/93

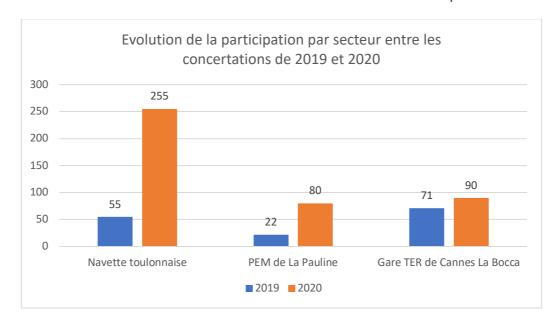
⁸ La totalité des expressions du public est disponible en annexes

⁹ La totalité des appels n'est pas recensée dans la participation, 49 appels ayant été des demandes d'assistance aux inscriptions aux réunions publiques et permanences ou des commandes de livrets supports de la concertation.

3.2.2 LES CARACTÉRISTIQUES DE LA PARTICIPATION

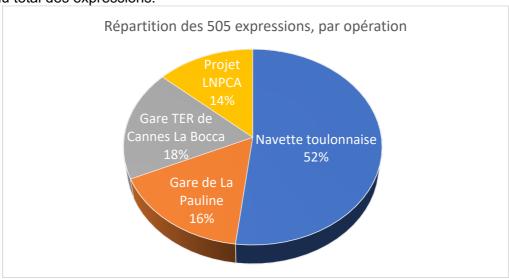
3.2.2.1 UNE PARTICIPATION GLOBALE PLUS FORTE QU'EN 2019 ET SPECIALEMENT IMPORTANTE SUR LA NAVETTE TOULONNAISE

Sur les 3 opérations proposées à la concertation, et tout particulièrement pour la navette toulonnaise, la participation a été en 2020 plus importante qu'en 2019. Ceci peut notamment s'expliquer par la sensibilisation liée à la concertation de 2019 et à l'information très localisée qui a été mise en œuvre.



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

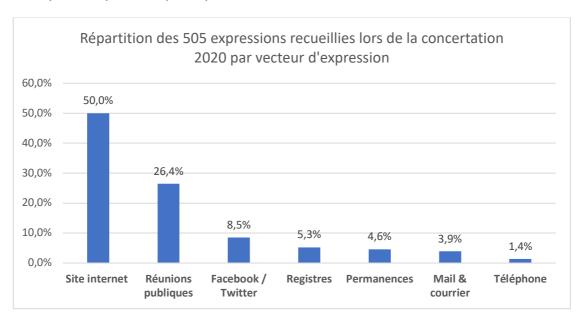
Les expressions sur la localisation de la gare ouest de la navette toulonnaise ont représenté plus de la moitié du total des expressions.



Mai 2021 Page 20/93

3.2.2.2 LE SITE INTERNET, 1^{ER} VECTEUR D'EXPRESSION

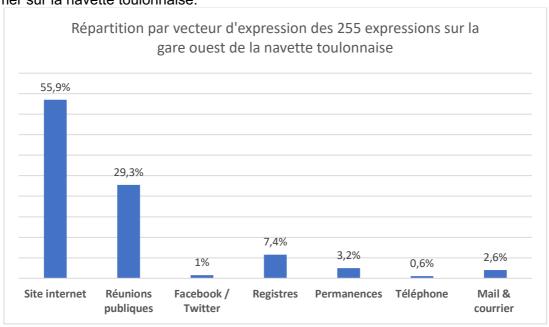
Le dépôt d'avis ou de questions sur le site internet, qui représente la moitié des expressions, a été le vecteur de participation le plus utilisé, devant les réunions publiques, organisées en distanciel, qui ont recueilli plus du quart des participations.



Si cette prédominance de l'utilisation du site internet est valable pour les 3 opérations proposées à la concertation, des écarts peuvent néanmoins être notés sur chacun des 3 sites concernant les vecteurs d'expression utilisés.

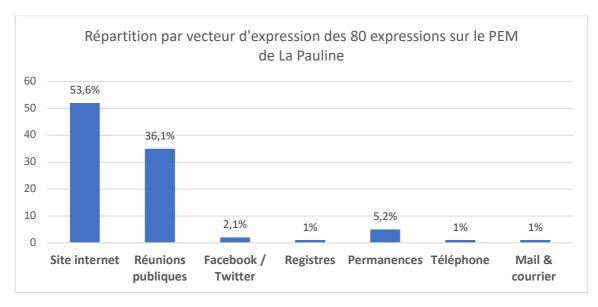
Ainsi, pour les expressions sur la navette toulonnaise, la part du site internet et des réunions publiques est encore plus importante, dépassant les 85%.

Les réseaux sociaux, téléphone, mails et courriers n'ont quasiment pas été utilisés par le public pour s'exprimer sur la navette toulonnaise.

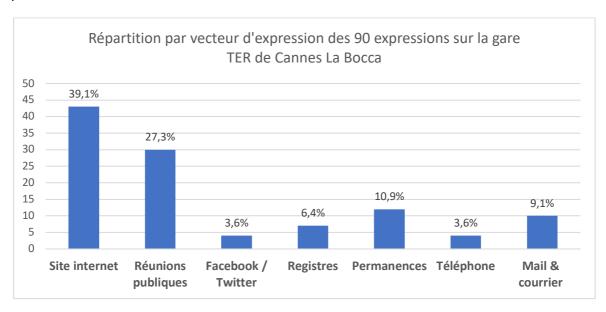


Mai 2021 Page 21/93

Concernant le Pôle d'échange multimodal de La Pauline, avec près de 90%, la part du site internet et surtout de la réunion publique est encore plus importante. Les registres en mairies, le téléphone, les mails et courriers ont été très peu utilisés.



Concernant la Gare TER de Cannes La Bocca, le site internet a été largement moins utilisé, au profit des permanences, mails et courriers.



Les expressions sur le projet en général émanent pour plus de la moitié des réseaux sociaux et pour le reste essentiellement du site internet. Les participants aux réunions publiques ou permanences, ainsi que les utilisateurs des registres ou du standard téléphonique semblent s'être approprié les objets de la concertation et leurs expressions ont bien porté sur les opérations proposées.

Mai 2021 Page 22/93

3.2.3 LA FREQUENTATION DU SITE INTERNET WWW.LIGNENOUVELLEPROVENCECOTEDAZUR.FR

3.2.3.1 L'EVOLUTION DES VISITES

Du 19 novembre 2020, date de mise en ligne de sa nouvelle version, au 31 décembre 2020, date de fin de la concertation, le site internet a été visité à **18 860 reprises**, par 16 338 visiteurs différents. Deux pics de visites coïncident avec la tenue des réunions publiques, d'abord sur la navette toulonnaise, puis sur Cannes. Le dernier pic correspond à l'annonce du prolongement de la concertation de 15 jours.



3.2.3.2 LES PAGES CONSULTEES

Les visites ont duré en moyenne 1,34 minutes et en moyenne 2 pages ont été vues par session. Plus de 37 000 pages web ont été vues au total. Les 10 premières pages consultées, qui représentent 52% du total des consultations, se répartissent comme suit :

« Accueil »	6 588
« Les opérations proposées à la concertation »	2 694
« Supports de la concertation »	2 093
« Exprimez-vous »	1 722
« Bénéfices du projet sur l'aire toulonnaise »	1 525
« Bénéfices du projet sur la Côte d'Azur »	1 142
« Zoom sur les phases 1 et 2 »	880
« Phases de réalisation »	
« Documents »	862
« Dispositif d'information et de participation »	820

Les scores importants des pages sur les opérations portées à la concertation, les supports de la concertation et les bénéfices du projet montrent que les internautes ont d'abord consulté le site pour se renseigner sur les aménagements projetés. Les taux de rebond (c'est-à-dire le nombre de visiteurs qui n'ont consulté qu'une seule page lors de leur visite sur le site) des pages sur les opérations proposées à la concertation et les bénéfices du projet sur l'aire toulonnaise et sur la Côte d'Azur s'élèvent respectivement à 65%, 72% et 100%, ce qui traduit le fait que le site internet a été utilisé comme un support d'information.

En outre, 154 personnes se sont inscrites sur le site internet pour recevoir l'actualité du projet. Ces personnes sont désormais intégrées à la base de données des acteurs.

Mai 2021 Page 23/93

3.2.4 L'ACTIVITÉ SUR LES RÉSEAUX SOCIAUX

3.2.4.1 TWITTER

Sur la totalité de la période de concertation de novembre-décembre 2020, **12 personnes se sont abonnées** au compte Twitter @ProjetLNPCA), pour atteindre un total de **759 abonnés**. **Les 16 tweets d'information** ont été vus par **13 146 personnes** et ont généré 561 réactions (retweet, j'aime...).

3.2.4.2 FACEBOOK

Les 3 campagnes géolocalisées ont généré plus de **173 500 impressions de posts** et **plus de 5 300 clics** vers le site internet. Elles ont suscité 246 réactions (j'aime...) dont 50 se sont traduites par des avis ou commentaires, principalement sur le projet global.

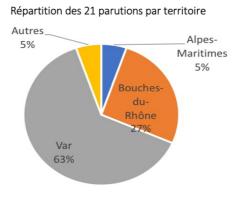
Le taux moyen de clics de 3,1% est un très bon taux au regard des récentes campagnes réalisées par SNCF réseau (0,5% à 0,8% sur LN Montpellier-Perpignan / 2,2% à 4,9% pour Roissy-Picardie dont la performance avait été soulignée).

	Navette toulonnaise	PEM de La Pauline	Gare TER de Cannes La Bocca	Total
Nombre d'impressions	56 355	56 938	60 058	173 351
Nombre de clics	1 787	1 732	1 803	5 322
Nombre de réactions	86	94	66	246
Taux de clics	3,17%	3,04	3%	

3.2.5 LES RETOMBÉES MÉDIATIQUES¹⁰

Sur la période de concertation, 21 retombées médiatiques ont été recensées.

Au total, 95% des retombées sont régionales avec un traitement quantitatif largement prédominant sur le secteur varois, concerné par 2 des 3 aménagements. La parution « autres » émane de la presse spécialisée.

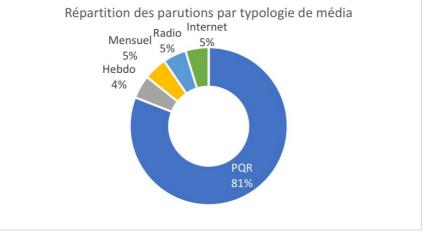


La liste des retombées médiatiques et les articles publiés sont disponibles en annexes

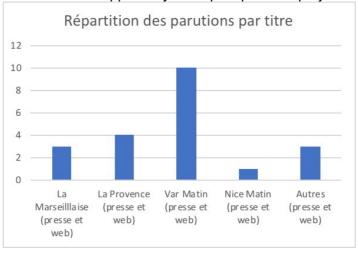
Mai 2021 Page 24/93

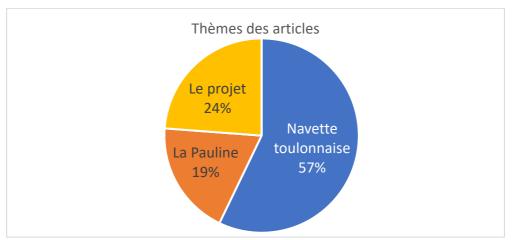


La presse quotidienne régionale est très largement majoritaire dans les parutions (81%).



Var Matin et La Provence sont les 2 supports ayant le plus parlé du projet et de la concertation.





Près de la moitié des retombées médiatiques ont été informatives, d'abord pour présenter le dispositif de concertation et le contenu des opérations de la navette toulonnaise et de La Pauline, voire du projet.

A noter que la gare TER de Cannes La Bocca n'a fait l'objet d'aucun article.

3 articles négatifs ont été publiés en lien avec l'impact du projet de terminus ouest à Saint-Cyr sur les terres agricoles.

Mai 2021 Page 25/93

3.3 L'ANALYSE QUALITATIVE DE LA CONCERTATION AVEC LE PUBLIC DE NOVEMBRE-DECEMBRE 2020

L'analyse qualitative propose une synthèse des points de vue exprimés, des attentes et problèmes soulevés pour chacune des 3 opérations proposées à la concertation et pour ce qui ne relève pas de ces opérations (à savoir les expressions portant pour l'essentiel sur le projet LNPCA dans son ensemble).

3.3.1 LES EXPRESSIONS SUR LE TERMINUS OUEST DE LA NAVETTE TOULONNAISE

Rappel de la concertation 2019

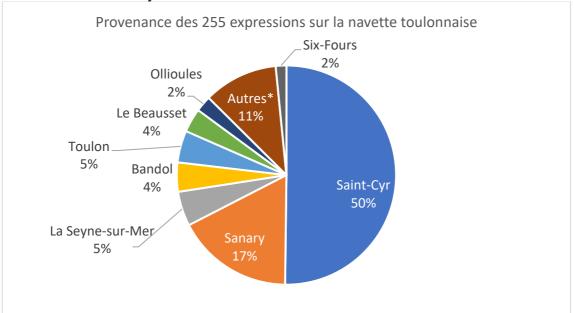
Le quart des 55 expressions sur le terminus ouest **soutient un positionnement de celui-ci en gare de Saint-Cyr**, afin de faire bénéficier le plus grand nombre d'usagers de la navette ferroviaire et d'éviter un accroissement des flux routiers aux abords des gares situées plus à l'est.

L'intermodalité, et en particulier la place du vélo, a été évoquée dans 10% des expressions sur le RER toulonnais et apparait comme un point crucial devant accompagner l'aménagement du terminus ouest et ce, quelle que soit sa localisation.

Enfin, **des questions** ont été posées d'abord pour savoir où serait localisé le terminus ouest puis sur les raisons pour lesquelles le terminus ouest ne pourrait être situé à Saint-Cyr.

3.3.1.1 UNE OPERATION QUI A MOBILISE AU-DELA DE SAINT-CYR ET SANARY

Avec la moitié des expressions, la mobilisation à Saint-Cyr a été la plus importante et 3 fois plus forte qu'à Sanary. La concertation sur le projet de positionnement de la gare ouest de la navette toulonnaise a mobilisé bien au-delà des 2 communes directement concernées, notamment sur le territoire la Communauté d'Agglomération Sud Sainte-Baume, particulièrement sur Bandol, et aussi sur les communes de La Seyne-sur-Mer et Toulon.



^{*} Sont regroupées dans « autres », les expressions en provenance du département du Var au sens large et des communes de Banne, Carqueiranne, Evenos, Hyères, La Cadière, La Ciotat, Le Castellet, La Chapelle-sur-Coise ou encore Solliès.

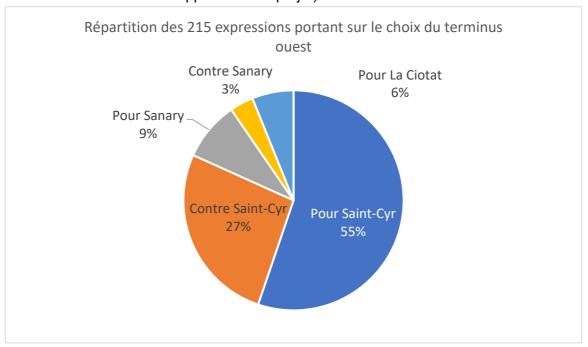
Mai 2021 Page 26/93

3.3.1.2 LE CHOIX DU POSITIONNEMENT DU TERMINUS OUEST, 1^{ERE} THEMATIQUE DE LA CONCERTATION, AVEC UNE FORTE EXPRESSION EN FAVEUR DU TERMINUS OUEST A SAINT-CYR

84% des expressions portent sur le choix de l'emplacement du terminus ouest de la navette toulonnaise.

Ceci montre d'abord que l'objet de la concertation a été bien compris. Le nombre de questions posées sur l'opération (40) est d'ailleurs marginal, en particulier sur le site internet et les registres, par rapport au nombre d'avis exprimés (205).

Ensuite, les participants, en s'exprimant pour ou contre un positionnement géographique, ont montré leur très large soutien envers l'opération dont l'intérêt général n'est globalement pas questionné (cf. ci-après le nombre très faible d'oppositions au projet).



Les participants se sont largement plus exprimés pour ou contre le positionnement à Saint-Cyr (82%) qu'à Sanary (12%).

55% de ces expressions sont favorables à la solution proposée à Saint-Cyr, tout d'abord dans un souci de cohérence territoriale. Les participants considèrent que cette localisation à la limite géographique du département, qui permettrait une meilleure connexion des grands pôles économiques et surtout un désenclavement de l'ouest varois, est conforme aux recommandations du SCOT.

En facilitant l'accès au ferroviaire pour le plus grand nombre et en renforçant l'attractivité du train notamment pour les habitants des communes de Sud-Sainte-Baume, le terminus à Saint-Cyr, qui favoriserait le report modal, est également présenté comme plus écologique et plus à même de désengorger les axes routiers en entrée ouest de Toulon.

La troisième famille d'arguments avancés en faveur de Saint-Cyr est liée au développement de la commune. Des participants considèrent que la gare, en rendant la commune plus attractive, en favorisera le développement économique.

La plus grande facilité d'accès à la gare de Saint-Cyr qu'à celle de Sanary, est également évoquée comme un atout en faveur de la première.

Mai 2021 Page 27/93

Le surcoût de la solution à Saint-Cyr est justifié par certains par le fait qu'il s'agit d'un investissement de long terme. Néanmoins, la ville de Saint-Cyr demande à ce que le coût de l'aménagement ne soit pas porté par les seuls Saint-Cyriens.

Quelques Sanaryens proposent le terminus à Saint-Cyr, en ce qu'il permettrait d'éviter des nuisances sur leur commune.

Néanmoins, 28% des expressions en faveur d'une localisation à Saint-Cyr conditionnent leur adhésion :

- à la recherche d'une implantation plus à l'ouest de la commune, à proximité de l'autoroute, comme le propose l'association Saint-Cyr Écologique, Solidaire et Sociale. 15% des personnes s'étant exprimées en faveur de Saint-Cyr soutiennent cette proposition et demandent à ce qu'elle soit étudiée. En effet, ils considèrent d'abord qu'elle améliorerait les conditions d'accès à la gare et au sein de la commune, ainsi que la multimodalité, mais aussi qu'elle réduirait les contraintes foncières, qu'elle permettrait de préserver la zone artisanale des Pradeaux, créatrice d'emplois et enfin qu'elle serait moins coûteuse.
- à la réduction des impacts, notamment sur les terres agricoles. 13% des participants demandent, si le terminus ouest était réalisé à Saint-Cyr, à ce que les impacts fonciers, en particulier sur les vignobles labellisés AOC Bandol soient limités, voire inexistants et à ce qu'elle apporte un développement raisonné à la commune. Pour réduire les impacts du projet, certains proposent de prévoir les voies fret ailleurs qu'à Saint-Cyr;

Des participants demandent également une garantie d'amélioration des services ferroviaires vers Marseille.

Et 27% des expressions sur le positionnement du terminus ouest de la navette toulonnaise s'opposent à l'implantation sur Saint-Cyr, qui génère différents types d'inquiétudes, d'abord en raison de son impact foncier, tant sur les propriétés riveraines que sur les terres agricoles et plus particulièrement les vignobles. Une étude d'impact sur les terres agricoles est d'ailleurs demandée par la Chambre d'Agriculture du Var.

Outre les expropriations, les participants, parmi lesquels plusieurs riverains directement impactés par le projet, expriment leurs inquiétudes quant :

- à l'augmentation du trafic et les problèmes de circulation, en particulier au niveau des accès aux propriétés riveraines durant les travaux (14%);
- aux nuisances sonores liées à l'augmentation des circulations ferroviaires (12%);
- au risque de bétonisation de leur commune (12%);
- au risque de dégradation de la qualité de vie (10%);
- aux nuisances liées aux 4 années de travaux (6%);
- aux impacts sur les entreprises et l'emploi local (6%);
- à la préservation de la biodiversité (4%).

Ces participants mentionnent le fait que ce projet leur semble disproportionné, au regard de son coût et de son dimensionnement, pour une commune telle que Saint-Cyr, qu'ils aspirent à voir demeurer un « *havre de paix* » et dont ils souhaitent préserver la qualité de vie. En effet, ils estiment que la gare et la desserte ferroviaire actuelles sont suffisantes au regard de la population qu'ils ne souhaitent pas voir augmenter.

Enfin, ils jugent que les infrastructures routières, voiries et ponts notamment, ne sont pas adaptées à une hausse du trafic.

Mai 2021 Page 28/93

Compte-rendu de la concertation complémentaire 2020-2021 sur les aménagements des phases 1 et 2

10 participants font en outre état de leur opposition au projet de logements sociaux portés par la municipalité que, selon eux, la gare à Saint-Cyr viendrait entériner en facilitant l'accès à Toulon à ces nouveaux habitants. D'une part, ils craignent que Saint-Cyr ne soit transformée en cité dortoir et d'autre part, ils demandent la préservation de la zone artisanale et plus largement de l'emploi que le projet municipal menacerait selon eux.

Les 9% des participants s'étant exprimés en faveur de l'implantation du terminus ouest à Sanary expliquent d'abord leur choix par les caractéristiques mêmes de la gare, à savoir son coût moins élevé qu'à Saint-Cyr, sa meilleure accessibilité, notamment grâce au nouvel échangeur autoroutier A50 d'Ollioules/Sanary, le meilleur cadencement des trains qu'elle permet et son insertion sur une zone en friche moins impactante qu'à Saint-Cyr.

Le soutien à la solution sanaryenne est également justifié par les effets positifs qu'elle pourrait avoir sur le dynamisme de la ville.

A l'inverse, les 3% expressions contre l'implantation du terminus ouest à Sanary mettent d'abord en avant l'impact de cette solution sur la congestion routière, la gare créant une zone d'engorgement supplémentaire sur l'arrivée de la nouvelle bretelle de sortie de l'A50, ainsi que sa trop grande proximité avec Toulon, au détriment des communes de l'ouest du département et en particulier de Sud Sainte-Baume.

Viennent ensuite les nuisances engendrées par l'aménagement pour les habitants de l'est de Sanary, l'emprise sur des zones destinées à d'autres usages et les risques sur les périmètres de protection des zones de captage.

6% des expressions sont favorables à un positionnement du terminus ouest à La Ciotat.

