

Départements des Bouches-du-Rhône, du Var et des Alpes-Maritimes

Enquête Publique sur la réalisation des phases 1 et 2 de la LNPCA

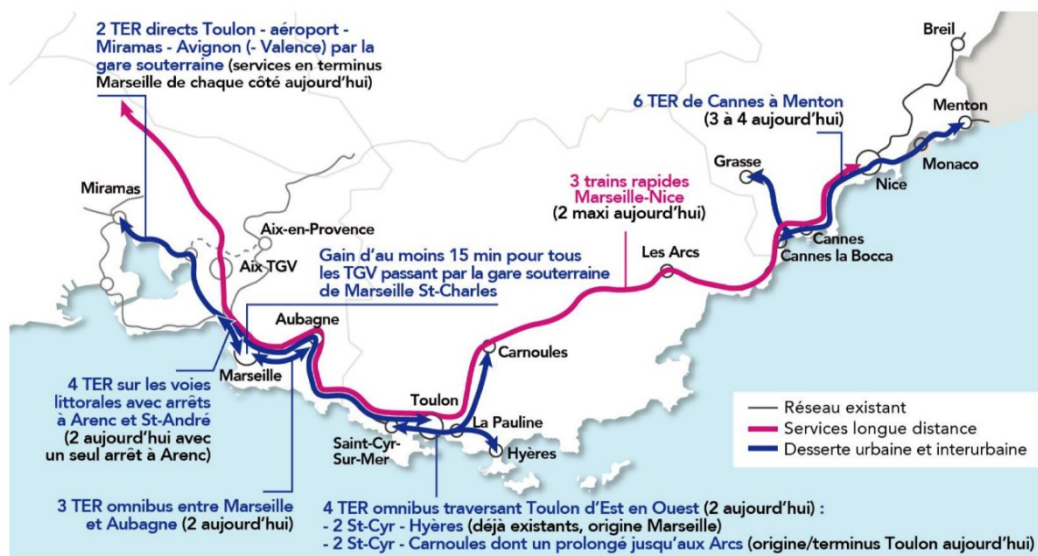
Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur

DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE (DUP)

et Mise en Compatibilité des Documents d'Urbanisme (MECDU)

Fascicule 3

Conclusions motivées et Avis de la Commission d'enquête concernant la demande de DUP et la MECDU



Enquête publique du 17 janvier 2022 au 28 février 2022

Maurice COURT Président de la Commission d'Enquête	
Frédéric ALLAIN	Léonard LOMBARDO
Bernard ALTENBACH	Jean-Pierre PERRIN
Bernard ARGIOLAS	Catherine PUECH
Jacques BRANELLEC	Christian RAVIART <i>jusqu'au 14/03</i>
Fabienne CARRIAS-BOURGOIN	Paul-Denis SOLAL
Caroline CERRATO	Marc SOREL
Olivier FERNANDEZ	Denis SPALONY
Bernard GUEDJ	Christian TORD
Jean-Marc GUSTAVE	Giovanni VALASTRO