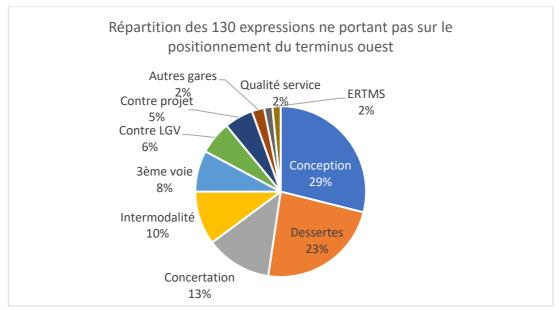
Ces expressions se répartissent en 2 grandes catégories :

- Celles qui soutiennent cet emplacement parce qu'il permet d'étendre vers l'ouest la navette toulonnaise, de concrétiser l'interconnexion entre le Var et les Bouches du Rhône, de faciliter l'accès direct aux grandes lignes marseillaises ou de favoriser un flux d'activité pour Toulon Ouest et Sud Sainte Baume. Elles estiment en outre que la taille et le développement de La Ciotat correspondent davantage à l'échelle du projet que la commune de Saint-Cyr.
- Celles qui proposent cette localisation en alternative à Saint-Cyr dès lors que cette solution ne pourrait se faire sans nuisances ou sans garantie de préservation des terres agricoles.

Mai 2021 Page 29/93

3.3.1.3 LES AUTRES THEMATIQUES SUR LE SECTEUR DE LA NAVETTE TOULONNAISE

Les expressions qui ne portent pas sur le positionnement de la gare ouest de la navette toulonnaise, et les raisons de ces choix, se répartissent de la façon suivante :



29% des expressions ne portant pas sur le positionnement du terminus ouest sont des questions posées au maître d'ouvrage sur la **conception de l'un ou l'autre des projets**.

Ces questions portent d'abord sur les choix retenus en matière de plans de voies (voies réservées à la navette, position des quais...) et en particulier sur les voies de fret que des participants proposent de positionner différemment, pour réduire les impacts, ou ailleurs pour réduire les coûts. Elles portent également sur les parkings jugés sous-dimensionnés, en particulier dans l'option de Sanary, sur l'intégration paysagère, sur le nombre d'étage des bâtiments voyageurs, sur la conservation des anciens bâtiments voyageurs sur la gestion des eaux pluviales.

Près du quart des expressions hors avis sur l'un des deux positionnements proposés concerne les **dessertes**. Les participants posent des questions sur l'évolution du cadencement et l'incidence de l'évolution des dessertes à Saint-Cyr et Sanary sur le nombre d'usagers, sur l'évolution des dessertes des différentes gares du secteur, telles que Six-Fours, Bandol, voire jusqu'aux Arcs, dont ils demandent généralement le maintien.

10% des expressions ne portant pas sur le positionnement du terminus ouest concernent la demande de développer **l'intermodalité** dans le cadre de la réalisation d'un véritable pôle d'échanges multimodal. Ainsi, ils émettent des propositions pour faciliter les cheminements piétons, demandent davantage d'équipements cyclables (stationnement et pistes), des arrêts minutes, une bonne accessibilité pour les transports en commun au sujet desquels ils attendent une extension du réseau Mistral.

Les 17 participants s'étant exprimés sur la concertation ont :

- Remercié le maître d'ouvrage pour l'organisation des réunions à distance ;
- Regretté que le maître d'ouvrage n'ait pas attendu de pouvoir organiser la concertation en présentiel;

Mai 2021 Page 30/93

- Fait part de leur mécontentement de ne pas avoir été informés plus en amont par le maître d'ouvrage ou la mairie;
- Posé des questions sur le processus décisionnel et le retour post-copil fait aux participants ;
- Demandé un référendum local pour choisir le positionnement ;
- Remis en cause le processus décisionnel ayant abouti à l'étude d'une gare à sanary ;
- Questionné sur l'opportunité d'une concertation plus large, incluant Toulon.

8% des participants ont demandé la création **d'une troisième voie** entre La Seyne et La Pauline, entre La Seyne et Toulon entre Sanary et Toulon ou encore entre La Pauline - Saint-Cyr, qu'ils considèrent comme indispensable au bon fonctionnement de la navette toulonnaise.

La majorité des 8 expressions **contre le projet LNPCA** dans sa globalité proviennent de communes ou associations traditionnellement opposées au projet et qui ont, dans leur avis en faveur de la navette toulonnaise, rappelé que ce soutien ne valait pas pour l'ensemble du projet.

Seuls 7 participants ont exprimé leur **opposition** ou le fait qu'ils n'étaient pas convaincus par le **projet de navette toulonnaise**, arguant du fait qu'il était inutile, les TER n'étant pas remplis, qu'il engendrerait des nuisances trop importantes, qu'il coûtait trop cher ou qu'il était préférable d'améliorer d'abord la circulation des TER existants.

Quelques participants ont interrogé le maître d'ouvrage sur le devenir **des gares** de Solliès-Pont et de La Seyne-sur-Mer.

Enfin, 2 participants ont questionné le maître d'ouvrage sur les perspectives d'amélioration de la **ponctualité et de la régularité** et 2 autres sur l'ERTMS.

3.3.2 LES EXPRESSIONS SUR LE PÔLE D'ÉCHANGES MULTIMODAL DE LA PAULINE

Rappel de la concertation 2019

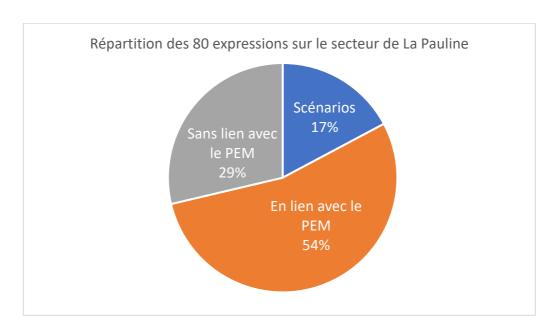
Avec seulement 13 expressions, l'aménagement de la gare de La Pauline a très faiblement mobilisé. Le projet n'a suscité l'expression d'aucune opposition et a été soutenu dans le 1/3 des expressions à son sujet.

Près de la moitié des expressions sur la gare de La Pauline a porté sur la nécessité de l'accompagner **d'infrastructures d'intermodalité** afin de permettre d'y accéder avec différents modes de déplacements (transport en commun en site propre, bus, stationnement, cheminements vélos et piétons sécurisés) afin que son activité n'aggrave pas la congestion routière, déjà importante sur le secteur.

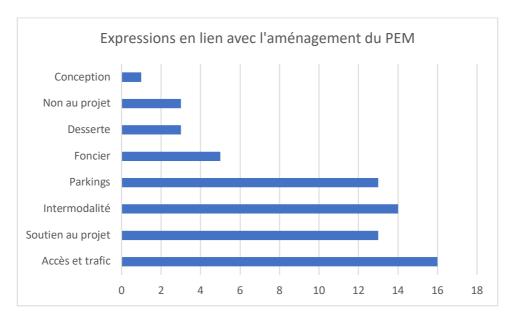
Le reste des expressions a consisté en des **questionnements** sur le bâtiment voyageurs et sur les entrée/sortie de la gare.

Mai 2021 Page 31/93

Avant de se prononcer sur l'une des 3 variantes de pôle d'échanges proposés, les participants à la concertation ont d'abord questionné le maître d'ouvrage et exprimé leur avis sur le projet d'aménagement du pôle d'échanges de La Pauline.



3.3.2.1 LES QUESTIONS ET AVIS EN LIEN AVEC L'AMENAGEMENT DU PEM : 1^{ERE} THEMATIQUE DE LA CONCERTATION



Les participants se sont d'abord exprimés au sujet **des accès routier au futur PEM**, d'abord en lien avec la congestion routière constatée sur le secteur.

Les premiers craignent que le projet n'aggrave les difficultés de circulation et estiment que le maître d'ouvrage n'a pas suffisamment anticipé la question de la fluidité des accès routiers.

D'autres considèrent au contraire que le PEM est de nature à améliorer les conditions de circulation, dès lors que ses accès seraient réaménagés, notamment en créant une nouvelle entrée et sortie de

Mai 2021 Page 32/93



l'autoroute A52, qu'ils jugent indispensable. Le **double accès à la gare** justifie d'ailleurs le choix de scénario de plusieurs participants.

Enfin, des questions sont également posées au maître d'ouvrage pour mieux comprendre comment se font les accès à la future gare.

13 participants se sont exprimés en **faveur du projet** qui doit d'abord contribuer au développement économique en rendant le secteur, et en particulier la ZAC de Gavarry, plus accessible, tant pour les salariés qui y travaillent que pour les clients des entreprises présentes.

La seconde raison évoquée au soutien du projet est le fait qu'il doit permettre de faciliter la circulation et de désengorger l'entrée de la ZAE Toulon Est, notamment s'il est réalisé avec cohérence avec le projet de regroupement des établissements hospitaliers Saint-Marguerite sur le site de Saint-Augustin à La Crau.

Enfin, l'université de Toulon se réjouit de la création du PEM qui facilitera l'accès de ses étudiants à son campus principal situé à proximité de la gare.

La question de **l'intermodalité** est la seconde thématique abordée par les participants qui demandent le développement des équipements pour les modes doux (parc à vélo sécurisé, piste cyclable, cheminements piétons depuis l'est et l'ouest de la gare), ainsi que celui des transports en commun.

Le thème des **parkings** fait l'objet de 13 expressions qui, presque unanimement, les considèrent sous-dimensionnés et proposent donc les agrandir, en utilisant le terrain situé entre la distillerie et la voie de chemin de fer ou de préférence en silos. Outre la création de stationnements à l'est des voies ferrées, la commune de La Crau demande également la création d'un parking relai sur son territoire (quartier de la gare). La gratuité des parkings fait quant à elle l'objet d'une demande.

4 participants, riverains ou futurs riverains du PEM, ont interrogé le maître d'ouvrage sur les **procédures de préemption et d'acquisition du foncier**, ainsi que sur l'impact foncier du projet au droit de leur lieu d'habitation.

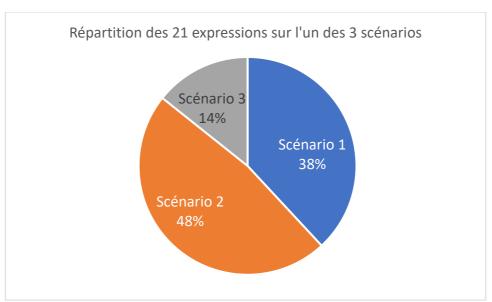
3 expressions ont porté sur les **dessertes**, TGV d'abord, les participants demandant ce qu'il en était de la desserte TGV, de l'université de Toulon ensuite.

3 participants ont exprimé **leur opposition au projet** ne comprenant pas l'utilité d'une telle dépense, craignant que celui-ci ne génère de nouveaux embouteillages ou s'inquiétant qu'un arrêt supplémentaire à La Pauline ne fasse perdre du temps.

Une question a été posée quant à la conception du PEM, en particulier sur les ombrières.

Mai 2021 Page 33/93

3.3.2.2 17% D'EXPRESSIONS SUR L'UN DES 3 SCENARIOS DE PROJET PROPOSES

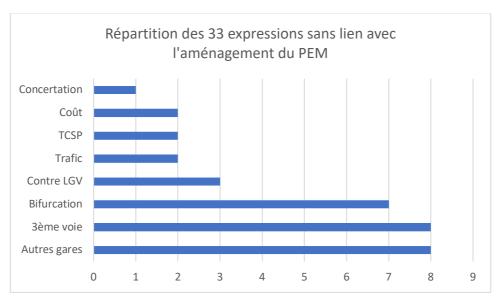


Parmi les 21 expressions sur l'un des 3 scénarios proposés :

- 10 expressions, dont 80% des contributions, sont en faveur du scénario 2, Gare traversante Liaison urbaine. La principale raison mise en avant pour soutenir ce scénario tient au fait qu'il s'agit d'une gare bi-face est-ouest, qui permet d'une part de renforcer son accessibilité et donc de lutter plus efficacement contre la congestion, et d'autre part d'offrir un potentiel intermodal plus important, qui n'impacte pas la ligne 29, et plus à même de pouvoir évoluer en adéquation avec le développement de la zone. Néanmoins, 2 expressions favorables à ce scénario ont demandé qu'il s'accompagne de la création d'un raccordement avec l'autoroute A52 et une a rappelé qu'il était conditionné à la possibilité de déplacement de l'entreprise FABEMI.
- 8 expressions sont en faveur du scénario 1 Gare traversante Emprise minimale. Comme pour le scénario 2, les participants considèrent le fait que la gare soit traversante est-ouest comme un élément majeur de soutien au projet. Vient ensuite le positionnement du parking multimodal, accessible depuis plusieurs directions (La Crau, le Pradet et le chemin de Hyères), sans s'engager dans la Zone d'Activité Économique et donc en évitant les ronds-points de l'Europe et de Mac Donald déjà saturés. La multimodalité prévue (accès piétonnier et cyclable des 2 côtés de la gare) et l'impact foncier moins important de ce scénario sont également mis en avant. Cependant, des participants demandent, voire conditionnement leur soutien à ce scénario, à la création de places de stationnements supplémentaires, la préservation de la parcelle patrimoniale « Réservoir de la Gare de la Pauline » et comme pour le scénario 2, à l'aménagement d'une entrée et d'une sortie de l'autoroute A52 au niveau de La Garde/La Moutonne. La municipalité de La Garde s'est exprimée en faveur de cette solution en lien avec son moindre impact sur le foncier économique et le fait qu'elle n'obligerait pas à relocaliser des entreprises et des salariés.
- 3 expressions sont en faveur du scénario 3 Gare orientée au nord-ouest. Les participants s'étant prononcés pour ce scénario expliquent leur choix par la jonction qu'il permet avec la rue Becquerel, par un positionnement moins enclavé, par la moindre proximité des cheminements piétons et cyclables de la cimenterie que dans les scénarios 1 et 2 et sa plus grande cohérence foncière (préemption complète et non partielle d'une parcelle). Néanmoins, comme pour les scénarios 1 et 2, les participants demandent des adaptations : création d'un parking en silo, d'un parking complémentaire côté RD92 et d'une voie dédiée aux transports en commun via le rond-point de Castorama.

Mai 2021 Page 34/93

3.3.2.3 30% D'EXPRESSIONS SANS LIEN AVEC L'AMENAGEMENT DU POLE D'ECHANGE



Les thématiques abordées par les participants ne s'étant pas exprimés sur le PEM de La Pauline portent sur :

- Les autres gares: Celle de La Farlède d'abord, pour laquelle une réouverture est demandée, soit en lieu et place de la Pauline, dans un souci d'économie, soit en complément de celle-ci, afin de ne pas accroitre la saturation du réseau routier. Concernant la gare de Toulon, il est demandé à ce qu'elle soit réintégrée à la phase 1 du projet LNPCA. Et concernant la gare Carnoules, un participant en demande l'aménagement.
- La création d'une 3^{ème} voie, entre La Seyne à La Pauline, entre La Garde et La Pauline, entre Saint-Cyr et La Pauline, entre La Pauline et Toulon, entre La Pauline et Carnoules ou encore entre La Pauline et Hyères, justifiée par le fait cette 3^{ème} voie contribuerait à réaliser les objectifs de services et de cadencement prévus par la navette toulonnaise.
- La bifurcation de la ligne La Pauline-Hyères, au sujet de laquelle des participants se prononcent en faveur de l'option en terrier ou en questionnent le coût (3) ou en faveur de l'option aérienne (1), que d'autres participants considèrent inutile (2) et demandent le remplacement par un tramway ou contraire qu'ils jugent nécessaire à l'amélioration des circulations ferroviaires (2).
- L'opposition à la LGV PACA, évoquée par 3 participants.
- Les conditions de trafic routier jugées complexes et la question du projet de passage automobile souterrain avant l'entrée de La Crau en venant de la Pauline.
- Le TCSP de Toulon dont 2 participants demandent la réalisation.
- Des questions sur le **coût** de l'investissement nécessaire à l'obtention d'un cadencement au quart d'heure et celui de l'opération globale de La Pauline (bifurcation et PEM).
- La demande d'une **concertation** sur l'opportunité du projet LNPCA dans son ensemble.

Mai 2021 Page 35/93

3.3.3 LES EXPRESSIONS SUR LA GARE TER DE CANNES LA BOCCA

Rappel de la concertation 2019

Le projet de création d'une gare TER à Cannes La Bocca a fait l'objet de 71 expressions, qui ont dans leur grande majorité été des avis **sur l'une ou l'autre des variantes proposées**.

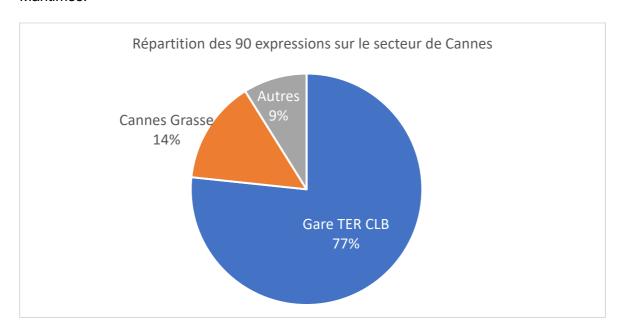
La variante SICASIL a été soutenue dans plus de ¾ des cas, ce choix étant justifié par sa situation à proximité des futurs développement urbains, universitaires et économiques de la ville, sa proximité avec la sortie d'autoroute, son accès facile depuis le nord et le sud, l'accès mer qu'elle permet via sa passerelle piétonne et par le fait qu'étant située à l'emplacement envisagé pour le site de la future gare TGV, elle préserve l'avenir.

17% des avis sur les variantes se sont exprimés contre la variante SICASIL, en raison de ses impacts notamment sur les 2 résidences CANNES MIDI et ROYAL PALM qui craignent que cette gare n'augmente les nuisances sonores et déprécie leur bien. Ils privilégient une variante d'implantation sur le site de Cannes Marchandises, au cœur des emprises ferroviaires actuelles.

Enfin, **la variante Pierre Sémard a recueilli 6% d'avis favorables**, en raison de sa proximité avec le centre de La Bocca et de l'existence des emprises ferroviaires que certains riverains opposés à la variante SICASIL souhaitent voir utilisées pour la réalisation de la gare.

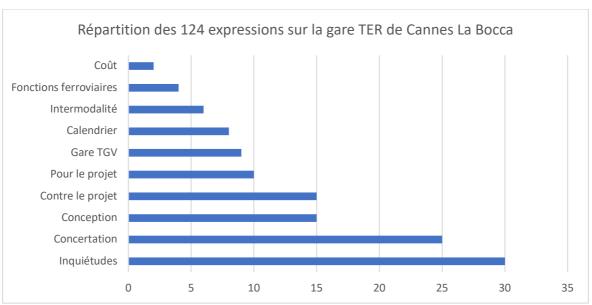
Près de 10% des participants se sont prononcés **globalement contre le projet de création d'une gare TER sur le site de Cannes Marchandises**, considérée par certains comme un non-sens économique en l'absence de ligne TGV, par d'autres comme vecteur de nuisances trop importantes (bruit, insécurité) et ou comme dénaturant la promenade Boccacabana. Les participants opposés à la gare sur le site de Cannes Marchandises ou à la gare au SICASIL privilégient le maintien de l'actuelle gare de La Bocca, voire proposent d'autres solutions telles qu'une gare plus à l'ouest, en direction de Mandelieu.

Durant la concertation 2020, plus des ¾ des participants, à 45% **propriétaires de la Résidence du Royal Palm**, se sont exprimés sur la gare TER de Cannes La Bocca, 14% sur la bifurcation de la ligne Cannes Grasse et 9% sur les autres aménagements de la LNPCA prévus dans les Alpes-Maritimes.



Mai 2021 Page 36/93

3.3.3.1 LES EXPRESSIONS SUR LA GARE TER DE CANNES LA BOCCA



Les participants s'étant exprimés sur la gare TER de La Bocca, en majorité riverains du site, et en particulier propriétaires des résidences Royal Palm et Cannes Midi, situées côté sud de la gare, ont d'abord fait part de leurs **inquiétudes** vis-à-vis des impacts de l'opération, à savoir :

- Les nuisances sonores générées par le positionnement de la gare à proximité des résidences :
- La dévalorisation foncière que la gare pourrait engendrer ;
- L'augmentation du trafic routier sur le boulevard du Midi;
- Le risque d'inondabilité du site ;
- La durée des travaux ;
- L'insécurité liée à la présence de « faune » à proximité de la gare ;
- L'impact du déplacement de l'avenue de la Roubine sur les entreprises du secteur.

25 expressions sur la gare TER de Cannes La Bocca ont porté sur la concertation.

Les propriétaires des résidences riveraines ont d'une part fait part de leur mécontentement quant au dispositif qui avait été mis en place en 2019 qui ne leur aurait pas permis d'être informés et donc de pouvoir participer à cette concertation qui a abouti au choix de la variante SICASIL. Ils ont d'autre part regretté que la concertation de 2020 ait lieu en distanciel, durant la crise sanitaire.

Le fait que la concertation ne soit pas présentielle a également été soulevé à plusieurs reprises par l'association SID.

15 questions ont été posées au maître d'ouvrage sur la conception et les fonctionnalités de la future gare, et plus particulièrement sur :

- L'emprise et la hauteur du bâtiment voyageurs sud, ainsi que sa nécessité ;
- La passerelle : sa longueur, sa hauteur, sa distance par rapport aux résidences et aux parkings, sa couverture et le fait de savoir si elle était publique ou réservée aux usagers du train;
- L'architecture de la gare ;
- Le type de commerces prévus dans les bâtiments voyageurs ;
- Le positionnement du parking, certains participants ayant compris et redoutant qu'un parking ne soit prévu au sud, ainsi que les tarifs ;

Mai 2021 Page 37/93

- La végétalisation prévue ;
- Les horaires d'ouverture de la future gare.

15 participants, dont 14 propriétaires du Royal Palm ont fait part de leur **opposition au projet**, à propos duquel ils n'auraient pas été informés et dont ils contestent l'emplacement. En effet, ils considèrent que celui-ci n'est pas intégré au projet urbain (le complexe universitaire de la Bastide Rouge étant distant de plus de 4 km) et est trop éloigné de Cannes centre pour pouvoir intéresser les touristes.

En lieu et place du projet présenté, ils proposent d'enfouir les lignes ferroviaires, de déplacer la gare en utilisant les emprises ferroviaires du site ou de conserver l'actuelle gare de La Bocca.

Les principales motivations de leur opposition sont liées à l'anticipation de la dévalorisation de leur bien immobilier, à l'augmentation des nuisances, en particulier sonores, à l'accessibilité complexe depuis le boulevard du Midi, à l'impact sur les terrains de tennis et dans le risque d'inondation.

10 participants, en particulier des acteurs associatifs, **soutiennent la réalisation du projet de gare** TER sur le site du SICASIL et font part de leur satisfaction quant à la prise en compte de la future gare TGV.

9 participants s'expriment à propos de la future gare TGV :

- 4 contestent la nécessité de la prendre en compte, la priorité n'étant aujourd'hui plus aux LGV et cette desserte n'intéressant pas ni les touristes, ni les festivaliers, ni les congressistes qui préféreront se rendre à Cannes Centre ou indiquent ne pas en comprendre l'intérêt ;
- 2 demandent des précisions quant à l'implantation de cette gare et la transformation de la gare TER en gare TGV;
- 1 demande que cette future gare TGV soit considérée comme la gare Ouest Maritime, en lieu et place de la gare TER/TGV à Sophia Antipolis ;
- 1 demande si une desserte TGV est prévue en gare de La Bocca ;
- 1 demande que la réalisation des quais pouvant recevoir des TGV soit anticipée.

8 participants abordent la question du **calendrier du projet**, soit pour demander quand la gare sera mise en service et quand les travaux seront réalisés, soit pour demander l'accélération de sa réalisation avant 2035, voire en même temps que la gare de Nice Aéroport.

5 participants s'expriment sur le thème de **l'intermodalité**, pour considérer que le nombre de stationnements vélos est surévalué, pour souligner l'importance de la prise en compte des accès piétons, vélos (y compris sur la passerelle) et en transport en commun, pour demander la création d'une gare routière dès la phase 1, devant le bâtiment voyageurs nord ou pour questionner sur la faisabilité de mettre en place des navettes maritimes.

Les **fonctions ferroviaires** du site de Cannes Marchandises ont fait l'objet de 4 questions, sur le nombre, l'affectation et le taux d'occupation des voies, sur la fonction des différentes voies ou encore sur la possibilité d'intégrer un bâtiment réservé aux opérations administratives du fret.

2 demandes de précision sur les **coûts du projet et son financement** ont été exprimées.

Mai 2021 Page 38/93

3.3.3.2 LES EXPRESSIONS SUR LA DENIVELLATION DE LA BIFURCATION DE LA LIGNE CANNES-GRASSE

Parmi les 13 participants s'étant exprimés sur l'opération prévue au niveau de la bifurcation de la ligne Cannes-Grasse :

- 9 ont fait part de leur **inquiétude voire de leur opposition au projet**, des nuisances générées par cet aménagement et les 4 ou 5 années de travaux nécessaires pour le réaliser ;
- Au vu de cette inquiétude, 5 participants ont demandé que la solution de déconnexion de la ligne Cannes-Grasse soit privilégiée ou ont interrogé le maître d'ouvrage sur la pertinence de cette solution ;
- 3 ont demandé des **précisions sur les impacts** de cette opération au droit de leur résidence (Alga Marina, Château de la Mer et avenue Raymond Picaud).

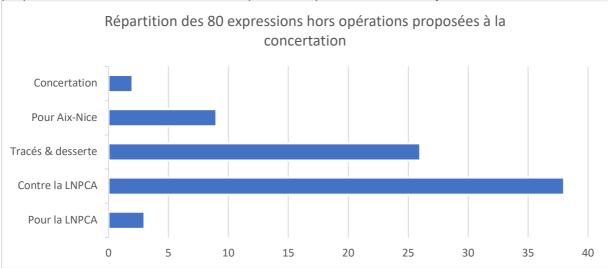
3.3.3.3 LES AUTRES EXPRESSIONS DANS LES ALPES-MARITIMES

Parmi les 8 participants s'étant exprimés sur d'autres sujets que la gare de Cannes La Bocca ou la dénivellation de la bifurcation de la ligne Cannes Grasse :

- 3 ont demandé la réalisation de la 4ème voie à quai en gare d'Antibes ;
- 1 question a été posée sur le calendrier de déploiement de l'ERTMS ;
- 1 a fait part de son intérêt pour la réalisation de la **ligne nouvelle Cannes-Sophia-Nice** et 1 autre de son opposition à cette section de ligne nouvelle ;
- 1 a fait part des nuisances engendrés par les travaux actuellement réalisés sur le site de Cannes Marchandises ;
- 1 a demandé la réalisation de la 3^{ème} voie entre Cagnes-sur-Mer et Nice Ville.

3.3.4 LES AUTRES THÉMATIQUES ABORDÉES

Comme en 2019, la concertation a suscité des expressions allant bien au-delà des aménagements proposés à la concertation. Ces 80 expressions proviennent en majorité des réseaux sociaux.



Mai 2021 Page 39/93

3.3.4.1 L'EXPRESSION DE L'OPPOSITION OU DU SOUTIEN AU PROJET HISTORIQUE LNPCA

38 participants ont rappelé, comme lors de chaque concertation, leur opposition au projet historique de la LNPCA (voire LGV PACA), d'abord pour des raisons de coût et de financement, puis pour les raisons écologiques. Certains ont demandé que soit priorisée l'amélioration de la qualité de service (ponctualité, fiabilité) et l'entretien des lignes existantes.

4 participants, par le biais de leur contribution, ont par ailleurs rappelé leur soutien au projet global et l'urgence de sa réalisation pour répondre aux objectifs de report modal et de réduction des temps de parcours.

9 participants ont quant à eux fait part de leur soutien à un tracé direct Aix-en-Provence - Nice.

3.3.4.2 DES QUESTIONS ET DEMANDES SUR LES TRACES, DESSERTES, AUTRES LIGNES ET AUTRES AMENAGEMENTS

6 participants ont demandé la réouverture la ligne Carnoules - Gardanne et 2 le rétablissement des dessertes en gare de Carnoules.

5 questions ont été posées sur les tracés de la LNPCA, notamment en traversée de l'Esterel, dans le secteur du Muy, en traversée de Sophia-Antipolis, ainsi qu'entre Aubagne et Toulon.

4 questions ont été posées sur l'avenir de la desserte des gares Arcs, du Muy et de Draguignan, les participants demandant la création d'une navette Les Arcs-Draguignan si ces gares n'étaient plus desservies ou le retour des TER sur cette ligne.

2 questions ont été posées sur la desserte TGV de la gare de Fréjus et les temps de parcours entre Marseille et Nice.

Des demandes isolées ont également été formulées :

- Le doublement de la ligne vers Hyères et l'augmentation du nombre de trains entre Marseille et Les Arcs ;
- La remise en état de la ligne Toulon Brignoles ;
- Le fait de savoir si les 4^{èmes} voies en gare d'Antibes et de Cannes, ainsi que la gare de Nice Aéroport seraient bien présentées à l'enquête d'utilité publique;
- La création d'une gare dans la plaine du camp militaire de Fréjus, en lieu et place de celle du Muy;
- La généralisation des accès PRM dans toutes les gares régionales ;
- La réalisation de lignes de tramway,
- La nécessité de sécuriser le foncier agricole en vue de la réalisation de la phase 4 et de choisir un emplacement pour la gare nouvelle d'Est Var qui réduise les impacts sur les terres agricoles.

3.3.4.3 LA CONCERTATION

La concertation a fait l'objet de 2 avis, l'un pour la critiquer, comme tentative de manipulation, l'autre pour l'apprécier.

Mai 2021 Page 40/93

4 LA CONCERTATION COMPLEMENTAIRE AVEC LE PUBLIC DE MARS-AVRIL 2021

4.1 LES MODALITÉS DE LA CONCERTATION AVEC LE PUBLIC¹¹

4.1.1 LES ÉCHANGES BILATÉRAUX AVEC LES ÉLUS

Afin d'échanger, avec les élus concernés par les opérations proposées à la concertation, sur le contenu des opérations et de prendre en compte leurs attentes, des rencontres bilatérales ont été organisées.

Avant la concertation avec le public de mars et avril 2021, le maître d'ouvrage a ainsi rencontré :

- A propos des opérations sur Saint-André et sur La Delorme :
 - La Ville de Marseille et la mairie de secteur du 15/16^{èmes} arrondissements en février 2021 :
- A propos de la gare souterraine de Marseille Saint-Charles :
 - o La mairie du 1/7^{èmes} arrondissements de Marseille en septembre et en octobre 2020 ;
- A propos de l'ensemble des opérations sur le secteur de Marseille :
 - o La Ville de Marseille en septembre et en novembre 2020 :
 - La Métropole Aix-Marseille Provence en septembre et novembre 2020 puis en février 2021 :
 - o Le maire du 11/12èmes arrondissements de Marseille en janvier 2021 ;
 - La Région Provence-Alpes-Côte d'Azur en novembre 2020 ;
- A propos de la bifurcation de Cannes-Grasse :
 - La Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse en octobre 2020 et en janvier 2021 ·
 - La mairie de Cannes en janvier 2021.

4.1.2 L'INFORMATION ET LA PARTICIPATION DU PUBLIC

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

Mai 2021 Page 41/93

¹¹ La totalité des supports d'invitation et d'information diffusés au cours de la concertation est disponible en annexes

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

4.1.2.1.1 Les relations presse

2 communiqués de presse ont été adressés :

- Le 25 février 2021 à 25 médias¹² pour présenter les modalités de concertation sur les aménagements du secteur marseillais;
- Le 25 février 2021 à 19 médias ¹³ pour présenter les modalités de concertation sur l'insertion de la dénivellation de la bifurcation de la ligne Cannes Grasse.

4.1.2.1.2 La campagne média

Sur la période du 1^{er} mars au 15 avril, afin d'annoncer la concertation et inviter le public à participer, une **campagne média** a été réalisée avec :

- 2 spots radio de 25 secondes :
 - 1 spot spécifique aux opérations du secteur marseillais, diffusé 1^{er} au 21 mars sur 4 radios locales des Bouches-du-Rhône (France Bleu Provence, RTL2 Marseille Aubagne, Nostalgie Marseille, Chérie FM Marseille) à raison de 6 fois par jour ;
 - 1 spot spécifique aux aménagements de la bifurcation de la ligne Cannes-Grasse, diffusé du 24 au 31 mars sur 4 radios locales des Alpes-Maritimes (Nostalgie Nice, France Bleu Azur, Cannes Radio, Radio Emotion) à raison de 6 fois par jour.
- 6 insertions presse (format ¼ page) annonçant la concertation et invitant à y participer ont été publiées :
 - 5 insertions dans La Provence, respectivement les 1^{er}, 8, 15, 22 et 29 mars pour une diffusion à 40 685 exemplaires chacune;
 - 1 insertion dans Nice Matin le 27 mars pour une diffusion à 27 759 exemplaires.



Mai 2021 Page 42/93

¹² Le communiqué de presse sur le secteur marseillais a été adressé à 20 minutes, AFP, Bus & Car connexion, Businews, Ecom-news, France 2, France 3, France Bleu Provence, Gomet', Made in Marseille, La Marseillaise, La Provence, la Tribune PACA, La Provence.com, Le Moniteur, Marsactu, Le régional, RCF, RFM, RMC, RTL 2, TPBM, Ville rail et transport.

¹³ Le communiqué de presse sur le secteur azuréen a été adressé à 20 minutes, AFP, Azur TV, France 3, France Bleu Azur, le Journal des Entreprises, le Moniteur, la Tribune, M6, Nice Matin, NRJ, Radio Emotion, RCF, RTL2, Smart radio, Virgin / Kiss FM, TF1, Tribune bulletin Côte d'Azur, l'Antenne.

4.1.2.1.3 Le boitage et l'affichage

Pour annoncer les permanences, les ateliers riverains ou la réunion publique organisés pour chaque secteur géographique concerné par les aménagements proposés à la concertation, **7 600 flyers**¹⁴ **ont été distribués dans les boîtes aux lettres** (avec contrôle par constat d'huissier) et **150 affiches** ont été posées dans les commerces et halls d'immeuble, entre le 4 et le 19 mars dont :

- 570 flyers diffusés et 30 affiches posées sur le secteur concerné par la gare et de remplacement du passage à niveau de Saint-André;
- 300 flyers dont 100 diffusés par le bailleur CDC Habitat directement dans les boîtes aux lettres des habitants de la cité Bassens Il et 200 mis à disposition des habitants via des relais locaux sur le secteur concerné par l'entrée nord du tunnel à la Delorme;
- 4 270 flyers diffusés et 30 affiches posées sur le secteur concerné par la gare souterraine de Marseille Saint-Charles;
- 480 flyers diffusés et 30 affiches posées sur le secteur concerné par l'insertion de la sortie Est du tunnel à la Parette;
- 950 flyers diffusés et 30 affiches posées sur le secteur concerné par la 4^{ème} voie entre la Blancarde et la Penne-sur-Huveaune ;
- 1 030 flyers diffusés et 30 affiches posées sur le secteur concerné par la dénivellation de la bifurcation de la ligne Cannes-Grasse.



Outre l'affichage dans les commerces et les halls d'immeubles, une affiche, en format informatique, a été adressée à chacune des mairies concernées par les aménagements.

4.1.2.1.4 Les réseaux sociaux

Le compte Twitter @ProjetLNPCA a permis de relayer l'information sur le lancement, puis l'actualité de la concertation, jusqu'à sa clôture. Sur la période allant du 1^{er} mars au 15 avril, 18 tweets d'information ont été publiés générant 11 723 impressions de posts.

Date	Objet du tweet		
01/03/2021	Ouverture de la concertation complémentaire 2021		
02/03/2021	Livret Marseille Saint-Charles		
03/03/2021	Inscriptions aux points d'échange		
04/03/2021	Livret Parette		
08/03/2021	Livret Cannes-Grasse		

Mai 2021 Page 43/93

¹⁴ Des constats d'huissiers avérant ces boîtages ont été réalisés sur les zones directement concernées par les aménagements des phases 1 et 2. Le zonage de ces constats est disponible en annexe du présent document.



10/03/2021	Livret 4ème voie
11/03/2021	Inscriptions Marseille Saint-Charles
15/03/2021	Livrets La Delorme et Saint-André
16/03/2021	Inscriptions La Parette
16/03/2021	Inscriptions 4ème voie
17/03/2021	Inscriptions Saint-André
22/03/2021	Inscriptions La Delorme
23/03/2021	Encore 3 semaines pour s'informer et participer
24/03/2021	Inscriptions Cannes
30/03/2021	Consultation des expressions
06/04/2021	J-10 avant la fin de la concertation
12/04/2021	Derniers jours pour vous exprimer
15/04/2021	Dernier jour

Concernant Facebook:

Une campagne géolocalisée sur l'ensemble des secteurs géographiques concernés par les aménagements proposés à la seconde phase de concertation a été réalisée entre le 1er et le 15 mars afin d'inviter le public à participer à la concertation et à s'inscrire aux temps d'échanges avec le maître d'ouvrage.

Cette s'est adressée campagne personnes de 30 à 65 ans et plus, habitant à Marseille, La Penne-sur-Huveaune, Cannes et dans un rayon de 16 km autour de Cannes.



- Six campagnes géolocalisées spécifiques à chaque secteur de concertation ont été réalisées du 15 mars au 4 avril afin d'inviter le public à s'informer et à s'exprimer sur une opération particulière. Ces campagnes ont ciblé :
 - Le 16ème arrondissement de Marseille pour le projet de gare et de suppression du passage à niveau de Saint-André;
 - Le 15^{ème} arrondissement de Marseille pour le positionnement de l'entrée Nord du tunnel de la gare souterraine de Marseille Saint-Charles à La Delorme :
 - o Les 1^{er}, 3^{ème} et 4^{ème} arrondissements de Marseille pour le projet de gare souterraine de Marseille Saint-Charles;
 - Les 11^{ème} et 12^{ème} arrondissements de Marseille pour le projet d'insertion de la sortie Est du tunnel à la Parette ;
 - o Les 5^{ème}, 11^{ème}, 12^{ème} arrondissements de Marseille et la Penne-sur-Huveaune pour le projet de 4^{ème} voie entre La Blancarde et La Penne sur Huveaune ;
 - Cannes et Cannes La Bocca pour le projet de bifurcation de la ligne Cannes-Grasse.

Mai 2021 Page 44/93

4.1.2.1.5 Les e-mailings

3 e-mailings ont été adressés pour annoncer l'ouverture de la concertation et le dispositif en place :

- Le 24 février 2021 aux 108 membres du Collège des Acteurs ;
- Le 26 février 2021 aux 2049 personnes dont les adresses sont enregistrées dans la base de données des acteurs pour le secteur des Alpes-Maritimes ;
- Le 26 février 2021 aux 1031 personnes dont les adresses sont enregistrées dans la base de données des acteurs pour le secteur des Bouches-du-Rhône ;

Le 1^{er} et le 12 mars 2021, 2 e-mailings ont été envoyés respectivement aux 17 CIQ de Marseille concernés par les opérations et à l'ensemble des 1 031 personnes enregistrées dans la base de données des acteurs des Bouches-du-Rhône pour les inviter à participer à la concertation et leur communiquer le lien d'inscription aux permanences et ateliers organisés sur le secteur marseillais.

4.1.2.2 LE DISPOSITIF D'INFORMATION DU PUBLIC

4.1.2.2.1 Le site internet www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr

Le vendredi 26 février 2021, le descriptif des 6 opérations proposées à la concertation a été mis en ligne sur le site Internet du projet.

Les dossiers supports de la concertation ont été mis en ligne entre le 1er mars et le 12 mars.

4.1.2.2.2 Le standard téléphonique

Un **numéro de téléphone** a été largement communiqué sur tous les supports d'invitation à participer afin que le public puisse commander des dossiers de concertation et s'inscrire ou se renseigner sur les modalités d'inscriptions aux ateliers et permanences.

Le standard a reçu au total **56 appels** sur la période.

4.1.2.2.3 Les dossiers supports de la concertation avec le public

6 dossiers support de la concertation présentant en détail les 6 opérations proposées à la concertation, ainsi que leurs éventuelles variantes et leurs modalités d'insertion, ont été réalisés :

- Gare et remplacement du passage à niveau de Saint-André :
- La Delorme, entrée Nord du tunnel de la gare souterraine de Marseille Saint-Charles ;
- Gare souterraine de Marseille Saint-Charles ;
- Insertion de la sortie Est du tunnel de la Parette ;
- 4^{ème} voie entre La Blancarde et la Penne-sur-Huveaune;
- Dénivellation de la bifurcation de la ligne Cannes-Grasse.



Ces dossiers ont été mis en ligne sur le site internet du projet puis largement distribués et mis à disposition.

Mai 2021 Page 45/93

Ainsi, le dossier sur la gare et le remplacement du passage à niveau de Saint-André a été téléchargé à 120 reprises et distribué à 103 exemplaires :

- 50 exemplaires dans 5 commerces de proximité du 16^{ème} arrondissement de Marseille ;
- 30 exemplaires en mairie des 15/16èmes arrondissements de Marseille et à la Maison Municipale d'Arrondissement de Saint-André ;
- 22 exemplaires à la confédération des CIQ de Marseille, au CIQ Saint-André et à la fédération des CIQ du 16ème arrondissement ;
- 1 exemplaire à une personne ayant passé commande par téléphone.

Le dossier sur l'entrée nord du tunnel à La Delorme a été téléchargé à 116 reprises et distribué à 394 exemplaires :

- 100 exemplaires dans 10 commerces de proximité des 14^{ème} et 15^{ème} arrondissements de Marseille ;
- 30 exemplaires en mairie des 15/16^{èmes} arrondissements de Marseille et à la Maison Municipale d'Arrondissement des Aygalades ;
- 150 exemplaires chez le bailleur CDC Habitat pour distribution dans les boîtes aux lettres des résidents;
- 100 exemplaires auprès de relais locaux sur site ;
- 12 exemplaires à la confédération des CIQ de Marseille et la fédération des CIQ du 15^{ème} arrondissement;
- 2 exemplaires à des personnes ayant passé commande par téléphone.

Le dossier sur la gare souterraine de Marseille Saint-Charles a été téléchargé à 370 reprises et distribué à 256 exemplaires :

- 130 exemplaires dans 13 commerces de proximité¹⁵ du 1^{er}, 3^{ème} et 4^{ème} arrondissements de Marseille :
- 30 exemplaires en mairie des 1/7^{èmes} arrondissements de Marseille ;
- 20 exemplaires à l'hôtel du Golden Tulip ;
- 72 exemplaires à la confédération des CIQ de Marseille, aux fédérations des CIQ du 1^{er}, du 3^{ème} et du 4^{ème} arrondissements de Marseille, aux CIQ Saint-Charles, Chapître-Réformés, Belle de Mai, Boulevard National et rues adjacentes ;
- 4 exemplaires à des personnes ayant passé commande par téléphone.

Le dossier sur l'insertion de la sortie est du tunnel à la Parette a été téléchargé à 258 reprises et distribué à 103 exemplaires :

- 40 exemplaires dans 4 commerces de proximité du 12^{ème} arrondissement de Marseille ;
- 30 exemplaires en mairie des 11/12èmes arrondissements de Marseille;
- 32 exemplaires à la confédération des CIQ de Marseille, au CIQ de La Parette, aux fédérations des CIQ du 11^{ème} et du 12^{ème} arrondissements;
- 1 exemplaire à une personne ayant passé commande par téléphone.

Mai 2021 Page 46/93

¹⁵ La liste des commerces ayant accepté de mettre à disposition les livrets supports de la concertation est disponible en annexe du présent bilan et a été mise en ligne sur le site internet du projet.

Le dossier sur la 4^{ème} voie entre La Blancarde et La Penne-sur-Huveaune a été téléchargé à 258 reprises et distribué à 258 exemplaires :

- 140 exemplaires dans 14 commerces de proximité des 10^{ème} et 11^{ème} arrondissements de Marseille, de La Penne-sur-Huveaune et d'Aubagne;
- 60 exemplaires en mairie de du 11/12^{èmes} arrondissements de Marseille et en mairie de La Penne-sur-Huveaune ;
- 57 exemplaires à la confédération des CIQ de Marseille, aux fédérations des CIQ des 11^{ème} et 12^{ème} arrondissements de Marseille, aux CIQ de La Pomme, La Parette, Saint-Marcel et la Penne-sur-Huveaune :
- 1 exemplaire à une personne ayant passé commande par téléphone.

Le dossier sur la dénivellation de la bifurcation de la ligne Cannes-Grasse a été téléchargé à 382 reprises et distribué à 208 exemplaires :

- 80 exemplaires dans 8 commerces de proximité de Cannes La Bocca;
- 110 exemplaires en mairie annexe de Cannes La Bocca, en mairie de Mouans-Sartoux et à la Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse;
- 10 exemplaires au Syndicat d'Initiative et de Défense de Cannes La Bocca ;
- 8 exemplaires à des personnes ayant passé commande par téléphone.

4.1.2.3 LE DISPOSITIF DE PARTICIPATION ET D'EXPRESSION DU PUBLIC

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

4.1.2.3.1 Sur le secteur marseillais, des ateliers de travail participatifs¹⁶

Afin de recueillir les avis du public sur les aménagements prévus sur le secteur marseillais, **8 ateliers de travail** ont été organisés, dont :

- 2 ateliers thématiques visant à échanger avec le public sur des éléments spécifiques du projet de la gare souterraine de Marseille Saint-Charles :
 - 1 atelier « Travaux » le 16 mars 2021 ;
 - o 1 atelier « Intermodalité et insertion urbaine » le 24 mars 2021 ;
- 6 ateliers génériques par secteur avec pour but d'informer et échanger avec le public sur les principes et l'ensemble du programme des opérations :
 - 2 ateliers les 25 mars et 1^{er} avril 2021 sur la gare et le remplacement du passage à niveau à Saint-André;
 - o 2 ateliers les 17 et 30 mars 2021 sur l'insertion de la sortie Est du tunnel à La Parette ;
 - o 2 ateliers **les 18 et 29 mars 2021** sur la 4^{ème} voie entre La Blancarde et la Penne-sur-Huveaune.