Commission d'Enquête désignée par le Tribunal Administratif de Marseille

Décision n° 21000109/13

Arrêté Inter-Préfectoral n° 2021-61 du 9 Décembre 2021

Table des matières

1. GENERALITES.....	5
1.1. OBJET DE L'ENQUETE.....	5
1.2. DESIGNATION DE LA COMMISSION D'ENQUETE	5
1.3. ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE.....	6
1.4. LA PUBLICITE	6
1.5. LE DOSSIER	7
1.6. LES PERMANENCES ET L'ACCUEIL DU PUBLIC	8
1.7. APPRECIATION SUR LE DEROULEMENT DE L'ENQUETE PUBLIQUE	8
2. BILAN GLOBAL DE L'ENQUETE.....	9
2.1. ANALYSE QUANTITATIVE	9
2.2. ANALYSE QUALITATIVE	10
2.2.1. Typologie des déposants	10
2.2.2. Typologie des opérations	11
2.2.3. Typologie des thèmes retenus	12
2.3. APPRECIATION DE LA COMMISSION D'ENQUETE.....	14
3. CONCLUSIONS MOTIVEES SUR LE PROJET, PAR THEME	16
3.1. ECONOMIE GENERALE DU PROJET ET FINANCEMENT	16
3.2. OFFRE FERROVIAIRE ET FRET	17
3.2.1. Offre ferroviaire voyageurs	17
3.2.2. Fret	18
3.3. LES CHOIX TECHNIQUES ET D'AMENAGEMENT : GARES ET INTEGRATION URBAINE, INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES.....	19
3.3.1. Gares et intégration urbaine	19
3.3.2. Infrastructures ferroviaires	21
3.4. MULTIMODALITE.....	23
3.5. IMPACT FONCIER	24
3.6. IMPACT ECONOMIQUE.....	25
3.7. QUALITE ET CADRE DE VIE : NUISANCES, IMPACT PAYSAGER.....	26
3.7.1. Nuisances.....	26
3.7.2. Impact paysager	27
3.8. MILIEUX NATURELS, RISQUES NATURELS ET TECHNOLOGIQUES	27
3.8.1. Milieux naturels.....	27
3.8.2. Risques naturels	28
3.8.3. Risques technologiques.....	28
3.9. LA PHASE CHANTIER	28
3.10. LES PHASES 3 ET 4	30
4. ANALYSE BILANTIELLE.....	31
4.1. PRESENTATION	31
4.2. ETAPE 1 DE L'ANALYSE BILANTIELLE : LE CARACTERE D'INTERET GENERAL DU PROJET	32
4.3. ETAPE 2 DE L'ANALYSE BILANTIELLE : NECESSITE DE RECOURIR AUX EXPROPRIATIONS.....	33
4.4. ETAPE 3 DE L'ANALYSE BILANTIELLE : BILAN COUTS/AVANTAGES DE LA REALISATION DU PROJET.....	33
4.4.1. Intérêt économique du projet	33
4.4.2. Acceptabilité sociale du projet.....	34

4.4.3.	Qualité et Cadre de vie	34
4.4.4.	Effets sur l'environnement	35
4.4.5.	Critère relatif à la MECDU	35
4.5.	CONCLUSION SUR L'ANALYSE BILANTIELLE	36
5.	CONCLUSION GENERALE ET AVIS DE LA COMMISSION SUR LA DUP	37
6.	CONCLUSIONS MOTIVEES ET AVIS DE LA COMMISSION SUR LES MECDU	44
6.1.	BILAN GLOBAL.....	44
6.2.	BILAN PAR COMMUNE.....	45
6.2.1.	Marseille.....	45
6.2.1.1.	PLU de référence	45
6.2.1.2.	Rapport et PADD.....	45
6.2.1.3.	OAP (Opération d'Aménagement et de Programmation)	45
6.2.1.4.	Règlement graphique et écrit.....	45
6.2.1.5.	Espaces verts (EBC, EVP, alignements d'arbres).....	46
6.2.1.6.	ER, Servitudes d'attente, Documents supra-communaux.....	46
6.2.1.7.	Avis de la Commission d'enquête pour la MECDU de Marseille.....	46
6.2.2.	Saint-Cyr-sur-Mer	47
6.2.2.1.	PLU de référence	47
6.2.2.2.	Rapport et PADD.....	47
6.2.2.3.	OAP (Opération d'Aménagement et de Programmation)	47
6.2.2.4.	Règlement graphique et écrit.....	47
6.2.2.5.	Espaces verts (EBC)	48
6.2.2.6.	ER, Servitudes d'attente, documents supra-communaux.....	48
6.2.2.7.	Avis de la Commission d'enquête pour la MECDU de Saint-Cyr-sur-Mer.....	48
6.2.3.	La Garde	48
6.2.3.1.	PLU de référence	48
6.2.3.2.	Rapport et PADD.....	48
6.2.3.3.	OAP (Opération d'Aménagement et de Programmation)	49
6.2.3.4.	Règlement graphique et écrit.....	49
6.2.3.5.	Espaces verts	49
6.2.3.6.	ER, Servitudes d'attente, documents supra-communaux.....	49
6.2.3.7.	Avis de la Commission d'enquête pour la MECDU de La Garde.....	49
6.2.4.	La Crau.....	50
6.2.4.1.	PLU de référence	50
6.2.4.2.	Rapport et PADD.....	50
6.2.4.3.	OAP (Opération d'Aménagement et de Programmation)	50
6.2.4.4.	Règlement graphique et écrit.....	50
6.2.4.5.	Espaces verts	50
6.2.4.6.	ER, Servitudes d'attente, documents supra-communaux.....	50
6.2.4.7.	Avis de la Commission d'enquête pour la MECDU de La Crau	51
6.2.5.	Carnoules.....	51
6.2.5.1.	PLU de référence	51
6.2.5.2.	Rapport et PADD.....	51
6.2.5.3.	OAP (Opération d'Aménagement et de Programmation)	51
6.2.5.4.	Règlement graphique et écrit.....	51
6.2.5.5.	Espaces verts	51
6.2.5.6.	ER, Servitudes d'attente, documents supra-communaux.....	52
6.2.5.7.	Avis de la Commission d'enquête pour la MECDU de Carnoules	52
6.2.6.	Cannes.....	52
6.2.6.1.	PLU de référence	52
6.2.6.2.	Rapport et PADD.....	52