En raison du contexte sanitaire, ces ateliers se sont tenus à distance, via le logiciel Zoom, avec inscription préalable à partir d'un lien présent sur l'ensemble des supports de communication ou par téléphone. Préalablement aux ateliers, un tutoriel de connexion, ainsi qu'un numéro de hotline téléphonique ont été adressés à chaque personne inscrite.

Mai 2021 Page 47/93

-

¹⁶ Les supports présentés au cours des ateliers ainsi que les synthèses réalisées sont disponibles en annexes.

4.1.2.3.2 A Cannes, une réunion publique¹⁷

Une réunion publique a été organisée le 31 mars 2021 afin de recueillir les avis du public sur la dénivellation de la bifurcation de la ligne Cannes-Grasse.

En raison du contexte sanitaire, celle-ci s'est tenue à **distance**, via le logiciel Zoom, avec inscription préalable à partir d'un lien présent sur l'ensemble des supports de communication ou par téléphone.

Préalablement à la réunion, un tutoriel de connexion, ainsi qu'un numéro de hotline téléphonique a été adressé à chaque personne inscrite.

4.1.2.3.3 Les permanences de SNCF Réseau

Afin de répondre aux questions individuelles et faciliter les échanges portant sur des situations particulières, **51 permanences** d'une demi-journée chacune, ont été organisées en présence du maître d'ouvrage.

• 29 permanences en présentiel d'une demi-journée ont eu lieu :

- Les 17, 23 et 29 mars et le 1^{er} avril pour la gare et le remplacement du passage à niveau de Saint-André;
- o Les 19, 24, 26 et 30 mars et le 2 avril pour l'entrée Nord du tunnel à La Delorme ;
- o Les 11, 16, 19, 24 et 26 mars pour la gare souterraine à Marseille Saint-Charles ;
- Les 12, 17, 22 et 30 mars et le 1^{er} avril pour l'insertion de la sortie Est du tunnel de la Parette ;
- Les 15, 18 et 23, 25 mars et le 2 avril pour la 4^{ème} voie entre La Blancarde et la Pennesur-Huveaune;
- Le 25 mars (matin et après-midi), le 26 mars, 1^{er} avril et le 15 avril pour la dénivellation de la bifurcation de la ligne Cannes-Grasse.

• 22 permanences en numérique d'une demi-journée ont eu lieu :

- Les 17, 23, 25 et le 29 mars pour la gare et le remplacement du passage à niveau de Saint-André;
- o Les 19, 24, 26 et 30 mars et le 2 avril pour l'entrée Nord du tunnel à la Delorme ;
- Les 11, 19 et 26 mars pour la gare souterraine à Marseille Saint-Charles;
- o Les 12 et 22 mars et le 1^{er} avril pour l'insertion de la sortie Est du tunnel de la Parette ;
- o Les 15, 23 et 25 mars pour la 4ème voie entre La Blancarde et la Penne-sur-Huveaune ;
- Les 30 et 31 mars et le 2 avril (matin et après-midi) pour la dénivellation de la bifurcation de la ligne Cannes-Grasse.

Comme pour les ateliers et la réunion publique, les personnes ayant souhaité s'inscrire aux permanences ont pu le faire à partir d'un lien présent sur l'ensemble des supports de communication ou par téléphone.

4.1.2.3.4 Les supports de recueil des expressions

Le **site Internet** a permis au public de donner son avis sur les opérations portées à la concertation, ou plus largement sur le projet LNPCA, de déposer des contributions ou de poser des questions au maître d'ouvrage.

Mai 2021 Page 48/93

_

¹⁷ Les supports présentés au cours de la réunion publique ainsi que le verbatim et la synthèse réalisés sont disponibles en annexes

Par ailleurs, **13 registres** ont été mis à disposition du public à partir du 1^{er} mars pour recueillir les avis, questions et contributions sur les différentes opérations, dont :

- 2 registres à la gare Saint-Charles et à la Maison Municipale d'Arrondissement de Saint-André pour la gare et le remplacement du passage à niveau de Saint-André ;
- 3 registres en gare Saint-Charles, à la Maison Municipale d'Arrondissement des Aygalades et à l'association amicale des Femmes de Bassens pour l'entrée nord du tunnel à la Delorme;
- 2 registres en mairie des 1/7^{èmes} arrondissements de Marseille et à la gare Saint-Charles pour la gare souterraine de Marseille Saint-Charles ;
- 1 registre en mairie des 11/12^{èmes} arrondissements de Marseille pour l'insertion du tunnel à La Parette ;
- 2 registres en mairie des 11/12^{èmes} arrondissements de Marseille et en mairie de La Pennesur-Huveaune pour la 4ème voie entre La Blancarde et La Penne-sur-Huveaune ;
- 3 registres en mairie annexe de Cannes La Bocca, en mairie de Mouans-Sartoux et au siège de de la Communauté d'agglomération du Pays de Grasse pour la bifurcation de la ligne Cannes-Grasse.

4.2 L'ANALYSE QUANTITATIVE DE LA CONCERTATION AVEC LE PUBLIC DE MARS-AVRIL 2021

4.2.1 UNE PARTICIPATION GLOBALE DU PUBLIC¹⁸ SIGNIFICATIVE

Malgré le contexte sanitaire défavorable, les actions d'information mises en œuvre par SNCF Réseau ont abouti à **2 883 participations** :

- 168 participants aux permanences avec le maître d'ouvrage ;
- 65 participants aux ateliers de travail ayant généré 123 interventions ;
- 106 participants à la réunion publique organisée avec 30 prises de paroles enregistrées;
- 1 619 avis déposés sur le site ou sur les réseaux sociaux ou adressés par courrier;
- 256 questions posées sur le site internet ou par courrier ;
- 177 participations dans les registres mis à disposition ;
- 394 signataires de 2 pétitions ;
- 42 contributions et délibérations ;
- 56 contacts téléphoniques.

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

Mai 2021 Page 49/93

¹⁸ La totalité des expressions du public est disponible en annexes

4.2.2 LES CARACTÉRISTIQUES DE LA PARTICIPATION

4.2.2.1 UNE MOBILISATION PLUS IMPORTANTE QU'EN 2019 SUR L'ENSEMBLE DES SECTEURS, ET EN PARTICULIER SUR LA PARETTE

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

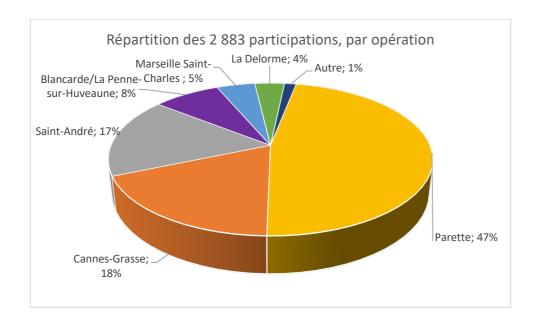
Comme en 2020, la concertation de 2021 a mobilisé bien plus largement qu'en 2019 sur l'ensemble des secteurs de concertation.



- Aux 165 expressions sur la gare et le passage à niveau de Saint-André, 5 fois supérieures à celles de 2019, s'ajoutent 2 pétitions, déposées dans les registres le 14 avril, contre la fermeture du passage à niveau de Saint-André, rassemblant respectivement les signatures de 370 habitants et de 24 commerçants. Ces deux pétitions ont été initiées par le CIQ de Saint André, reçu au préalable en début de concertation en permanence par le MOA pour présenter les nouvelles variantes proposées par le maître d'ouvrage prenant en considération les demandes exprimées lors de la concertation de 2019 et mobiliser les riverains afin qu'ils participent aux temps d'échanges avec le maître d'ouvrage (2 ateliers collectifs et 8 permanences individuelles). Les participants ont néanmoins privilégié l'expression via les registres et le site internet.
- La participation de 70 de résidents de Bassens II (sur les 93 foyers y résidant) sur l'entrée nord du tunnel à La Delorme, 2 fois plus importante qu'en 2019, peut s'expliquer par l'important dispositif de communication mis en place spécifiquement sur le secteur de Bassens.
- La participation extrêmement forte sur l'insertion de la sortie Est du tunnel à La Parette (160 fois plus importante qu'en 2019 et représentant près de la moitié de la participation globale), s'explique par l'appel à la mobilisation en faveur de la sauvegarde de la ferme urbaine Le Talus, largement relayée par les médias.
- La participation sur la dénivellation de la bifurcation de la ligne Cannes-Grasse (2,5 fois plus importante qu'en 2019) s'explique par une mobilisation plus forte des riverains de la bifurcation, à l'ouest (résidences du Château de la Mer, des Terrasses de Cannes puis de La Licorne), au nord (résidence Alga Marina) et à l'est (résidences Kerkyra et Trident) ainsi que par la mobilisation nouvelle des habitants du Pays de Grasse et de Mouans-Sartoux en particulier.

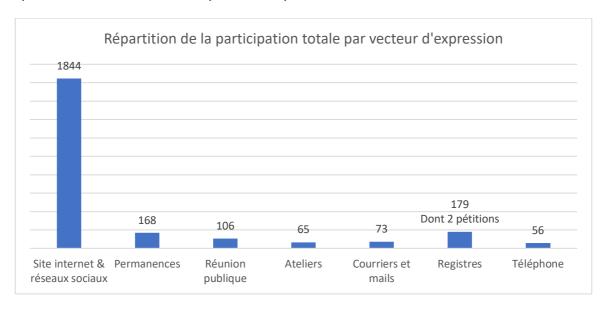
Mai 2021 Page 50/93





4.2.2.2 LE SITE INTERNET, 1^{ER} VECTEUR D'EXPRESSION

Le dépôt d'avis, de questions ou de contributions sur le site internet, qui représente 64% des participations, a été le vecteur d'expression le plus utilisé.



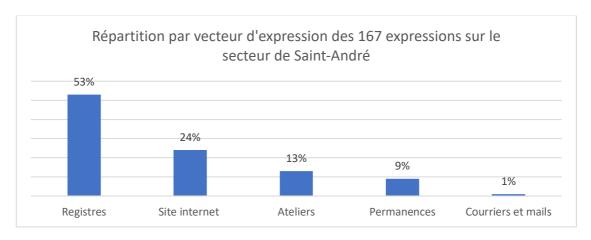
Cette prédominance de l'utilisation du site internet est valable pour 3 des 6 opérations portées à la concertation de 2021 à savoir : l'insertion Est du tunnel à la Parette, la dénivellation de la bifurcation de la ligne Cannes-Grasse et la 4^{ème} voie entre la Blancarde et la Penne-sur-Huveaune. Néanmoins, des écarts peuvent être notés sur les autres vecteurs d'expressions utilisés sur ces 3 secteurs.

Sur les secteurs de La Delorme, Saint-André et Marseille Saint-Charles, les participants ont peu utilisé le site internet au profit d'autres vecteurs d'expressions, respectivement les permanences, les pétitions et les courriers au maître d'ouvrage.

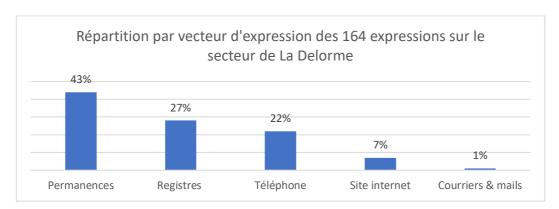
Sur l'ensemble des secteurs, le téléphone a essentiellement été utilisé pour s'inscrire aux ateliers, permanences ou réunion publique et pour commander des dossiers supports de la concertation.

Mai 2021 Page 51/93

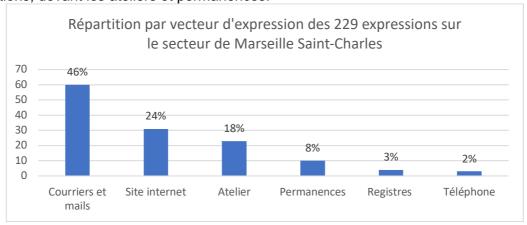
Sur le secteur de Saint-André, les participants se sont majoritairement exprimés sur les registres, dans lesquels les 2 pétitions ont été déposées et sur le site internet. Pour leur part, les temps d'échanges avec le maître d'ouvrage ont été peu utilisés.



Sur le secteur de La Delorme, le site internet a été peu utilisé, les participants ayant favorisé les échanges directs avec le maître d'ouvrage lors des permanences individuelles organisées, sur les registres et via les appels téléphoniques.

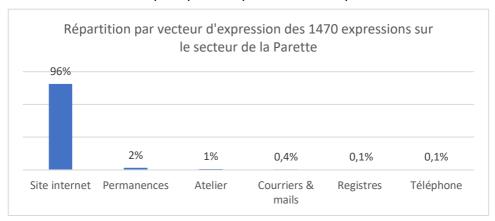


Sur secteur de Marseille Saint-Charles, 46 % des participants se sont exprimés par courriers. Toutefois, le site internet reste un vecteur d'expression privilégié ayant recueilli près d'un quart des participations, devant les ateliers et permanences.

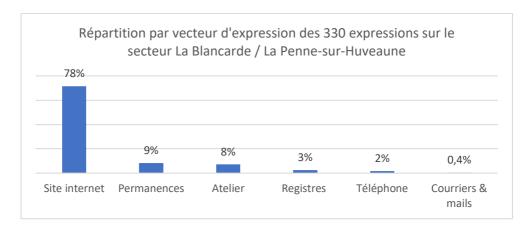


Mai 2021 Page 52/93

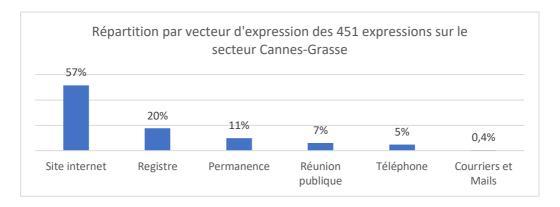
Sur le secteur de La Parette, la quasi-totalité des expressions a été recueillie directement sur le site internet, faisant de ce dernier presque l'unique vecteur d'expression sur le secteur.



Sur le secteur Blancarde - La Penne-sur-Huveaune, le dépôt d'avis, de questions et de contributions en ligne représente 78% de la participation sur le secteur.



Avec 57% des expressions recueillies, le site internet a été le vecteur le plus utilisé sur le **secteur Cannes-Grasse.** Toutefois, la participation a été plus importante que sur les secteurs précédents sur les registres, en permanences et réunion publique.



Les expressions concernant le projet LNPCA en général ou d'autres thématiques que celles proposées à la concertation émanent majoritairement du **site internet**. Les participants aux temps d'échanges directs avec le maître d'ouvrage (permanences, ateliers et réunion publique) ainsi que les utilisateurs des registres ou du standard téléphonique se sont essentiellement exprimés sur les opérations proposées à la concertation.

Mai 2021 Page 53/93

4.2.3 LA FREQUENTATION DU SITE INTERNET WWW.LIGNENOUVELLEPROVENCECOTEDAZUR.FR

4.2.3.1 L'EVOLUTION DES VISITES

Du 1^{er} mars 2021 au 15 avril 2021 le site a été visité à **19 102 reprises**, par 17 878 visiteurs différents.

Le pic de fréquentation observé le 12 mars 2021 peut s'expliquer par :

- Le début de la mobilisation pour la préservation de la ferme urbaine du Talus, ayant suscité plus de 1 312 avis et donc une importante fréquentation du site ;
- Le début des temps d'échanges avec le maître d'ouvrage ayant pu susciter une recherche d'information préalable par le public.



4.2.3.2 LES PAGES CONSULTEES

Plus de 51 982 pages ont été vues au total.

Les visites ont duré en moyenne **3 minutes**, ce qui est une durée assez courte, et le taux de rebond moyen sur la période (c'est-à-dire le nombre de visiteurs qui n'ont consulté qu'une seule page lors de leur visite sur le site) est relativement élevé, à 58%.

Ceci traduit le fait que les internautes ont d'abord utilisé le site pour donner leur avis ou poser une question au maître d'ouvrage (la page « Exprimez-vous » est de loin la page la plus consultée (après la page d'accueil), puis pour s'inscrire aux permanences, ateliers ou réunion publique.

Mai 2021 Page 54/93

Les 10 premières pages consultées, qui représentent 58% du total des consultations, se répartissent comme suit :

« Accueil »	7 680
« Exprimez-vous »	7 513
« Participer aux points d'échange avec le maître d'ouvrage »	
« Les opérations proposées à la concertation »	
« Les supports de la concertation 2020/2021 »	2 369
« Zoom sur les phases 1 er 2 »	1 798
« Espace presse »	1 376
« Les phases de réalisation »	
« Le dispositif d'information et de participation du public »	843
« Pourquoi le projet »	

Les bons scores des pages sur les opérations portées à la concertation, les supports de concertation et le zoom sur les phases 1 et 2 du projet montrent une volonté d'information des visiteurs du site très spécifique à l'objet de la concertation.

4.2.4 L'ACTIVITÉ SUR LES RÉSEAUX SOCIAUX

4.2.4.1 TWITTER

Sur la totalité de la période de concertation, **31 personnes se sont abonnées** au compte Twitter @ProjetLNPCA, pour atteindre un total de **794 abonnés**.

Les **18 tweets d'information** ont généré 110 réactions (retweet, commentaires, j'aime, citation...) et **11 723 impressions** de tweets.

Depuis la concertation de fin 2020, le nombre d'abonnés au compte Twitter du projet augmente très faiblement et apparait comme un vecteur d'information moins largement utilisé que Facebook.

4.2.4.2 FACEBOOK

Les 7 campagnes géolocalisées ont généré **446 554 impressions de posts** et **5 592 clics** soit vers les formulaires d'inscription aux ateliers et permanences, soit vers le site internet. Elles ont suscité 642 réactions (j'aime...) dont 29% se sont traduites par des avis ou commentaires.

	Nombre d'impressions	Nombre de clics	Nombre de réactions	Taux de clics
Campagne générique	162 798	2 772	318	1,70%
Secteur de Marseille	66 478	625	77	0,93%
Saint-Charles				
Secteur de La Parette	41 6261	421	40	1,02%
Secteur de l'Huveaune	66 273	618	99	0,93%
Secteur de Saint-André	29 375	210	24	0,71%
Secteur de La Delorme	46 736	344	37	0,74%
Secteur de Cannes	33 633	602	46	1,78%
TOTAL	446 554	5 592	642	1,12%

Mai 2021 Page 55/93

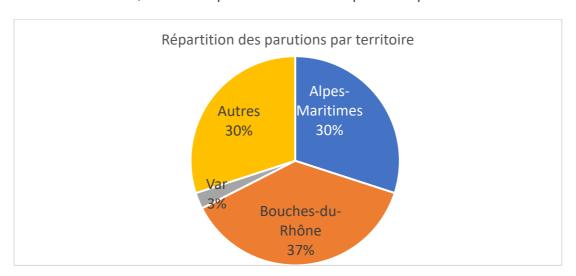
La campagne générique a été performante en générant un taux de clics supérieur à la moyenne pour une campagne similaire.

Les campagnes spécifiques au 6 secteurs de concertations présentent quant à elles de bons taux de clics au vu de la petite audience ciblée, quoiqu'en dessous de la moyenne pour une campagne similaire. Cette relative performance peut s'expliquer par une géolocalisation très ciblée (rues riveraines, ...).

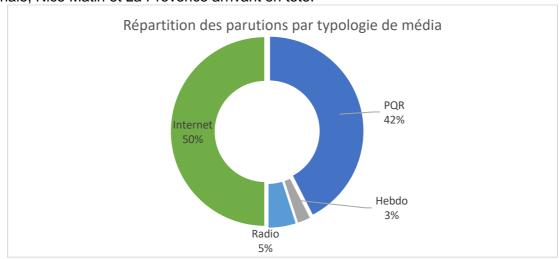
4.2.5 LES RETOMBÉES MÉDIATIQUES 19

Sur la période de concertation, 40 retombées médiatiques ont été recensées.

Au total, 70% des retombées sont régionales, d'abord dans les départements des Alpes-Maritimes et des Bouches-du-Rhône, concernés par l'ensemble des opérations portées à la concertation.



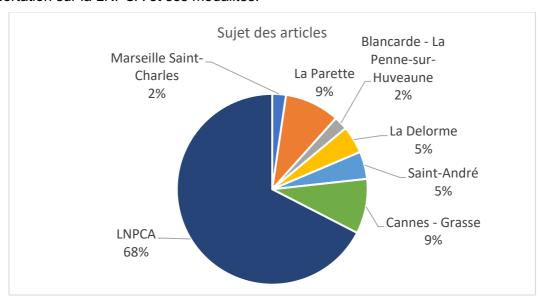
Les parutions émanent pour moitié d'articles sur internet et pour moitié de la Presse Quotidienne Régionale, Nice Matin et La Provence arrivant en tête.



Mai 2021 Page 56/93

¹⁹ La liste des retombées médiatiques et les articles publiés sont disponibles en annexes

68% des retombées médiatiques ont été informatives, d'abord pour annoncer la reprise d'une phase de concertation sur la LNPCA et ses modalités.



Les retombées médiatiques par opération ont été bien plus limitées. Les opérations du secteur Cannes-Grasses et La Parette sont celles qui, avec 4 articles chacune, ont fait l'objet de la plus importante couverture, en lien avec les mobilisations respectives de l'association du SID et du Talus.

Les projets de gare souterraine de Marseille Saint-Charles et de 4^{ème} voie entre La Blancarde et La Penne-Sur-Huveaune ont généré chacun 1 seul article.

Étant donné que près de 70% des articles portaient sur la concertation, le ton de la revue de presse est d'abord neutre.

Néanmoins, on peut noter 7 articles à la tonalité négative ou pour le moins polémique qui concernent les opérations de la bifurcation de la ligne Cannes-Grasse, de la Delorme et le Talus.

Mai 2021 Page 57/93

4.3 L'ANALYSE QUALITATIVE DE LA CONCERTATION AVEC LE PUBLIC DE MARS-AVRIL 2021

L'analyse qualitative propose une synthèse des points de vue exprimés, des attentes et problèmes soulevés pour chacune des 6 opérations proposées à la concertation et pour ce qui ne relève pas de ces opérations (à savoir les expressions portant pour sur le projet LNPCA dans son ensemble ou sur d'autres projets).

4.3.1 LES EXPRESSIONS SUR LE SECTEUR DE SAINT-ANDRE

Rappel de la concertation 2019

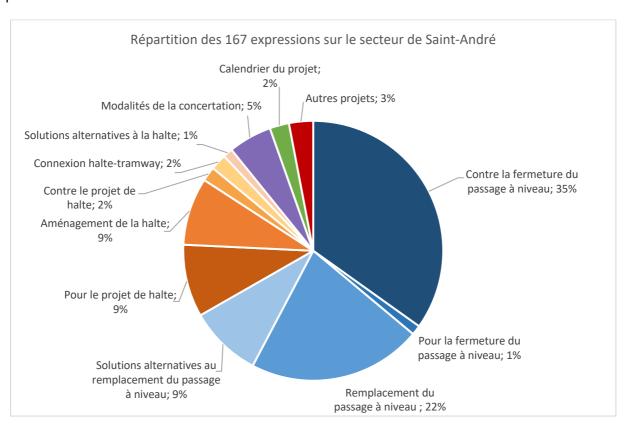
Avec 34 expressions de participants, la concertation de 2019 sur la suppression des deux passages à niveau de Saint-Henri et Saint-André, a assez faiblement mobilisé, surtout en ce qui concerne le passage à niveau de Saint-Henri.

Les participants s'étant exprimé se sont majoritairement opposés à la suppression du passage à niveau de Saint-André qui, selon eux, aggraverait l'enclavement du quartier, ainsi qu'aux deux variantes proposées par le maître d'ouvrage.

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

Par ailleurs, des solutions alternatives à la suppression, visant à sécuriser les passages à niveau via des aménagements de voiries et/ou de signalétique (plots, panneaux), ont été proposées.

Durant la concertation 2021, 167 expressions ont été recueillies sur le secteur de Saint-André, réparties comme suit :



Mai 2021 Page 58/93

4.3.1.1 LA SUPPRESSION ET LE REMPLACEMENT DU PASSAGE A NIVEAU DE SAINT-ANDRE

La suppression du passage à niveau de Saint-André et ses trois scénarios de remplacement proposés ont fait l'objet de près de **67% des expressions** des participants.

4.3.1.1.1 Maintien d'une forte opposition à la suppression du passage à niveau de Saint-André

Comme en 2019, un grand nombre d'expressions, et notamment les 2 pétitions signées respectivement par 370 riverains et 24 commerçants du secteur, sont **défavorables à la suppression du passage à niveau de Saint-André**.

Une majorité des arguments avancés pour expliquer cette opposition, notamment dans la première pétition, correspond à ceux déjà formulés lors de la concertation de 2019, à savoir :

- Le risque d'aggravation de l'enclavement du quartier ;
- La perspective d'une augmentation des circulations sur les voies du port qui serait réalisée au profit du transport de marchandises et non au bénéfice des TER;
- La remise en cause de la dangerosité de l'actuel passage à niveau ;
- La crainte d'une augmentation des nuisances sonores et d'une dégradation du cadre de vie sur Saint-André du fait de l'augmentation de fréquence de train prévue. À ce titre, des participants ont demandé à SNCF Réseau la réalisation de nouvelles études acoustiques;
- La crainte d'une **aggravation de la saturation routière actuelle** sur le quartier notamment du fait du report du trafic et de la complexité à insérer les circulations de bus dans les schémas circulatoires proposés ;
- Les impacts fonciers du projet et les expropriations potentielles.

L'impact sur les activités commerciales et l'animation de la vie du quartier a été en revanche un nouvel argument avancé par rapport à 2019.

4.3.1.1.2 De nombreux questionnements sur les scénarios de remplacement

22% des expressions sont des interrogations de riverains concernant les 3 variantes de remplacement du passage à niveau de Saint-André proposées par SNCF Réseau. Les principaux questionnements portent sur :

- La sécurisation des emprises une fois le passage à niveau fermé ;
- Les dispositifs envisagés pour restreindre l'accès au boulevard Cauvet ;
- Les bénéfices d'une suppression du passage à niveau sur les temps de parcours ferroviaires;
- La **capacité de répondre aux besoins de transport** des habitants du quartier via des bus à gabarit réduit.

4.3.1.1.3 Des propositions de solutions alternatives à la suppression et au remplacement

9% des expressions sont des propositions de « **solutions alternatives** » à la suppression du passage à niveau de Saint-André ou aux scénarios de remplacement proposés par SNCF Réseau.

En alternative à la suppression du passage à niveau, les participants ont, comme en 2019, proposé de le **sécuriser** grâce à :

- Un radar de franchissement ;

Mai 2021 Page 59/93

- Un aménagement de voiries ;
- Une limitation de la vitesse ;
- Des contraintes de franchissement (plot...).

Le maître d'ouvrage a analysé ces propositions et évalué leur efficacité ou faisabilité. Il a partagé durant la concertation les résultats de ses investigations qui concluent à la non efficacité ou non faisabilité. Il a formalisé son analyse dans une note qui a été mise à disposition du public sur le site internet et qui est présentée en annexes.

En alternative aux scénarios de remplacement du passage à niveau, des participants ont proposé de :

- Étudier un nouveau scénario de desserte en transports en commun prévoyant un accès par la zone d'activités ActiSud ;
- Supprimer la traversée de Saint-André par les transports en commun.

4.3.1.2 L'AMENAGEMENT DE LA HALTE DE SAINT-ANDRE

En comparaison à la suppression du passage à niveau de Saint-André, l'aménagement de la halte ferroviaire a généré un nombre d'expressions limité, représentant 23% des expressions sur le secteur.

4.3.1.2.1 Avis et inquiétudes concernant le projet de halte à Saint-André

9% des expressions sont favorables à la création de la halte. En effet, les salariés de la zone d'activités d'André Roussin considèrent que le développement du TER et la création d'un nouveau point d'arrêt sur le secteur faciliteraient l'accès en transport en commun à leur lieu de travail. Par ailleurs, aucune de ces expressions ne privilégie un scénario d'aménagement de la halte parmi les 3 proposés par le maître d'ouvrage.

Les quelques expressions **défavorables** à la création de cette halte justifient leur opposition par le refus d'un développement conséquent du TER sur la voie du littoral et des nuisances associées.

Les **9% d'expressions** portant sur l'aménagement même de la halte de Saint-André font état **d'inquiétudes** quant aux impacts du projet sur la **circulation routière et le bâti environnant**, craignant notamment que :

- La halte et son aire de stationnement, tels que localisés, **aggravent la saturation routière** sur les avenues André Roussin et Fernand Sardou en attirant de nouveaux flux de voitures au sein de ce nœud routier d'ores et déjà dense ;
- L'aménagement de la halte nécessite d'exproprier des riverains et entreprises.

4.3.1.2.2 La connexion halte TER - tramway

Peu nombreux sont les participants à s'être exprimé sur les différents tracés de tramway. Toutefois, parmi les 2% s'étant exprimé, tous sont favorables au tracé sud.

4.3.1.2.3 Demandes et propositions de solutions alternatives à l'aménagement de la halte

Quelques participants ont formulé des **demandes** ou proposé des **solutions alternatives** à l'aménagement de la halte tel que prévu par SNCF Réseau.

Mai 2021 Page 60/93

Les 2 demandes formulées portent sur :

- Le déplacement de **la halte vers l'avenue André Roussin** afin de minimiser les nuisances pour les riverains ;
- La présentation d'un scénario d'aménagement de la halte indépendant du tramway afin de garantir la viabilité du projet, la réalisation de ce dernier n'étant pas sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau.

Un participant a proposé le **réaménagement de la gare de l'Estaque** comme solution alternative à la création d'une halte à Saint-André afin de minimiser les expropriations, optimiser les investissements et assurer la pérennité de l'actuelle gare.

4.3.1.3 UN MANQUE D'INFORMATION AUX RIVERAINS

5% des expressions concernant le secteur de Saint-André portent sur les modalités de concertation et plus particulièrement le manque d'information des riverains. Sont notamment évoqués :

- Le peu de flyers et d'affiches diffusés ;
- Les difficultés de connexion aux formulaires d'inscription en ligne ;
- Les difficultés à joindre le numéro de téléphone mis en place pour la concertation.

4.3.1.4 LE CALENDRIER

2% des expressions concerne le calendrier de l'opération et plus précisément :

- la date de la fermeture effective du passage à niveau ;
- le calendrier des travaux de l'aménagement de la nouvelle halte : démarrage, durée, coordination avec les travaux du tramway...

4.3.1.5 AUTRES THEMES ABORDÉS

3% des expressions a porté sur des thèmes plus ou moins éloignés des projets proposés à la concertation sur le secteur de Saint-André, à savoir :

- Les aménagements prévus sur le secteur Saint-Louis : opération de doublement des voies au niveau du tunnel et réouverture de la halte Saint-Louis ;
- La fermeture de la halte de Saint-Henri ;
- Les projets ferroviaires liés au port de Marseille : un participant rappelle la nécessité de concevoir le projet LNPCA en cohérence avec l'ambition du Grand Port Maritime de Marseille visant à un report massif de transport modal de la route vers des modes moins préjudiciables à l'environnement, dont le ferroviaire, et conteste donc le raisonnement de SNCF Réseau considérant un maintien du niveau de fret actuel.

Mai 2021 Page 61/93

4.3.2 LES EXPRESSIONS SUR LE SECTEUR DE LA DELORME

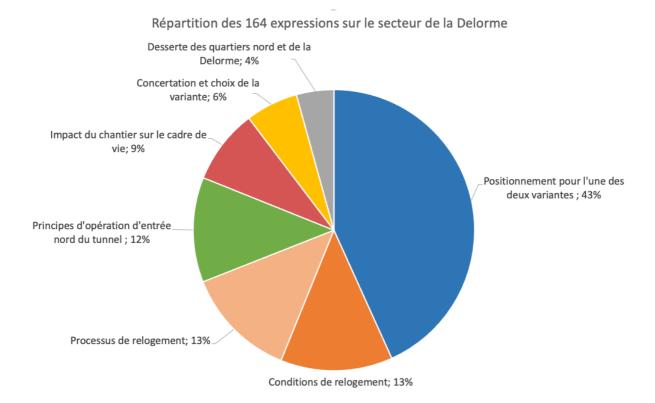
Rappel de la concertation 2019

Avec 64 expressions recensées, la concertation portant sur les deux variantes contrastées d'entrée nord du tunnel de raccordement à la gare Saint-Charles a fait l'objet d'une mobilisation limitée, notamment de la part des habitants de la cité Bassens II.

Parmi ces expressions, 30% étaient favorables à la variante dite sud, jugée moins impactante pour les entreprises du quartier et perçue comme une opportunité d'améliorer les conditions de logement des habitants de la cité Bassens II. 21% étaient favorables à la variante dite nord, considérant que son indépendance vis-à-vis de tout projet de requalification apporterait une garantie du respect du calendrier prévisionnel du projet.

Les questions posées par le public lors des temps de rencontre avec le maître d'ouvrage portaient principalement sur l'aggravation des nuisances sonores, considérées comme déjà importantes, sur le devenir du terril de boues rouges, sur les impacts des travaux et sur l'évacuation des déblais issus du creusement du tunnel.

Durant la concertation 2021, 164 expressions ont été recueillies sur le secteur de la Delorme, réparties comme suit :



4.3.2.1 DES EXPRESSIONS SENSIBLEMENT ÉQUILIBRÉES EN FAVEUR DE CHACUNE DES DEUX VARIANTES

Parmi les 164 expressions recueillies sur le secteur de la Delorme, 70 portent sur un positionnement de résidents en faveur de l'une ou l'autre des deux variantes, dont :

• 37, soit 53%, sont en faveur de la variante nord ;

Mai 2021 Page 62/93

- 22, soit 31%, sont en faveur de la variante sud ;
- 11, soit 16%, sont en faveur de la variante sud sous certaines conditions.

Ces 70 avis ont été exprimés par deux vecteurs distincts :

- Des permanences durant lesquelles les résidents se sont identifiés par leurs noms ;
- Des registres sur lesquels les résidents se sont identifiés par leur numéro de logement.

Compte tenu de la spécificité de la concertation sur le secteur de la Delorme, SNCF Réseau a tenu à analyser l'expression des résidents par logement afin de proposer un décompte le plus représentatif possible du positionnement des habitants, en évitant les redondances éventuelles.

SNCF Réseau a ainsi pu établir un décompte du positionnement par logement pour toutes les personnes s'étant exprimées (sans double compte permanence / registre).

Il en résulte une expression de représentants de 49 foyers de la résidence Bassens II dont :

- 27 expressions en faveur de la variante Nord, soit 55%;
- 15 expressions en faveur de la variante Sud, soit 31%;
- 7 expressions en faveur de la variante sud, sous certaines conditions, soit 14%.

Les participants favorables à la variante nord, n'impactant pas la résidence de Bassens II, mettent en avant l'attachement à leur quartier, caractérisé par une forte solidarité et entraide entre les résidents et se montrent inquiets d'être relogés dans différents quartiers, loin de leurs voisins et proches.

Les résidents s'étant exprimés favorablement à la variante sud motivent leur volonté d'être relogés compte tenu de leurs conditions de vie actuelles qu'ils considèrent comme dégradées, en lien avec :

- Un manque d'entretien des bâtiments, des parties communes et des logements ;
- Un logement non adapté à leur situation familiale : taille du logement non appropriée, localisation à l'étage de personnes en situation de handicap...;
- Des problèmes de voisinage ;
- L'insécurité du quartier peu propice à leur épanouissement familial.

Enfin 14% des résidents se sont montrés **favorables à la variante sud sous certaines conditions**, détaillées dans la partie relogement ci-après.

4.3.2.2 LE RELOGEMENT

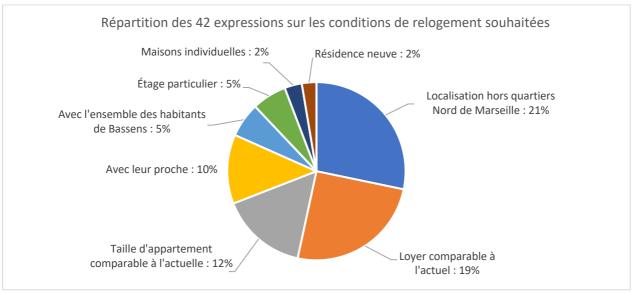
13% des expressions portent sur le processus de relogement et 13% sur les conditions de ce relogement.

Concernant le processus de relogement, les participants ont interrogé le maître d'ouvrage sur :

- Le lieu du relogement ;
- Le calendrier du relogement ;
- Le **loyer** de leur futur logement comparé à l'actuel ;
- La taille de leur futur logement comparée à l'actuelle ;
- La **responsabilité du bailleur** dans le processus relogement et le déroulement du processus : recueil de leurs besoins et souhaits, engagements sur le relogement...
- Les possibilités de refus de propositions de relogement.

Mai 2021 Page 63/93

Dans une perspective de relogement, les participants ont indiqué au maître d'ouvrage à quelles conditions ils accepteraient d'être relogés.



Ils demandent d'abord une localisation hors des quartiers nord de Marseille et une proposition de relogement adaptée à leurs situations familiale et financière.

Ils expriment ensuite le souhait d'être relogés avec :

- **Quelques foyers proches** : des familles composées de plusieurs foyers ont émis le souhait d'être relogées avec l'ensemble de leurs proches ;
- L'ensemble des habitants de la résidence Bassens II : des participants se verraient enclins à partir seulement si l'ensemble des habitants de la résidence Bassens pouvaient être relogés au sein d'un même quartier.

Les autres conditions exprimées par les participants sont relatives **aux caractéristiques mêmes du futur logement** : maison individuelle, résidence neuve ou étage particulier.

Enfin, un participant exprime le souhait de meilleures conditions de vie.

4.3.2.3 LES PRINCIPES ET LE PHASAGE DE L'OPÉRATION

12% des expressions portent sur des interrogations sur les principes mêmes de l'opération d'entrée nord du tunnel à La Delorme. Les participants ont principalement questionné le maître d'ouvrage sur :

- Le **tracé du tunnel et ses impacts fonciers** sur les bâtis et les équipements de proximité : nombre de bâtiments démolis, impacts sur la caserne des pompiers et futur centre d'appels d'urgence, les restaurants du cœur, le stade ;
- Les **aménagements connexes** au creusement du tunnel : la localisation de la passerelle piétonne à restituer, le devenir du stade après travaux, le projet prévu sur le site de l'ancienne école maternelle, la sécurisation de l'accès au tunnel...;
- Le budget de l'opération sur le secteur de La Delorme ;
- Le calendrier du projet : démarrage des travaux, phasage, durée des travaux ;
- L'évacuation des déblais : volume à évacuer, modes d'évacuation... ;

Mai 2021 Page 64/93

L'emploi potentiel de résidents du quartier via des clauses d'insertion de la main-d'œuvre locale dans les marchés de travaux à venir sur La Delorme.

4.3.2.4 LES IMPACTS DU CHANTIER SUR LE CADRE DE VIE DES RIVERAINS

9% des expressions ont porté sur les impacts du chantier du creusement du tunnel sur le cadre de vie des habitants de la résidence Bassens II, à savoir :

- Les nuisances sonores diurnes et nocturnes générées par les travaux de creusement;
- Les pollutions atmosphériques en phase travaux : dégagement de poussière, risque amiante...;
- Les **impacts des travaux sur les immeubles** notamment dus aux vibrations lors du passage du tunnelier : fissures... :
- Les **modifications et restrictions d'accès** à la cité Bassens II du fait des installations de chantier mises en place.

4.3.2.5 LA CONCERTATION ET LE PROCESSUS DE CHOIX DE LA VARIANTE

6% des expressions ont porté sur les modalités de concertation et sur les suites qui lui seront données. En particulier, des résidents ont questionné le maître d'ouvrage sur le **poids donné à leur contribution dans la prise de décision finale** en faveur de l'une ou l'autre des deux variantes. Certains participants se sont inquiétés que leurs avis ne soient pas pris en considération dans le choix de la variante retenue.

Concernant les modalités et le dispositif de concertation, les principaux sujets abordés ont été:

- Le **rôle des relais locaux** dans la diffusion de l'information sur la concertation ;
- Le caractère obligatoire ou non de cette concertation ;
- **Le dispositif mis en place** et notamment la proposition d'aller directement à la rencontre des résidents de la résidence Bassens II pour recueillir le plus d'avis possibles.

4.3.2.6 LA DESSERTE DES QUARTIERS NORD ET DE LA DELORME

4% des expressions ont porté sur la **desserte** des quartiers nord de Marseille et plus précisément de la résidence Bassens.

Ces participants ont majoritairement regretté la fermeture de la halte Saint-Louis, assurant que cette dernière enclave davantage le quartier et ont fait part de l'importance de mieux desservir ce quartier ainsi que l'ensemble des quartiers nord de Marseille, accueillant d'importantes zones d'emplois et des quartiers d'habitat dense.

Des participants ont, à ce titre, proposé :

- Le **rétablissement d'une halte ferroviaire** à La Delorme avec la mise en place de quais qui pourraient être desservis, a minima, par les voies de surface ;
- Le développement d'une ligne de tramway jusqu'à l'Estaque et d'une ligne de métro jusqu'à la Castellane;
- La création d'une halte à Saint-Barthélemy ;
- La valorisation de la gare de Sainte-Marthe.

Mai 2021 Page 65/93

4.3.3 LES EXPRESSIONS SUR LE SECTEUR DE MARSEILLE SAINT-CHARLES

Rappel de la concertation 2019

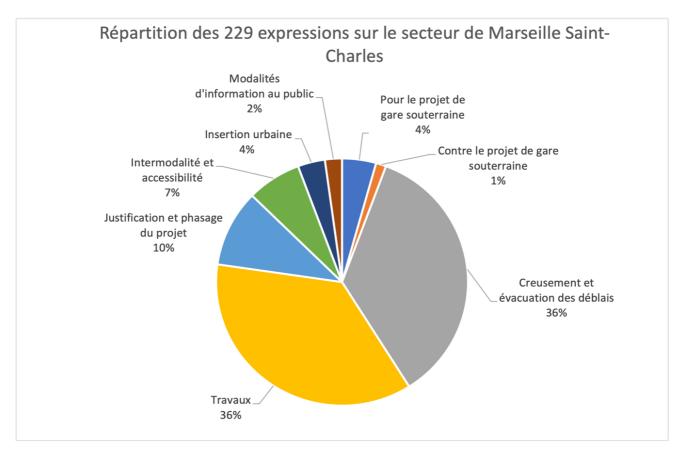
La concertation sur les 4 opérations de la gare de Marseille Saint-Charles, à savoir les aménagements du « bloc est » et du « bloc ouest » du plateau de voies de Marseille Saint-Charles, la création de la gare souterraine et la création des 2 tunnels d'accès à la gare souterraine a fait l'objet de 41 expressions.

Les aménagements des blocs Est et Ouest du plateau de voie de Marseille Saint-Charles n'ont fait l'objet d'aucune expression mais leur présentation en atelier thématique a permis aux participants de comprendre la nécessité de leur réalisation.

La réalisation de la gare souterraine de Marseille Saint-Charles, pour laquelle le soutien a été réaffirmé, a fait l'objet de nombreuses questions, tant sur son fonctionnement, son organisation, son ouverture sur l'extérieur, ses connexions avec l'ensemble des modes de déplacement, que sur ses modalités de réalisation qui suscitent quelques inquiétudes en raison de l'importance du chantier et vis-à-vis des bâtiments de surface.

Les 2 tunnels d'accès à la gare souterraine ont fait l'objet, sur ce secteur, de 3 questions portant sur leurs caractéristiques techniques (tracé et profondeur) et sur les modalités d'évacuation des déblais issus de leur creusement et de celui de gare souterraine.

Durant la concertation 2021, 229 expressions ont été recueillies sur le secteur de Marseille Saint-Charles, réparties comme suit :



Mai 2021 Page 66/93

4.3.3.1 LE CREUSEMENT ET L'EVACUATION DES DEBLAIS

Plus du tiers des expressions porte sur le creusement de la gare souterraine de Marseille Saint-Charles et de ses tunnels d'accès.

Dans leur très large majorité, ces expressions traduisent les **inquiétudes des riverains concernant les impacts du creusement sur la stabilité des sols et du bâti**. Ils ont donc demandé :

- La mise à disposition d'un état des lieux du sous-sol du secteur de Marseille Saint-Charles afin de s'assurer que les travaux n'auront pas d'incidence sur l'écoulement des eaux souterraines :
- La réalisation d'études de la structure des immeubles situés dans le périmètre des travaux :
- La surveillance de et la mise en œuvre de mesures pour préserver la stabilité des sols ;
- Des précisions sur les **modalités de recours en cas de désordres** avérés sur leur immeuble et sur les possibles indemnisations.

Les participants ont également demandé des **précisions sur le volume et les modalités d'évacuation des déblais** (itinéraires, carrières de destination et modes de transport privilégiés).

Par ailleurs, des participants ont suggéré au maître d'ouvrage d'étudier la possibilité d'évacuer les déblais des travaux du tramway par voie ferroviaire et ainsi optimiser les installations d'évacuation des matériaux mises en place dans le cadre du projet LNPCA.

4.3.3.2 LES TRAVAUX

Les participants ont demandé, dans 36% des expressions, quel était **le périmètre précis des travaux, à partir de plans détaillés** au niveau parcellaire afin de pouvoir mesurer les nuisances sur leur quartier et leur cadre de vie.