6.2.6.3.	<i>OAP (Opération d'Aménagement et de Programmation)</i>	52
6.2.6.4.	<i>Règlement graphique et écrit</i>	52
6.2.6.5.	<i>Espaces verts (EBC, EVP, arbres remarquables)</i>	53
6.2.6.6.	<i>ER, Servitudes d'attente, documents supra-communaux</i>	53
6.2.6.7.	<i>Avis de la Commission d'enquête pour la MECDU de Cannes</i>	53

1. GENERALITES

1.1. OBJET DE L'ENQUETE

L'enquête publique rapportée ici porte sur le projet de réalisation des phases 1 & 2 de la LNPCA Ligne Nouvelle Provence-Côte d'Azur qui répond prioritairement aux besoins d'amélioration des déplacements du quotidien.

Les 6 objectifs généraux du projet sont les suivants :

- Augmenter l'offre ferroviaire
- Améliorer les temps de parcours
- Offrir un service plus fiable en améliorant la robustesse et la régularité.
- Préserver le développement du fret ferroviaire
- Améliorer la desserte des territoires grâce à de nouvelles gares intermodales
- Créer une synergie avec les projets urbains structurants

Il s'agit de créer trois REM, Réseaux Express Métropolitains sur les agglomérations d'Aix-Marseille, de Toulon et de la Côte d'Azur mais aussi d'améliorer les liaisons ferroviaires entre les 3 métropoles et l'accès à l'ensemble du territoire français depuis le Var et les Alpes-Maritimes conformément aux priorités de la LOM Loi d'Orientation des Mobilités du 24 décembre 2019.

Dans ce cadre, l'enquête publique a pour objets principaux de :

- **Déclarer d'utilité publique des aménagements et travaux des phases 1 et 2** afin d'obtenir la maîtrise foncière des terrains traversés par le projet en incluant les gares nouvelles et autres ouvrages,
- **Mettre en compatibilité les documents d'urbanisme communaux et intercommunaux** concernés par le projet des communes de Marseille, Saint-Cyr sur Mer, La Garde, La Crau, Carnoules et Cannes.

Cette enquête publique est régie par le code de l'environnement et concerne 11 communes de trois départements de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur.

1.2. DESIGNATION DE LA COMMISSION D'ENQUETE

Par décision n°E21000109/13, en date du 12 octobre 2021, et sur demande du 27 septembre 2021, du préfet des Bouches-du-Rhône, les Présidentes des Tribunaux Administratifs de Marseille, de Toulon et de Nice ont désigné une commission d'enquête interdépartementale en vue de procéder à une enquête publique unique ayant pour objet la réalisation des phases 1 et 2 de la LNPCA Ligne Nouvelle Provence-Côte d'Azur ainsi que la mise en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme des Communes de Marseille, Saint-Cyr-sur-Mer, La Garde, La Crau, Carnoules et Cannes.

Compte tenu que le projet couvre trois Départements : les Bouches-du-Rhône, le Var et les Alpes-Maritimes, la commission d'enquête est composée de 19 Commissaires Enquêteurs de ces trois départements : 8 Commissaires enquêteurs dans les Bouches-du-Rhône, 6 dans le Var et 5 dans les Alpes-Maritimes.

La Commission d'enquête est composée du **Président** : Monsieur Maurice COURT
et de 18 **Membres** :

Monsieur Frédéric ALLAIN
Monsieur Bernard ALTENBACH
Monsieur Bernard ARGIOLAS
Monsieur Jacques BRANELLEC
Madame Fabienne CARRIAS-BOURGOIN
Madame Caroline CERRATO
Monsieur Olivier FERNANDEZ
Monsieur Bernard GUEDJ
Monsieur Jean-Marc GUSTAVE
Monsieur Léonard LOMBARDO
Monsieur Jean-Pierre PERRIN
Madame Catherine PUECH
Monsieur Christian RAVIART
Monsieur Paul-Denys SOLAL
Monsieur Marc SOREL
Monsieur Denis SPALONY
Monsieur Christian TORD
Monsieur Giovanni VALASTRO

En application de l'article R.123-5 du Code de l'Environnement, le nombre de Commissaires enquêteurs respecte le caractère impair imposé par la loi, facilitant le fonctionnement sur un mode démocratique. A noter toutefois que M Christian Raviart a quitté la commission de 14 mars 2022.