Ils ont par ailleurs questionné le maître d'ouvrage sur :

- Les modalités d'accès piéton et routier à leur quartier en phase chantier ;
- La **nature et l'ampleur des nuisances** pendant les travaux (poussière, bruits...)
- Les **mesures qui seront mises en place** pour atténuer les nuisances sonores liées au chantier.

4.3.3.3 LE JUSTIFICATION ET LE PHASAGE DU PROJET

10% des expressions sont des demandes de précisions sur les **bénéfices du projet** de gare souterraine pour le territoire, les **gains de temps** permis par le passage en souterrain, **les objectifs de fréquentation** de la nouvelle gare de Marseille Saint-Charles, le **bilan carbone** de cette opération et son **calendrier de réalisation**

Un participant a proposé une optimisation de l'actuel projet de gare souterraine, qui consisterait à créer un quai **dédié au TGV** pouvant accueillir une triple rame pour permettre d'augmenter le nombre de voyageurs transportés lors des pics de fréquentation (week-end et saison estivale).

Mai 2021 Page 67/93

4.3.3.4 L'INTERMODALITE ET L'ACCESSIBILITE DE LA GARE

7% des contributions portent sur l'intermodalité et l'accessibilité de la future gare de Marseille Saint-Charles et en particulier :

- L'accessibilité routière, les solutions apportées à la problématique actuelle de stationnement à proximité de la gare, ainsi que la nécessaire réorganisation des flux entrants et sortants au dépose-minute dont l'accès est actuellement souvent saturé ;
- La connexion entre les différents modes de déplacements, dont le tracé précis du tramway desservant la gare, la localisation des cheminements cyclables, l'organisation des cheminements de voyageur au sein de la gare et le temps de parcours entre la gare de surface et la gare souterraine assurant le transit TGV-TER ...;
- La reconfiguration de la station de métro : programme technique, modification d'accès...
- Les cheminements entre les différents niveaux de la gare.

Par ailleurs, afin d'améliorer l'accessibilité de la gare, la proposition de prolonger le tramway 1 depuis Noailles jusqu'à Saint-André a été faite.

4.3.3.5 LA GARE DANS SON ENVIRONNEMENT URBAIN

4% des expressions concernent l'insertion urbaine de la gare.

Les premières sont des demandes de précisions sur l'aménagement du bâtiment voyageurs, sur son organisation interne et son confort d'ambiance (traitement chaud-froid, luminosité ...). Les autres portent sur le lien entre la gare et le quartier environnant, et plus précisément sur :

- La **nécessité de végétaliser** les espaces autour de la gare, notamment le parvis afin de réduire la minéralisation du guartier et lutter contre les îlots de chaleur ;
- La mise en cohérence à prévoir avec les projets métropolitains sur le secteur de Marseille Saint-Charles, avec une attention particulière à porter au développement commercial du secteur gare afin que ce dernier ne se fasse pas au détriment de l'activité économique extérieur au périmètre du projet ;
- La nécessité **d'entretenir et de surveiller** les abords de la gare pour améliorer la sécurité sur l'ensemble du quartier.

4.3.3.6 LES AVIS SUR LE PROJET DE GARE SOUTERRAINE

Les 5% d'expressions contenant un avis sur le projet de gare souterraine à Marseille Saint-Charles lui sont **presque unanimement favorables**, la gare étant perçue par ces participants comme un **catalyseur du développement économique**, **social et touristique de la Métropole**.

Certains ont néanmoins émis une réserve quant à la dépendance du projet de gare nouvelle aux projets métropolitains connexes qui pourraient mettre en péril sa mise en œuvre. En conséquence, ils ont exprimé le souhait que le projet de gare soit rendu davantage autoportant.

Seul un participant s'est exprimé défavorablement au projet de gare souterraine et a proposé comme solution alternative le **réaménagement la gare existante de la Blancarde** afin d'en faire la gare d'accueil des trains de transit et ainsi réserver la gare de surface de Marseille Saint-Charles aux trains dont le départ ou l'arrivée est Marseille. Cette solution alternative a été soutenue par 3 autres participants.

Mai 2021 Page 68/93

4.3.3.7 LES MODALITÉS D'INFORMATION AU PUBLIC

2% des expressions concernent le dispositif d'information déployé sur le secteur de Marseille Saint-Charles. Ces participants ont regretté les **imprécisions du livret de concertation**, notamment sur les chiffres et schémas, ainsi que le **manque d'information sur les impacts du projet.**

4.3.4 LES EXPRESSIONS SUR LE SECTEUR DE LA PARETTE

Rappel de la concertation 2019

L'opération de raccordement des voies du tunnel de la gare souterraine de Marseille Saint-Charles dans le secteur de La Parette a très **faiblement mobilisé**, avec seulement 9 expressions formulées. Celles-ci ont toutes portées sur les **incidences foncières** de ce raccordement **sur les immeubles d'habitation** et surtout sur **les activités économiques de la zone des Locaux Bleus**.

Une question a également été posée sur les incidences sur le franchissement de la L2.

4.3.4.1 LES EXPRESSIONS EN LIEN AVEC LA FERME URBAINE DU TALUS

Lors de la concertation 2021, les appels à la mobilisation de l'association *Heko Farm* en faveur de la sauvegarde de la ferme urbaine du Talus, largement relayés dans la presse et sur les réseaux sociaux, ont conduit à une très forte participation sur le site internet du projet. Ainsi, les expressions en faveur de la sauvegarde de la ferme urbaine du Talus représentent 89% des expressions recensées sur ce secteur.

De manière quasi-systématique, elles demandent la sauvegarde de la ferme urbaine, en raison :

- Du long travail d'assainissement et de dépollution du site (à l'emplacement d'une ancienne friche) afin de permettre le développement de la ferme urbaine, qui pourrait être remis en cause par la présence d'une installation de chantier (même temporaire).
- Des enjeux de développement durable, au cœur de la démarche du Talus (culture maraîchère raisonnée, élevages, protection de la biodiversité, prévention et éducation des publics, ...).
- De la richesse de cette communauté, fédérée autour des valeurs de partage, d'entraide, d'apprentissage, de bienveillance, ... et dont les membres, bien qu'issus d'origines sociales diverses, se côtoient et travaillent ensemble au sein du jardin.

27 expressions font état d'une opposition au projet d'insertion de la sortie Est du tunnel à La Parette et 9 expressions au projet LNPCA, dans son ensemble. Certaines de ces expressions qui proviennent notamment de régions autres que la région Provence-Alpes-Côte d'Azur ne semblent pas prendre en considération les informations apportées par le maître d'ouvrage dans les documents mis à disposition du public au début de la concertation concernant le projet à La Parette.

Une seule expression en lien avec le Talus est favorable à l'opération sur le secteur de La Parette et 2 expressions sont favorables au projet LNPCA qui est jugé nécessaire pour faire face à la fois aux enjeux du dérèglement climatique et aux enjeux de desserte ferroviaire du territoire régional.

23 expressions conditionnent leur soutien à l'opération d'insertion du tunnel à La Parette à son adaptation au droit de la ferme urbaine. Elles proposent notamment les solutions alternatives suivantes :

- L'occupation (entière ou en partie) du couvert de la L2.

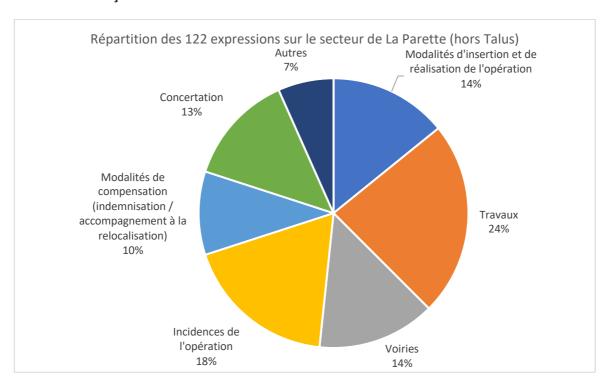
Mai 2021 Page 69/93

- L'extension de l'emprise foncière de SNCF Réseau, au Nord des voies, ainsi que l'occupation de terrains d'entreprises expropriées ou acceptant de déménager, au Nord des voies ferrées.
- L'utilisation d'un terrain en friche rue St-Jean du Désert.
- L'utilisation d'un terrain situé de l'autre côté de la L2, actuellement aménagé en skatepark.
- Un appel à la recherche de nouvelles solutions, de la part de SNCF Réseau.

2 participants ont proposé une relocalisation de la ferme urbaine sur un nouveau terrain, dont l'emplacement est à déterminer.

4.3.4.2 HORS EXPRESSIONS CONCERNANT LE TALUS, UNE PARTICIPATION SATISFAISANTE SUR LE SECTEUR DE PARETTE

Parmi les 1 470 expressions recensées sur le secteur La Parette lors de la concertation de 2021, 122 expressions portent sur d'autres thèmes que celui de la ferme urbaine du Talus. Elles se répartissent de la façon suivante :



4.3.4.2.1 Des travaux conséquents, générateurs d'inquiétudes et de questionnements

24% des expressions sur le secteur de La Parette portent sur les incidences des travaux et leurs modalités de mise en œuvre.

Les principales sources d'inquiétudes exprimées par les riverains et entreprises concernent :

- Les nuisances et les éventuelles pollutions engendrées par les travaux : nuisances sonores et vibrations liées au creusement et à la ventilation du tunnel, nuisances sonores du chantier dans son ensemble, augmentation du passage d'engins de chantiers ;
- La modification du plan de circulation dans la Z.I (voiries privées requalifiées, fermeture de voies, déviations, ...) durant les travaux et les éventuelles difficultés d'accès pour les riverains et les entreprises.

Mai 2021 Page 70/93

Les participants ont par ailleurs souhaité des **précisions** de la part du maître d'ouvrage, à propos :

- Des horaires de réalisation des travaux ;
- Des **études acoustiques**, envisagées et en cours, afin d'évaluer et simuler les niveaux de bruit lors du chantier :
- Des mesures envisagées pour réduire ces nuisances ;
- Des **modalités d'évacuation des matériaux**, notamment issus du creusement : cheminement des camions, incidences sur les voiries affectées par les phases d'évacuation (rue H. DINK, L2, ...), évacuation par le fer ;
- Des **techniques** mises en œuvre pour créer les voies de raccordement (trémies, franchissement de la L2, ...), au nord et au sud des voies ferrées.

Des **propositions alternatives aux implantations envisagées** pour les bases chantiers ont été formulées afin de réduire les nuisances, à savoir :

- Le déplacement des installations de chantier, actuellement envisagée sur le jardin de la propriété d'un particulier, vers une parcelle laissée libre plus à l'ouest ;
- Le déplacement d'une station de pesée de poids lourds au nord-ouest de la Z.I St-Pierre, sur une zone moins densément peuplée.

4.3.4.2.2 Incidences de l'opération

Les participants, dans 18% des expressions, ont fait part de leurs **inquiétudes quant aux impacts du projet sur l'avenir de la Z.I Saint-Pierre**, à laquelle ils sont attachés, pour des raisons familiales, économiques, stratégiques ou géographiques, la ZI étant située à proximité de la L2 et du centre-ville.

Ils ont mis en avant les risques d'enclavement de certaines parcelles (habitations et entreprises) et de perte de valeur ou de difficulté de revente des biens.

Ils ont en outre questionné le maître d'ouvrage sur le nombre d'entreprises foncièrement impactées par la sortie est du tunnel et sur les recherches à engager pour trouver de nouveaux locaux.

Ces inquiétudes ont été renforcées par le fait que le **démarrage des travaux a souvent été perçu comme imminent**, les riverains redoutant une expropriation à venir dans les mois suivant la concertation. Il était donc attendu du maître d'ouvrage qu'il **rassure et apaise**, par ses explications.

L'augmentation du trafic ferroviaire permise par le projet, et donc celle des nuisances sonores et des vibrations, a également fait l'objet d'inquiétudes, particulièrement de la part de riverains dont les habitations et locaux se situeraient à proximité presque immédiate des voies ferrées (nord de la zone des Locaux Bleus, résidence AIR BEL, ...).

Ces impacts sur l'activité économique de la Z.I St-Pierre a conduit un participant à exprimer son **opposition au projet LNPCA**, dans sa globalité.

4.3.4.2.3 Voiries

14% des expressions sur le secteur de La Parette concernent **l'organisation et l'adaptation des voiries** du secteur.

Les participants ont questionné le maître d'ouvrage sur la **création de nouvelles voiries**, spécifiques au chantier, et sur la **réorganisation de la circulation** au sein de la zone à l'issue de la phase travaux.

Mai 2021 Page 71/93

Des propositions alternatives au plan de voirie proposé par le maître d'ouvrage ont été formulées, qui concernent :

- La création d'une voirie descendant depuis la rue H. Dink vers les voies ferrées, le long des entrepôts de la zone des Locaux Bleus ;
- Le prolongement vers l'est, en direction de l'entreprise Meuboccaz, de la voirie existante afin de la relier à la nouvelle voie créée depuis la rue H. Dink.

Une expression a rappelé le projet de création d'un parking-relais « La Boiseraie » sur pilotis, de 300 places, porté par la Métropole Aix-Marseille-Provence sur l'emplacement de l'actuel bassin de rétention.

Enfin, une contribution s'est opposée à la création d'une voirie entre le numéro 40 et le numéro 80 chemin de la Parette, qui risquerait de dévier le flux routier en direction de la L2 vers des zones densément peuplées.

4.3.4.2.4 Modalités d'insertion et de réalisation de la sortie Est du tunnel à La Parette

14% des expressions hors Talus sont des questionnements sur l'insertion et les modalités de réalisation de l'opération, majoritairement sur le **secteur nord des voies ferrées**, qui portent sur :

- **les emprises précises du projet**, des confusions ayant eu lieu entre les emprises définitives et les emprises travaux (temporaires) ;
- le positionnement des têtes de tunnel ;
- les aménagements prévus, en souterrain et en surface (voies d'accès, remblais, ventilation, ...).

D'autres thèmes, moins fréquemment évoqués, concernent :

- L'espacement entre les voies de raccordement, plus élevé que les espacements entre les voies existantes et dont la pertinence est questionnée, en raison de l'impact foncier supplémentaire causé;
- La profondeur du tunnel;
- L'utilisation du terrain dit des pharmacies militaires par SNCF Réseau, et sa compatibilité avec les projets immobiliers envisagés par la Métropole Aix-Marseille-Provence à cet endroit ;
- Le calendrier de l'opération ;
- La faisabilité de l'opération.

Pour accompagner le projet, la Mairie du 6^e secteur a proposé la **création d'une halte ferroviaire** à La Parette.

4.3.4.2.5 La concertation

13% des expressions portent sur le **manque d'informations** sur la concertation et plus précisément sur l'organisation des temps d'échanges avec le maître d'ouvrage, les participants n'ayant pas compris pourquoi une **campagne d'information individualisée et directe** n'avait pas été réalisée.

Des **documents techniques supplémentaires** (études acoustiques, étude technique localisée sur le boulevard Boisson, ...), ainsi que des livrets de concertation, des accès au site internet ou aux retranscriptions d'ateliers ont été demandés.

Mai 2021 Page 72/93

4.3.4.2.6 Modalités de compensation (indemnisation / accompagnement à la relocalisation)

10% des expressions concernent les différentes modalités de compensations des riverains et entreprises dont les parcelles seront affectées par l'opération.

Les entreprises de la ZI Saint-Pierre ont ainsi demandé quels étaient les dispositifs d'accompagnement prévus par SNCF Réseau, tant en termes financiers (indemnisations, prise en charge des frais, ...) que d'accompagnement (recherche de sites pour relocaliser leur activité).

Les habitants du secteur ont quant à eux questionné le maître d'ouvrage sur les procédures d'indemnisation et de prise en charge des locataires (frais de relogement, frais de déménagement, ...) et des propriétaires (barèmes d'estimation du terrain, abattement prévu, ...).

Des questionnements ont également été formulés sur les modalités de restitution ou de remise en état des parcelles utilisées par SNCF Réseau, à la suite des travaux.

Enfin, de manière plus ponctuelle, des demandes de rencontres avec SNCF Réseau ont été formulées, afin d'évaluer, au cas par cas, les besoins des entreprises / riverains affectés par le tracé.

4.3.4.2.7 Autres

7% des expressions sur le secteur Parette portent sur un thème plus ou moins éloigné de l'opération, à savoir le projet de 4° voie entre Blancarde et La Penne-sur-Huveaune et notamment sa concomitance avec l'opération du secteur La Parette.

4.3.5 LES EXPRESSIONS SUR LE SECTEUR BLANCARDE / LA PENNE-SUR-HUVEAUNE

Rappel de la concertation 2019

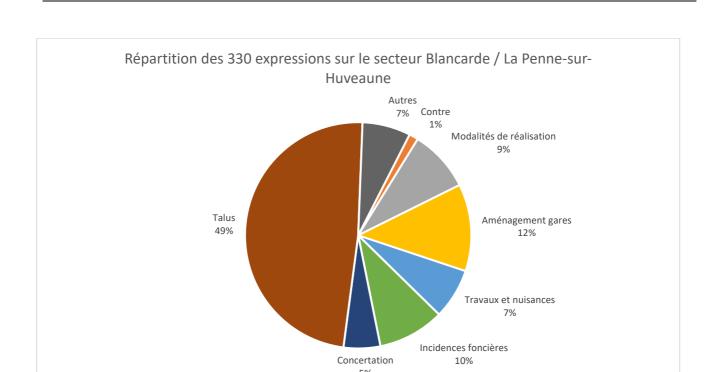
Les 15 expressions sur la 4ème voie entre Blancarde et La Penne-sur-Huveaune ont été majoritairement défavorables, les participants craignant que la réalisation de cette section de 4ème voie augure celle de la 4ème voie dans la vallée de l'Huveaune et redoutant ses impacts et nuisances.

Les expressions favorables à sa réalisation l'ont considérée nécessaire pour répondre à l'augmentation du trafic ferroviaire mais en lui préférant une solution en tunnel.

Des questions sur l'évaluation et la prise en compte des impacts sur les habitations et l'autoroute ont été formulées et plusieurs participants se sont exprimés sur les **gares de Saint-Marcel, de La Barasse** ou plus largement de la vallée de l'Huveaune, pour lesquelles ils ont demandé de renforcer les capacités de stationnement et les accès piétons.

Durant la concertation 2021, 330 expressions ont été recueillies sur le secteur de la Blancarde / La Penne-sur-Huveaune réparties comme suit :

Mai 2021 Page 73/93



4.3.5.1 UNE FORTE PARTICIPATION EN FAVEUR DE LA SAUVEGARDE DE LA FERME URBAINE DU TALUS

Comme sur le secteur de la Parette, la mobilisation en faveur de la sauvegarde de la ferme urbaine du Talus a été très importante et représente 49% des expressions recensées sur ce secteur.

Au-delà de la demande de préserver Le Talus, 20 expressions témoignent d'une **opposition franche au projet de 4**ème voie entre Blancarde et la Penne-sur-Huveaune.

Une expression est **favorable à l'opération**, à condition qu'un nouveau terrain soit alloué à la ferme urbaine.

Enfin, trois expressions soulignent **l'intérêt du projet LNPCA**, tout en rappelant la nécessité de préserver le Talus.

Deux **propositions alternatives** ont été formulées pour sauvegarder le Talus : une bifurcation de la ligne et l'utilisation d'une emprise plus importante sur les terrains considérés comme inexploités et disponibles de la Z.I St-Pierre.

4.3.5.2 L'AMÉNAGEMENTS DES GARES

12% des expressions concernent **l'aménagement des gares**, d'abord de Saint-Marcel, puis La Pomme, La Barasse et La Penne-sur-Huveaune ou des aménagements connexes liés à ces gares.

4.3.5.2.1 La gare de Saint-Marcel

Concernant la gare de Saint-Marcel, les expressions portent, en majorité, sur :

- La nécessité de prendre en compte les risques d'inondations, par exemple en rehaussant la gare :
- La création d'un parc paysager au nord de la gare ;
- L'aménagement cyclable des berges de l'Huveaune, à réaliser en même temps que la 4^{ème} voie entre Blancarde et La Penne-sur-Huveaune;

Mai 2021 Page 74/93

- Le risque pour la faune piscicole engendré par l'agrandissement des ponts franchissant l'Huveaune :
- Les enjeux d'accessibilité à la gare depuis le village, compte tenu du nombre limité de places de stationnement sur les axes à proximité de la gare;
- Les aménagements prévus en gare dans la perspective d'augmentation du trafic ferroviaire.

Des participants ont par ailleurs proposé de :

- Déplacer la gare et son accès (passage souterrain et/ou passerelle aérienne) vers l'ouest ;
- Créer 2 passerelles de liaisons avec le village, depuis la route de la Valentine et depuis la place du 8 Mai 1945 via la route des Rimas;
- Décaler les quais vers l'ouest, afin d'alléger les pressions à l'est sur les entreprises ;
- Réaliser un évitement de Saint-Marcel, prolongé jusqu'à l'autoroute A50 pour réduire les nuisances sonores :
- Aménager un parking-relais au nord de la halte sur du foncier appartenant à SNCF Réseau afin de diminuer le stationnement dans le village, puis déplacer la gare de St-Marcel et reconstruire la passerelle de l'autre côté de la rue Rousseau;
- **Créer des parkings**, soit sur pilotis au niveau de la route de la Valentine, soit sur le niveau haut de la butte ;
- Créer une halle de services (tiers-lieu, location vélos, brasserie, ...);
- Construire un mur de soutènement, si possible doublé d'un mur anti-bruit ;
- Prévoir l'accueil, sur le terrain en délaissé à l'ouest de la gare, des entreprises délocalisées.

4.3.5.2.2 La gare de La Pomme

Concernant la gare de La Pomme, les participants se sont principalement exprimés sur son accessibilité et les parkings, actuel et futur, mettant en avant le risque d'augmentation de la circulation dans le village. Ils ont ainsi formulé des inquiétudes vis-à-vis :

- De la passerelle entre la gare et le village qui entrainerait une visibilité sur les balcons et jardins riverains :
- Du passage souterrain, compte-tenu de la forte circulation sur le boulevard Ménard;
- De l'esthétique du parking à étages proposé par le maître d'ouvrage.

Ils ont également interrogé le maître d'ouvrage sur la capacité du nouveau parking, qui dans la perspective d'un report modal efficace, serait rapidement saturé.

De manière plus ponctuelle, des participants ont fait part de leurs inquiétudes sur les impacts fonciers et les nuisances du projet et posé des questions sur la localisation du futur métro ou l'absence de service d'achat de billets en gare.

Enfin, les demandes et propositions suivantes ont été formulées :

- Intégrer la création d'un 2^{ème} quai en gare de La Pomme afin d'anticiper la montée en puissance de la fréquentation de la ligne à l'horizon 2035/2040 ;
- **Mutualiser le parking** prévu dans le scénario au sud, dont l'accès est jugé difficile, avec le parking de 1 000 places prévu par la Métropole pour l'arrivée du métro;
- Créer un nouvel accès depuis le passage souterrain élargi entre le boulevard Ménard et la place du 14 Juillet avec deux parvis pour accueillir les garages à vélos.

Mai 2021 Page 75/93

4.3.5.2.3 La gare de la Barasse

Concernant la gare de La Barasse, les participants ont demandé au maître d'ouvrage :

- D'étudier le déplacement du bassin de rétention afin qu'il n'impacte pas le projet de plateforme logistique;
- D'intégrer les navettes de l'association des entrepreneurs de l'Huveaune vallée mises en œuvre pour desservir la gare ;
- D'envisager l'arrêt de trains semi-directs à La Barasse ;
- De créer un nouvel accès piéton pour relier la gare et la Z.A.E au nord ;
- De créer un passage souterrain en prolongement ou à proximité de l'existant ;
- De créer une passerelle piétonne et cyclable entre le boulevard de La Barasse et la Z.A.E.

Les participants ont également exprimé leurs craintes concernant la création d'un pôle multimodal à proximité du site ARKEMA.

4.3.5.2.4 La gare de la Penne-sur-Huveaune

Concernant la gare de La Penne-sur-Huveaune, les participants ont demandé l'étude d'une **solution alternative à la 4**ème **voie** privilégiant, comme pour la gare de Saint-Marcel, la mise en place de **points d'évitement.** Ils ont en outre exprimé le souhait d'augmenter les stationnements, afin de faire de la gare un pôle structurant.

4.3.5.3 LES INCIDENCES FONCIÈRES DE L'OPÉRATION

Les participants, dans 9% des expressions, ont fait part de leurs inquiétudes quant **aux impacts fonciers du projet sur les entreprises et les habitants** de la vallée de l'Huveaune, qu'il s'agisse d'expropriations ou d'isolement de certaines parcelles, avec le risque de voir apparaître des zones de non-droit.

Les participants ont demandé au maître d'ouvrage de prendre en compte la qualité de vie des habitants de la vallée.

Dans le secteur de la Millière / Saint-Menet, plusieurs participants ont questionné le maître d'ouvrage sur les impacts du projet sur le terrain de tir à l'arc (mesures de compensation prévues, accès pendant et après les travaux, déménagement temporaire ou définitif).

Les participants ont également sollicité le maître d'ouvrage sur les mesures d'indemnisation prévues en cas de dégradation des habitations.

Enfin, des participants ont exprimé des craintes vis-à-vis de l'impact environnemental du projet, au niveau du risque d'inondations et de la perte d'espaces naturels. Ils ont posé des questions relatives aux mesures de reboisement prévues après travaux.

4.3.5.4 LES MODALITÉS DE RÉALISATION DE L'OPÉRATION

9% des expressions sur la 4^{ème} voie entre Blancarde et la Penne-sur-Huveaune abordent les **enjeux** d'insertion et de réalisation de l'opération.

Mai 2021 Page 76/93

Des questions ont été posées sur :

- Le **calendrier du projet** (prochain Comité de Pilotage, obtention de la DUP, démarrage des travaux, ...);
- Son financement;
- Les effets de la création de la 4^{ème} voie sur les circulations des bus et autres moyens de transport collectifs dans la vallée de l'Huveaune.

Certains participants ont fait part de leurs interrogations à propos des évolutions du projet (tracé, aménagements, incidences foncières, ...) depuis la précédente concertation. Plusieurs propositions sont d'ailleurs formulées, telles que :

- Le maintien de la circulation des omnibus en voie unique, avec davantage de points de croisement notamment à Saint-Marcel et la Penne-sur-Huveaune ;
- Un nouveau ripage des voies, dans le but relever la vitesse dans les courbes et le tunnel du Mussuguet;
- La prolongation du souterrain de la 4^{ème} voie, le plus en aval possible de la Penne-sur-Huveaune, afin d'éviter tout empiètement sur le réseau routier;
- L'étude de l'amélioration du service et de la fréquence des trains sur la seule 3^{ème} voie existante, avec la création de 2 zones de croisements des trains.

4.3.5.5 LES NUISANCES

Les participants, dans 7% des expressions sur le secteur, ont fait part de leurs inquiétudes quant aux **nuisances sonores, vibratoires et environnementales, et aux pollutions lumineuses** causées par les travaux de réalisation de la 4^{ème} voie et l'augmentation du trafic ferroviaire.

Ces participants ont ainsi souhaité des précisions de la part du maître d'ouvrage, à propos :

- Des **mesures de compensation et d'atténuation** prévues (indemnisations, possibilités de relogement temporaire, construction de murs anti-bruit, ...);
- Des aménagements prévus pour les travaux sur les ponts rails, le long de la voie et leurs incidences sur la circulation ;
- De l'augmentation du trafic ferroviaire à l'issue du projet ;
- Des **circulations des trains** sur la 4^{ème} voie (matériel roulant, horaires, ...).

Deux propositions ont été formulées afin d'atténuer les nuisances causées par l'opération :

- La réalisation de la 4^{ème} voie dans la Vallée de l'Huveaune **en souterrain ou tranchée couverte** dès que possible et la pose de protections acoustiques efficaces le long des voies en surface ;
- Le maintien, durant les travaux, du service ferroviaire sur les 3 voies du réseau actuel.

4.3.5.6 AUTRES

7% des expressions portent sur des sujets plus ou moins éloignés de l'opération de la 4^{ème} voie, telles que :

- Les aménagements prévus en gare de La Blancarde ;
- La difficulté de réaliser la **sortie de tunnel dans la zone des Locaux Bleus**, en raison de la forte présence d'entreprises affectées par le tracé ;
- La proposition de créer une halte à la Parette ;

Mai 2021 Page 77/93

- La proposition de créer une liaison Hyères / Toulon Aix passant par Blancarde ;
- La **réalisation d'une 3**ème **voie sur la ligne Marseille / Toulon-Hyères / Nice**, en remplacement de la 4ème voie ;
- La mise en place d'une **déviation entre la Parette et Cassis**, pour les trains rapides, permettant de redonner de la capacité pour les TER dans la vallée de l'Huveaune.
- La demande d'une **concertation sur la suite du projet** entre La Penne-sur-Huveaune et l'entrée dans le Var :
- La demande de **prolonger en tunnel les deux voies de ligne nouvelle** vers le Var, au sein du massif du Douard ;
- Le **prolongement de la 4**ème **voie jusqu'à Aubagne** via la mise en place d'une déviation en partant de la Penne-sur-Huveaune ou d'un tunnel d'Aubagne à Toulon ;
- Le choix de la commune d'Aubagne comme gare TGV multimodale souterraine.

4.3.5.7 LA CONCERTATION

5% des expressions portent sur la concertation.

Concernant les modalités de concertation, les participants ont :

- Considéré comme insuffisants les temps d'échanges avec le maître d'ouvrage et l'information du public;
- Dénoncé la tenue d'une concertation en période de crise sanitaire ;
- Regretté qu'une campagne d'information individualisée n'ait pas été effectuée.

Les **modalités de prise de décision** et plus particulièrement le choix d'intégrer ou non la 4^{ème} voie dans le dossier d'Enquête d'Utilité Publique ont fait l'objet de questions, les participants souhaitant savoir comment le maître d'ouvrage ferait connaitre sa décision et comment il resterait en contact avec le public, à la suite de la concertation complémentaire, afin d'échanger, d'informer et de répondre aux diverses sollicitations.

Des demandes d'organiser une nouvelle phase de concertation afin de recueillir les avis sur les solutions alternatives issues de la présente concertation et de communiquer via le journal télévisé régional pour informer sur les prochaines concertations ont été formulées.

4.3.5.8 LES AVIS SUR LE PROJET

1% des expressions en lien avec l'opération de 4^{ème} voie entre Blancarde et la Penne-sur-Huveaune est **opposé au projet**, en raison de ses impacts négatifs sur la vallée de l'Huveaune.

Une quinzaine d'expressions fait état de **doutes quant à l'utilité de la 4**ème **voie** (rentabilité, fréquentation, cadences, ...) et témoigne d'une volonté de renforcer et de pérenniser les ouvrages existants. Le coût de l'opération a été à plusieurs reprises jugé élevé.

Mai 2021 Page 78/93

4.3.6 LES EXPRESSIONS SUR LE SECTEUR DE LA BIFURCATION DE LA LIGNE CANNES-GRASSE

Rappel de la concertation 2019

Avec 167 expressions, la bifurcation de la ligne Cannes-Grasse a fortement mobilisé.

Les participants à la concertation ont d'abord exprimé leurs vives **inquiétudes** vis-à-vis du projet présenté. Plus du tiers des expressions a en effet porté sur les craintes que suscite le projet, en termes d'accroissement des nuisances sonores, de pollution électromagnétique, de déboisement et perte de la végétation, de dépréciation des biens immobiliers, de nuisances visuelles, de risques hydrauliques et de durée et impact des travaux.

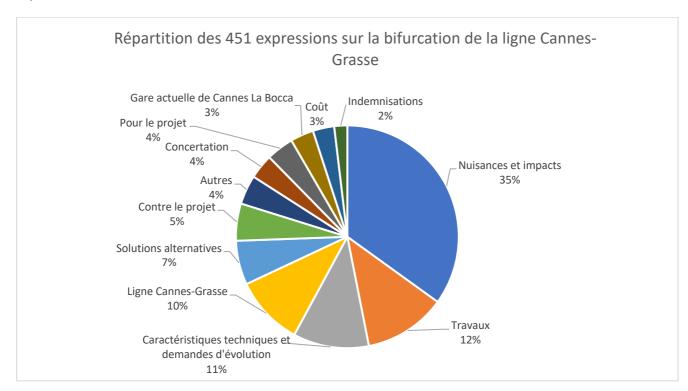
En conséquence, ils ont donc été plus du quart à proposer de **changer les objectifs du projet en proposant d'autres solutions**, telles que la déconnexion fonctionnelle de la ligne Cannes-Grasse de Marseille-Vintimille, l'enfouissement partiel ou total des voies littorales ou le prolongement de la section en terrier le long du boulevard du Midi.

21% des participants ont exprimé leur **opposition au projet** jugé trop impactant et trop coûteux au regard d'une utilité contestée, de nombreux participants affirmant que les trains étaient « vides » et ne comprenant donc pas la nécessité d'augmenter les circulations ferroviaires.

A l'inverse 5% des participants ont exprimé leur **soutien** au projet, considéré comme indispensable à l'amélioration de la fiabilité et de la régularité du trafic ferroviaire.

7% des personnes s'étant exprimé sur la bifurcation de la ligne Cannes-Grasse se sont prononcé en faveur de l'une ou l'autre des **variantes**, privilégiant nettement la variante Marseille-Vintimille en terrier, jugée moins impactante, car permettant d'enterrer la voie actuellement la plus proche des habitations et donc de réduire les nuisances sonores et d'utiliser la voie couverte sur le boulevard du Midi.

Durant la concertation 2021, les 451 expressions recueillies sur le secteur Cannes-Grasse sont réparties comme suit :



Mai 2021 Page 79/93

4.3.6.1 UNE INQUIÉTUDE VIS-À-VIS DES INCIDENCES DU PROJET

Comme en 2019, plus du tiers des expressions (35%) fait état des inquiétudes liées aux nuisances et impacts du projet.

La préoccupation majoritaire porte sur la dégradation de la qualité de vie des riverains que le projet engendrerait, non seulement durant les travaux, dont l'ampleur et la durée sont particulièrement redoutées, mais également sur le long terme :

- Les riverains ont d'abord exprimé leurs craintes vis-à-vis de l'accroissement des **nuisances sonores**, déjà considérées comme importantes, qu'entraineraient, d'une part l'augmentation du trafic ferroviaire et d'autre part le rapprochement de la nouvelle voie ferrée des résidences, de l'école Bocca Parc et de la Clinique du Méridien.
- Les riverains ont ensuite exprimé leurs inquiétudes vis-à-vis de la destruction d'arbres remarquables situés devant leurs appartements, qui contribuent fortement à la qualité de vie et dont ils demandent la préservation.
- Les riverains ont également évoqué les **nuisances visuelles** liées à la réalisation du projet, craignant, et refusant, que leur vue mer actuelle ne soit remplacée par une vue sur les voies ferrées, les trains, les passerelles ou encore les pylônes.
- Les résidents, notamment du Château de la Mer, ont enfin exprimé leur refus de voir supprimer l'accès souterrain à la plage et l'accès au parc Morès. La proposition de SNCF Réseau de remplacer ce passage souterrain par une passerelle a été unanimement rejetée. De manière générale, les passerelles en lieu et place des passages souterrains ont été rejetées par les riverains, considérant que les seconds sont plus pratiques, ne sont pas soumis aux risques de pannes d'ascenseurs et surtout ne dégradent ni la vue ni le paysage.

Le second sujet de préoccupation porte sur **l'impact environnemental** du projet, considéré par certains comme une catastrophe écologique, tant sur le plan de la **végétation**, de la **biodiversité** que des **inondations** et du **dérèglement climatique**. Les participants demandent de minimiser cet impact, tout d'abord en préservant la végétation, puis en prenant en considération les risques inondations, en particulier au niveau du passage du Font de Veyre, ainsi que les risques de tsunami et de montée des eaux.

Le troisième sujet d'inquiétude exprimé par les participants est lié à la dégradation du cadre de vie et de l'attractivité du littoral Cannois que le projet défigurerait en supprimant la coulée verte du bord de mer et en accentuant la bétonisation.

Les participants ont enfin considéré comme inévitable la **dévalorisation de leur patrimoine immobilier**, induite non seulement par les nuisances visuelles et sonores, par la suppression de la végétation mais également par la **perte de foncier** liée aux emprises du projet et la dégradation des bâtiments due aux **vibrations** causées par les trains circulant plus près des habitations.

La réduction de ces nuisances et impacts a non seulement été demandée par les riverains mais également par des supporters du projet, en particulier dans les contributions transmises.

4.3.6.2 DES TRAVAUX DONT LA DURÉE ET LES IMPACTS INQUIÈTENT ET QUI SOULÈVENT DE NOMBREUSES QUESTIONS

12% des expressions sur le secteur de la bifurcation de la ligne Cannes-Grasse portent sur les travaux qui, dans les trois quarts des cas, inquiètent et, pour le quart restant, interrogent.

Mai 2021 Page 80/93

Les principales sources d'inquiétudes exprimées sur la phase de travaux ont été :

- La **durée**, que les participants évaluent à 4 ou 5 ans, comme cela a été indiqué sur les supports de communication du SID ;
- Les **dégradations des bâtiments**, liées aux vibrations que la réalisation de la voie en tranchée pourrait générer ;
- Le bruit, la poussière et la circulation provoquées par les engins de chantier ;
- La fermeture de la ligne Cannes, que les participants souhaitent la plus courte possible et qui pourrait s'accompagner d'une offre commerciale vis-à-vis des usagers ;
- La **suppression des accès** aux résidences, aux parkings ou à la mer, que les participants demandent de maintenir.

Les principales questions posées sur les travaux ont porté sur :

- La date de démarrage ;
- **L'organisation et le phasage** (horaires, périodes d'interruption, emprises, types d'engins, localisation des gros travaux) ;
- Les dévoiements de réseaux et les éventuelles coupures qu'ils pourraient nécessiter;
- Les mesures de sécurité prises pour isoler le chantier ;
- L'information des riverains en amont et durant les travaux (cellule présente sur place).

4.3.6.3 LES QUESTIONS SUR LA COMPRÉHENSION ET LES CARACTÉRISTIQUES DU PROJET ET LES DEMANDES D'ÉVOLUTION

L'importance des questions posées sur les caractéristiques et les modalités de réalisation du projet, qui représentent 11% des expressions, traduisent la méconnaissance, et parfois l'incompréhension du projet proposé, comme l'indiquent des expressions telles que « oui à la bifurcation souterraine entre la ligne littorale et la gare du Bosquet », « puisque la 3ème ligne va rejoindre les 2 autres, les trains circuleront comme auparavant sur 2 voies et il y aura des embouteillages plus loin », « quels sont les objectifs de ce projet ? » ou encore « très bon projet pour cette petite gare qui mérite quelques coups de pinceaux et embellissement ».

Ces questions ont ainsi d'abord porté sur le **périmètre des aménagements prévus** (localisation du doublement de ligne, localisation de la voie en tranchée et de la section en tranchée couverte, localisation du futur boulevard de la Mer) et sur les **emprises exactes** du projet, tant en phase travaux qu'en phase définitive).

Elles ont également porté sur :

- La **signification et le fonctionnement de la dénivellation** (quels trains circuleront à quel endroit, quelle sera la ligne enterrée, que deviendra la 3^{ème} voie à l'ouest du boulevard Leader, comment sera-t-il possible d'aller prendre un TGV au SICASIL...);
- L'évolution du **trafic**, des dessertes, des horaires et des matériels roulants des TER, des TGV et des trains de fret ;
- Le devenir et le positionnement des appareils de voies, des aiguillages, des caténaires ou des transformateurs ;
- Les études d'impacts réalisées par SNCF Réseau (études acoustiques au premier chef, mais aussi études hydrauliques, paysagères, faunistiques et floristiques, climatiques ou encore d'insertion);

Mai 2021 Page 81/93

Des thèmes plus techniques tels que les dimensions des ouvrages de franchissement,
 l'automatisation des lignes, les accotements protégés ou encore les dispositifs d'évacuation
 à l'intérieur de la tranchée couverte.

Les demandes d'évolution du projet présenté ont d'abord porté sur les franchissements des voies ferrées, que les participants ont demandé de rétablir en souterrain ou de décaler pour réduire les nuisances visuelles et sur le prolongement de la couverture de la tranchée couverte devant le Château de la Mer.

De manière plus marginale, des participants ont demandé l'aménagement de murs anti-bruit ou haies végétales, la rétrocession aux Terrasses de Cannes du cheminement situé entre le mur ferroviaire et le jardin de la résidence, la réalisation de l'évitement de la halte de La Frayère, le rétablissement du boulevard de la mer sur la dalle de la tranchée couverte ou encore la pose de véritable séparation entre l'espace public et le chemin de fer pour empêcher les intrusions sur la voie ferrée.

4.3.6.4 LA LIGNE CANNES-GRASSE

10% des expressions sur la bifurcation ont porté sur la ligne Cannes-Grasse.

Pour les trois quarts, elles ont confirmé le caractère indispensable de cette liaison directe, sans rupture de charge, entre Grasse et Vintimille. La moitié de ces expressions favorables à la ligne Cannes-Grasse sans correspondance a en outre demandé une augmentation de sa fréquence, à raison de 3 trains par heure.

Le quart restant a questionné la fréquentation de cette ligne, jugée très peu utilisée.

4.3.6.5 DES PROPOSITIONS DE SOLUTIONS ALTERNATIVES

7% des expressions ont consisté en des propositions ou demandes de **solutions alternatives** au projet.

Les deux premières solutions proposées sont :

- **L'enfouissement total de la 3**ème **voie**, voire de l'ensemble des voies existantes qui, pour les participants la proposant, serait de nature à annuler les impacts et valoriserait le littoral cannois :
- L'aménagement d'un quai en gare de Cannes La Bocca et la création d'un évitement dynamique au niveau du CCAT (proposition du SID), soutenue par 40 participants, en raison des travaux et coûts moindres qu'elle nécessiterait et du maintien de la gare actuelle qu'elle permettrait. Le maître d'ouvrage a analysé cette proposition et évalué sa faisabilité. Il a partagé durant la concertation les résultats de cette analyse qui conclut à sa non faisabilité technique et socio-économique. Il a formalisé cette analyse dans une note mise à disposition du public sur le site internet et présentée en annexes.

Les autres propositions, plus marginales, consistent en :

- La réalisation de doublements à d'autres niveaux de la ligne Cannes-Grasse ;
- La réalisation d'une nouvelle ligne plus au nord ;
- Le remplacement de la ligne Cannes-Grasse par une navette ou un tram-train;
- La requalification acoustique et vibratoire des lignes littorales existantes ;
- Le prolongement de la ligne Cannes-Grasse jusqu'à Peymeinade.

Mai 2021 Page 82/93

4.3.6.6 DES EXPRESSIONS POUR ET CONTRE LE PROJET

5% des expressions s'opposent au projet, jugé trop impactant, trop coûteux et inutile, notamment au regard de la faible fréquentation des trains existants qui rend l'augmentation du trafic ferroviaire incompréhensible.

4% des expressions soutiennent la réalisation du projet qui permettrait de :

- Favoriser le report modal (grâce à l'augmentation des fréquences TER et à l'amélioration de la fiabilité des circulations) et aurait donc des effets positifs d'une part sur les émissions de CO₂, et d'autre part sur la congestion routière;
- Remplacer la petite gare actuelle par la gare au SICASIL, bénéfique à l'attractivité commerciale et économique de La Bocca ;
- Réhabiliter le littoral cannois et en particulier le boulevard de la Mer ;
- Réduire les nuisances grâce aux optimisations apportées depuis 2019;
- Fiabiliser les circulations sur la ligne Cannes-Grasse.

Certains de ces soutiens expriment le souhait d'une gestion exemplaire des travaux, réalisés en concertation avec les habitants afin de réduire les nuisances, de la mise en place de navettes de substitution performantes durant la fermeture de la ligne Cannes-Grasse et du maintien de la desserte ferroviaire de La Bocca durant les travaux.

4.3.6.7 LA CONCERTATION

4% des expressions ont porté sur la concertation et l'information du public.

Les participants ayant abordé ce thème ont d'abord exprimé leur regret de la **tenue de la concertation en période de confinement et de couvre-feu**, considérant que le contexte sanitaire n'était pas favorable aux échanges. Certains ont d'ailleurs demandé que la concertation soit reportée ou prolongée, voire continue jusqu'à l'enquête d'utilité publique.

Ils ont par ailleurs questionné le maître d'ouvrage sur les **suites de la concertation** et le processus décisionnel du projet.

Ils ont également **critiqué le contenu du livret support de la concertation**, et en particulier la représentation considérée comme trop peu explicite des incidences du projet au droit des résidences situées à l'ouest de la bifurcation. Ils auraient souhaité que les emprises du projet soient davantage détaillées. Les représentations 3D permettant du visualiser l'insertion du projet ont quant à elles été jugées comme peu réalistes, notamment au regard de la végétalisation.

Enfin, quelques participants ont **remercié le maître d'ouvrage** pour la tenue de la concertation, et en particulier de la réunion publique et des permanences et d'autres ont posé des **questions sur les modalités d'inscriptions ou les délais de réponses** aux questions postées sur le site internet.

4.3.6.8 LA GARE ACTUELLE DE CANNES LA BOCCA

La gare actuelle de Cannes La Bocca a fait l'objet de 3% des expressions, dont les 2/3 pour en souhaiter le maintien et le 1/3 restant pour en demander la suppression.

Les principales raisons évoquées en faveur de la préservation de la gare ont été son emplacement, qui correspond davantage aux besoins de mobilité des habitants du quartier que la future gare sur

Mai 2021 Page 83/93

le site de Cannes Marchandises, ainsi que l'architecture de son bâtiment voyageurs appréciée des riverains.

La suppression de la gare est souhaitée par des personnes qui la considèrent trop proche de celle du Bosquet ou encore « vieille et moche » et lui privilégient celle située au SICASIL.

4.3.6.9 LE COÛT DU PROJET

Le **coût** du projet a été soulevé par 3% des participants qui le considèrent « faramineux », surtout dans un contexte de crise et d'endettement public et au regard du faible nombre d'usagers du train auquel le projet pourrait bénéficier.

Les participants utilisent d'ailleurs l'argument du coût soit pour privilégier la solution proposée par le SID, soit pour demander que le projet ne se fasse pas et que le budget prévu soit par exemple alloué au secteur médical, soit pour demander l'enfouissement total des voies qui à leurs yeux ne couterait pas plus cher.

4.3.6.10 LES INDEMNISATIONS

2% des expressions ont porté sur les **indemnisations et mesures compensatoires** prévues dans le cadre du projet.

Les participants s'étant exprimé sur ce thème ont d'abord demandé si des indemnisations étaient prévues ou exprimé le souhait qu'elles le soient.

D'autres ont demandé quelles étaient les modalités d'obtention et le montant de ces indemnisations.

4.3.6.11 AUTRES

4% des expressions ont porté sur des thèmes plus ou moins éloignés de l'opération proposée à la concertation, à savoir :

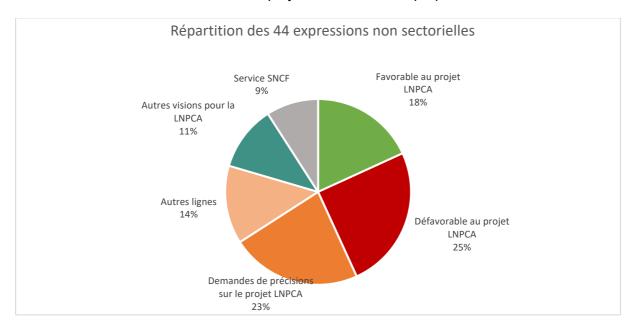
- Les phases ultérieures du projet LNPCA et notamment la desserte TGV de Cannes et la ligne Cannes-Sophia-Nice;
- Les dessertes, l'avancement, l'intermodalité et les modalités de réalisation de la future gare de Cannes La Bocca sur le site du SICASIL :
- La qualité de service, et en particulier l'information voyageurs, les suppressions de trains et le manque de correspondances avec les avions, que les participants souhaitent voir améliorer. Certains considèrent d'ailleurs qu'une meilleure qualité de service serait susceptible, autant que la dénivellation, de résoudre les problèmes de régularité et de fiabilité;
- Les **autres opérations de phases 1 et 2**, en particulier la gare de Nice Aéroport et la 4^{ème} voie en gare d'Antibes ;
- Le devenir des **emplacements réservés** pour des projets ferroviaires, le long de la ligne Cannes-Grasse ;
- La réduction des nuisances sonores sur d'autres secteurs de la ligne littorale (Mandelieu-Théoule);
- L'ERTMS.

Mai 2021 Page 84/93

4.3.7 LES AUTRES THEMATIQUES ABORDEES

Lors de cette concertation, comme à l'occasion de chaque phase de concertation, des participants se sont exprimés sur le projet LNPCA dans sa globalité ou ont abordé des thèmes autres que ceux proposés à la concertation.

Ces 44 expressions formulées sur le site internet et les réseaux sociaux sont dans plus de 2/3 des cas des avis en faveur ou défaveur du projet LNPCA, ou des propositions alternatives à celui-ci.



4.3.7.1 AVIS SUR LA LNPCA

43% des expressions sont des avis sur le projet LNPCA.

25% de ces avis sont défavorables au projet, en raison de :

- Son coût jugé trop important au regard de ses bénéfices pour le territoire et les citoyens ;
- Ses impacts sur les riverains des voies ferrées :
- Ses impacts sur la faune et la flore ;
- La **concentration des circulations ferroviaires sur un seul axe**, centré sur la gare de Marseille Saint-Charles, jugé peu pertinent pour gérer les incidents.

18% des participants se sont exprimés **favorablement au projet LNPCA**, reconnaissant majoritairement la nécessité de développer l'offre TER en région Provence-Alpes-Côte d'Azur, tout en soulignant **l'importance de minimiser l'impact environnemental du projet.**

4.3.7.2 DEMANDES DE PRECISIONS SUR LA LNPCA

23% des expressions sont des demandes de précisions voire d'explications sur le projet LNPCA, notamment sur :

- L'impact que le projet serait susceptible d'avoir sur la ville d'Aix-en-Provence, tant en termes d'emprises foncières que de desserte ;
- La gestion des incidents et le rétablissement de la circulation ferroviaire sur cette ligne nouvelle ;

Mai 2021 Page 85/93

- Le financement du projet ;
- Le tracé exact du projet entre Aubagne et Toulon
- La quantité de matériaux à mobiliser pour les différents ouvrages ferroviaires de la ligne nouvelles et l'anticipation de l'approvisionnement en granulat de qualité étant donné la raréfaction des sites de production.

Par ailleurs, un participant a demandé l'inclusion de la desserte de l'aéroport de Marignane dans le projet LNPCA.

4.3.7.3 AUTRES LIGNES

Une large majorité des 14% d'expressions concernant les autres lignes sont des demandes d'ouverture ou de réouverture de lignes (Grasse-Draguignan, Gardanne-Carmoules, Aix-Rognac-Étang de Berre), de prolongement de lignes (lignes en provenance d'Aix et Arenc) ou de création de lignes (Lyon-Turin).

Par ailleurs une expression fait état de la sous-utilisation des gares marseillaises et demande leur intégration au sein d'un plan global de transport en commun afin d'améliorer leur accessibilité et ainsi accroître leur fréquentation.

4.3.7.4 AUTRES VISIONS POUR LA LNPCA

10% des expressions s'expriment en faveur de deux visions autres que celle proposée par SNCF Réseau :

- La **création d'une LGV verte entre Aix-en-Provence et Nice** qui réduirait les impacts sur les sites naturels ou protégés et éviterait la construction d'une gare souterraine à Marseille ;
- Un enfouissement des voies sous le massif de Saint-Cyr et sous la zone Athélia de la Ciotat pour rejoindre le Var et Toulon afin de prendre en compte le facteur humain.

4.3.7.5 SERVICE SNCF

10% des participants se sont exprimés sur **l'offre de service SNCF** (suppression de trains, retards...) et ont interrogé le maître d'ouvrage sur **le matériel roulant existant** sur les lignes TER de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur.

Mai 2021 Page 86/93

5 LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION 2020-2021 AVEC LE PUBLIC

5.1 UNE CONCERTATION COMPLEMENTAIRE EN PERIODE DE CRISE SANITAIRE QUI A FAIT L'OBJET D'UNE PARTICIPATION QUANTITATIVEMENT SIGNIFICATIVE ET DE QUALITE

Tout comme le Collège des acteurs, consulté en octobre 2020, les participants à la concertation ont fait part d'avis partagés entre ceux qui ont apprécié son maintien et les efforts faits par le maître d'ouvrage pour donner les moyens de s'informer et s'exprimer avec des modalités présentielles et numériques à distance et ceux qui ont regretté la tenue de la concertation dans le contexte de crise sanitaire.

Au-delà de ce contexte, la participation a été significative.

A titre de comparaison, la concertation de 2019 avait concerné les 19 opérations des phases 1 et 2 du projet LNPCA. Elle avait duré 4 mois et avait fait l'objet de 22 réunions publiques. Elle avait suscité plus de **2 100 contributions**.

La concertation complémentaire a concerné 9 opérations qui avaient déjà fait l'objet d'une concertation en 2019 :

- Avec une durée de 1,5 mois en novembre et décembre 2020 pour 3 opérations ;
- Avec une durée de 1,5 mois en mars et avril 2021 pour 6 opérations.

Pour ces 9 opérations, 5 réunions publiques et 8 ateliers ont été organisés. La concertation complémentaire 2020-2021 a suscité **3 473 contributions**.

Le public semble s'être correctement informé et avoir bien compris les objets de la concertation, la très grande majorité des avis exprimés et des questions posées ayant porté sur les opérations présentées.

Les réunions publiques, ateliers et permanences du maître d'ouvrage se sont déroulés dans un climat respectueux d'écoute et de considération, favorable aux échanges et à la bonne compréhension des réponses apportées par le maître d'ouvrage.

Concernant la phase de concertation de 2020, certains participants ont regretté la mise à disposition physique des dossiers de concertation trop peu de temps avant la tenue des réunions publiques. Le dispositif a été ajusté pour la concertation de 2021, afin que le public dispose de davantage de temps entre la mise à disposition physique des dossiers supports et les temps d'échanges avec le maître d'ouvrage.

De nombreuses expressions ont été postées sur le site internet dans les 15 derniers jours de la concertation, après que le garant a demandé à SNCF Réseau de la prolonger du 15 au 31 décembre, ce qui a conduit à une concertation sur une durée de 1,5 mois.

Mai 2021 Page 87/93

5.2 LES ELEMENTS POUR PREPARER L'ENQUETE D'UTILITE PUBLIQUE

5.2.1 SUR LA HALTE ET LE REMPLACEMENT DU PASSAGE À NIVEAU DE SAINT-ANDRÉ

Le projet de création d'une halte à Saint-André a recueilli environ un quart des expressions du secteur. Il a, à part égale, été soutenu, d'abord par les salariés de la ZA André Roussin et suscité des inquiétudes quant à ses impacts sur la congestion routière et sur les expropriations qu'il pourrait nécessiter. Les participants n'ont pas exprimé de préférence ou de rejet de l'un ou l'autre des 3 scénarios d'aménagement proposés par le maître d'ouvrage.

Le remplacement du passage à niveau de Saint-André a mobilisé un nombre important d'expressions, notamment via 2 pétitions respectivement signées par près de 370 riverains et 24 commerçants opposés au projet en raison de craintes d'aggravation de l'enclavement et de la saturation routière du quartier, d'augmentation du trafic fret et des nuisances sonores, et de ses impacts fonciers et sur les activités commerciales. Des propositions de sécurisation du passage à niveau ont été formulées de manière à éviter sa suppression mais celles-ci ne permettent pas de répondre efficacement à l'aggravation de sa dangerosité induite par l'augmentation du trafic TER prévue sur la ligne Saint-Charles – L'Estaque. Le maître d'ouvrage a démontré la dangerosité du passage à niveau de Saint-André liée à l'augmentation du trafic TER et à la configuration routière au droit du passage (cf. note mise à disposition sur internet et en annexes).

Il a également réaffirmé que le projet LNPCA ne prévoyait plus d'aménagements justifiés par le développement du fret ferroviaire sur la ligne entre Marseille Saint-Charles et l'Estaque ce qui était la source d'inquiétude centrale en relation avec la suppression des passages à niveau.

Les 3 variantes de circulations pour le remplacement du passage à niveau proposées par le maître d'ouvrage ont fait l'objet d'un certain nombre de questions mais aucune préférence sur l'une ou l'autre n'a été exprimée.

5.2.2 SUR L'ENTRÉE NORD DU TUNNEL À LA DELORME

Deux fois plus importante qu'en 2019, la participation sur l'entrée nord du tunnel à la Delorme a permis à 70 résidents, sur les 93 foyers que compte la résidence Bassens II de s'exprimer, d'abord sur les 2 variantes proposées à la concertation. Les avis se sont avérés partagés, entre les résidents favorables à un relogement, le cas échéant sous condition (privilégiant la variante sud), et ceux préférant au contraire rester au sein de la résidence Bassens II (privilégiant la variante nord).

Le processus et les conditions de relogement ont fait l'objet d'un nombre important de questions.

5.2.3 SUR LA GARE SOUTERRAINE DE MARSEILLE SAINT-CHARLES

Les travaux de creusement de la gare souterraine de Marseille Saint-Charles et de ses tunnels d'accès, ainsi que les modalités d'évacuation des déblais ont soulevé de nombreuses questions. Des demandes de mise à disposition d'état des lieux des sols, d'études sur la structure des bâtis et de dispositifs de recours en cas de désordres sur le bâti liés au creusement.

L'insertion urbaine de la gare, ses fonctionnalités, avant et après les travaux, ainsi que son accessibilité ont, quant à elles, donné lieu à quelques demandes de précisions que le maître d'ouvrage a apportées.

Mai 2021 Page 88/93

5.2.4 SUR L'INSERTION DE L'ENTRÉE EST DU TUNNEL À LA PARETTE

L'appel à la mobilisation de l'association Heko Farm pour sauvegarder les jardins actuels au sud des voies à l'ouest de la L2 a donné lieu à de très nombreuses expressions de soutiens.

Les propriétaires et entreprises, qui ont davantage participé à la concertation qu'en 2019, ont exprimé leurs inquiétudes relatives aux impacts du projet et de la phase travaux, en particulier sur le bruit, sur les circulations à l'intérieur de la Zone Industrielle Saint-Pierre et sur la perte de foncier. Ils ont ainsi questionné le maître d'ouvrage sur les procédures de relocalisation et/ou d'indemnisation et sur l'état des terrains restitués à l'issue du chantier et ont proposé des solutions alternatives d'accès et de circulation.

$5.2.1~{ m SUR}~{ m LA}~4^{ m \dot{E}ME}$ VOIE ENTRE LA BLANCARDE ET LA PENNE-SUR-HUVEAUNE

Hormis la mobilisation en faveur de la préservation de la ferme urbaine du Talus, la concertation a apporté des éléments complémentaires sur les gares de la vallée de l'Huveaune, et en particulier sur celles de Saint-Marcel, La Pomme et La Barrasse.

A la différence de 2019, l'opération n'a suscité ni oppositions nouvelles ni adhésion significative aux services qu'il apporte. Des inquiétudes ont été exprimées sur ses impacts fonciers et environnementaux et sur les nuisances qu'elle serait susceptible d'engendrer.

5.2.2 SUR LE TERMINUS OUEST DE LA NAVETTE TOULONNAISE

En se prononçant en faveur de l'un ou l'autre des 2 choix proposés, les participants ont très largement rappelé leur soutien au projet de navette toulonnaise (seules 7 expressions défavorables sur les 228 avis exprimés).

Le positionnement du terminus ouest à Saint-Cyr-sur-Mer a fait l'objet d'une forte adhésion, notamment au regard des enjeux du territoire de l'ouest toulonnais. Il a également fait l'objet de demandes d'approfondissement du travail d'intégration urbaine afin de réduire les impacts, tant sur les habitations riveraines que sur les terres viticoles.

La demande d'étudier un autre site plus à l'ouest du site actuel, sur la commune de Saint-Cyr a été exprimée à plusieurs reprises par quelques participants.

5.2.3 SUR LE PÔLE D'ÉCHANGES MULTIMODAL DE LA PAULINE

Le principe de pôle d'échanges multimodal de La Pauline a fait l'objet d'un soutien réitéré. Les participants qui se sont exprimés sur chacun des 3 scénarios, ont privilégié les scénarios 1 et 2, qui prévoient une gare traversante avec des accès est-ouest.

La capacité incertaine de mobilisation du foncier économique entre les 2 scénarios privilégiés par le public a conduit la municipalité de La Garde à prendre position en faveur du scénario 1.

Mai 2021 Page 89/93

5.2.4 SUR LA GARE TER DE CANNES-LA-BOCCA

L'aménagement de la gare TER de Cannes-La-Bocca a fait l'objet de nombreuses questions, et de la manifestation d'inquiétudes de la part des riverains de la gare, en particulier du boulevard du Midi, notamment en lien avec les craintes relatives à l'augmentation du bruit et à la dévalorisation de la valeur des biens immobiliers.

5.2.1 SUR LA DÉNIVELLATION DE LA BIFURCATION DE LA LIGNE CANNES-GRASSE

La solution proposée par le maître d'ouvrage a suscité un fort soutien de la part d'usagers de la ligne Cannes-Grasse, des communes du Pays Grassois, de la Ville de Cannes et des associations et acteurs socio-économiques qui se sont exprimés.

La réalisation du projet de dénivellation, malgré les améliorations de l'intégration urbaine de l'infrastructure apportées par le maître d'ouvrage suite à la concertation de 2019, a suscité une vive inquiétude de la part des riverains, d'abord en lien avec des craintes de dégradation de la qualité et du cadre de vie et de dévalorisation du patrimoine immobilier (en phase travaux et sur le long terme), puis en lien avec ses incidences sur la végétation.

La contre-proposition de déconnexion de la ligne Cannes-Grasse, formulée par le Syndicat d'Initiative et de Défense de Cannes La Bocca (SID), a suscité au départ un fort intérêt de la part des riverains et une forte opposition de la part des communes du Pays Grassois et des associations et acteurs socio-économiques, mobilisés contre la rupture de charge qu'elle suppose. Le maître d'ouvrage a démontré la non-faisabilité de cette contre-proposition (cf note mise à disposition sur le site internet et en annexes).

Mai 2021 Page 90/93

6 LES SUITES PROPOSEES PAR LE MAITRE D'OUVRAGE A L'ISSUE DE LA CONCERTATION COMPLEMENTAIRE

6.1 SUR LA HALTE ET LE REMPLACEMENT DU PASSAGE À NIVEAU DE SAINT-ANDRÉ

Le maître d'ouvrage propose :

- D'aménager la halte selon le scénario 1, concentré du côté de la ZA André Roussin ;
- De retenir, pour le remplacement du passage à niveau, les infrastructures (augmentation du gabarit d'un pont-rail et création d'un pont-rail) qui laissent ouverts plusieurs schémas de circulation possibles à définir par la Métropole, en lien avec le projet de tramway qui impliquera de redéfinir les circulations routières et dessertes du quartier en transports en commun;
- De ne prévoir dans le projet des phases 1 et 2 de la LNPCA que le seul maintien des fonctionnalités fret existantes aujourd'hui, sans réaliser d'aménagements justifiés par le développer le fret ferroviaire sur la ligne de Marseille Saint-Charles à L'Estaque;
- De créer un pont-rail entre le chemin de St-Louis-au-Rove et le Bd Cauvet (double sens, gabarit bus ordinaire ou gabarit adapté) ;
- De reprendre le gabarit du Bd Barnier : simple sens, gabarit bus ordinaire ou adapté.

6.2 SUR L'ENTRÉE NORD DU TUNNEL À LA DELORME

Compte-tenu de l'absence de consensus en faveur de l'une ou l'autre des variantes proposées, le maître d'ouvrage propose de convenir, avec les représentants de la Métropole, de la Ville et de l'État, et en étroite coordination avec le bailleur, la variante qui sera portée à l'enquête d'utilité publique.

6.3 SUR LA GARE SOUTERRAINE DE MARSEILLE SAINT-CHARLES

Le maître d'ouvrage propose :

- D'une part de détailler les solutions d'évacuation des matériaux par le fer, en précisant la localisation d'une base travaux ferroviaires de chargement des déblais et d'évacuation vers les carrières embranchées ;
- D'autre part de poursuivre la coordination avec les projets métropolitains et municipaux autour de la gare Saint-Charles tels que l'aménagement de la place des Marseillaises (secteur 1-7), la création du tramway National (desserte Belle de Mai- joliette) et le jumelage de la voie verte avec le doublement de la voie ferrée vers Arenc (secteur 2/3).

Mai 2021 Page 91/93

6.4 SUR L'INSERTION DE L'ENTRÉE EST DU TUNNEL À LA PARETTE

Le maître d'ouvrage a entendu la demande de préserver le jardin de la ferme urbaine et a décidé d'éviter de mobiliser ce terrain pour ses installations de chantier, au profit d'un terrain propriété de l'État à l'est de la L2, au droit du PK 4,9 et au sud des voies ferrées.

Le maître d'ouvrage propose également de :

- Poursuivre le travail engagé avec la CCIAMP pour apporter des solutions de relocalisation aux entreprises concernées;
- Lancer une étude complémentaire de recherche d'emprises pour permettre le relogement à proximité d'une partie des entreprises impactées ;
- Étudier les propositions alternatives de rétablissement des voiries au sein de la ZI au bénéfice des entreprises et des riverains ;
- Étudier les possibilités de valorisation écologique des délaissés après travaux.

6.5 SUR LA 4^{èME} VOIE ENTRE LA BLANCARDE ET LA PENNE-SUR-HUVEAUNE

Les éléments socio-économiques restent négatifs (- 400 M€).

En l'absence d'éléments favorables nouveaux, en cohérence avec la décision ministérielle de juin 2020, le maître d'ouvrage propose de ne pas intégrer l'opération « 4^{ème} voie entre Blancarde et La Penne/Huveaune » dans le programme des phases 1 et 2 présenté à l'enquête publique, et de la reporter dans les phases ultérieures tout en préservant sa faisabilité sans fausse-manœuvre dès la phase 2.

6.6 SUR LE TERMINUS OUEST DE LA NAVETTE TOULONNAISE

Compte tenu de la forte expression des participants à la concertation en faveur de l'implantation du terminus ouest à Saint-Cyr-sur-Mer, le maître d'ouvrage propose de poursuivre le travail d'intégration urbaine de cette gare pour en réduire les impacts, en conservant les fonctionnalités TER, fret, trains grandes lignes.

6.7 SUR LE PÔLE D'ÉCHANGES MULTIMODAL DE LA PAULINE

Étant donné l'expression équilibrée des participants entre les 3 scénarios présentés à la concertation, les surcoûts des scénarios 2 et 3 et la position du maire de la Garde en faveur du scénario 1, la maître d'ouvrage propose de retenir, en vue le scénario 1 de gare traversante sur des emprises minimales.

Mai 2021 Page 92/93

6.8 SUR LA GARE TER DE CANNES-LA-BOCCA

Compte tenu des inquiétudes exprimées par les riverains du boulevard du Midi lors de la concertation, le maître d'ouvrage propose de poursuivre, en étroite collaboration avec la Ville de Cannes, la recherche de solutions de réduction des nuisances sonores dans la conception de la gare TER, d'amélioration de la prévention du risque hydraulique et de bonne intégration urbaine.

6.9 SUR LA DÉNIVELLATION DE LA BIFURCATION DE LA LIGNE CANNES-GRASSE

Compte-tenu des inquiétudes exprimées par les riverains des lignes Marseille-Vintimille et Cannes-Grasse, le maître d'ouvrage propose d'étudier la faisabilité des demandes d'amélioration de l'insertion du projet de dénivellation (solutions de couverture de la tranchée vers l'ouest, protections phoniques, rétablissements de franchissements souterrains, insertion paysagère...) et de réduction de ses impacts sur la végétation (préservation et protection des arbres remarquables) et en phase travaux (concertation, organisation et phasage).

Mai 2021 Page 93/93