1.3. ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE

Les préfetures des Bouches-du-Rhône, du Var et des Alpes-Maritimes ont pris un arrêté commun d'ouverture d'enquête fixant les dispositions d'organisation et de déroulement de l'enquête, dont les principales dispositions sont les suivantes :

- Ouverture et durée de l'enquête publique : L'ouverture de l'enquête publique a été prescrite par un arrêté inter-préfectoral pris par le préfet de la Région Provence Alpes Côte d'Azur et des Bouches-du-Rhône, le préfet du Var et le préfet des Alpes-Maritimes N°2021-061 du 09 Décembre 2021, pour une durée de 43 jours couvrant la période du lundi 17 Janvier au lundi 28 Février 2022 inclus.
- Autorité organisatrice de l'enquête et siège de l'enquête : Compte tenu du caractère interdépartemental de l'enquête publique, l'arrêté préfectoral a désigné le préfet de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, préfet des Bouches-du-Rhône comme autorité organisatrice de l'enquête, en charge d'organiser et de centraliser les résultats de l'enquête.

Le siège de l'enquête a été fixé à l'adresse de la Mairie centrale de Marseille, 40 Rue Fauchier, 13002 Marseille.

1.4. LA PUBLICITE Le public a été informé de cette enquête par la publicité réglementaire par voie de presse dans les trois départements, par affichage réglementaire dans les préfetures des trois départements, les 11 Mairies traversées par le projet ou concernées par l'organisation de l'enquête, ainsi que sur les lieux prévus

pour la réalisation du projet. Cette publicité a été certifiée par des constats d'huissiers.

Une publicité complémentaire a été réalisée par le Maître d'Ouvrage par 300 affiches communicantes de format A3 mises en place du 10 au 20 décembre, 85 affichages numériques (écrans animés) du 17 au 30 janvier en gares de Marseille Saint-Charles, Cannes et Nice, De plus, 12 000 flyers ont été distribués du 17 au 28 janvier, dans les TER.

Enfin, plusieurs campagnes médiatiques ont complété l'information du public : sur Facebook, à la radio FM, dans les journaux locaux, par des communiqués de presse, par e-mailing aux abonnés TER, par des kits information pour les Mairies.

1.5. LE DOSSIER



Le dossier d'enquête fait plus de 5 000 pages en format A3 ce qui est très conséquent. Le Maître d'ouvrage justifie cette importance par le nombre d'études nécessaires juridiquement pour un projet de cette complexité. Il a d'ailleurs fait un effort important pour le rendre plus accessible notamment avec un guide lecture et des fascicules par opérations.

Beaucoup d'observations ont d'ailleurs porté sur cette complexité du dossier et les difficultés de compréhension.

La Commission relève que le dossier complet d'enquête lui a été tardivement remis. Lors de la signature de l'arrêté d'enquête le 9 décembre 2021, le dossier n'était pas encore totalement finalisé. Ce n'est qu'au 24 décembre 2021 que l'ensemble des pièces a pu être regroupé.

1.6. LES PERMANENCES ET L'ACCUEIL DU PUBLIC

La Commission d'enquête a assuré les 107 permanences sur les 24 lieux d'enquête prévus par l'arrêté inter préfectoral du 9 décembre. Les contributions déposées dans les registres d'enquête ont représenté 20 % de l'ensemble des contributions.

Cette forte présence en permanence des commissaires enquêteurs était une réponse à la complexité du dossier. Les personnes qui ont souhaité rencontrer un commissaire enquêteur pour rechercher des renseignements ou pour faire part d'inquiétudes ou de questionnements ont pu le faire sans difficulté.

1.7. APPRECIATION SUR LE DEROULEMENT DE L'ENQUETE PUBLIQUE

A l'issue de l'enquête publique ayant duré 43 jours, il apparait :

- Que la publicité par affichage a été faite dans les délais comme prévu et qu'une large information complémentaire a été mise en place par le Maître d'ouvrage.
- Que les publications légales ont été faites dans des journaux paraissant dans les trois départements traversés plus de quinze jours avant le début de l'enquête et répétées dans ces mêmes journaux dans les huit premiers jours de l'enquête.
- Que les dossiers relatifs à la déclaration d'utilité publique (DUP) ont été mis à disposition du public dans les 24 lieux d'enquête durant toute la durée de l'enquête,
- Que ces mêmes dossiers étaient consultables en ligne sur un site internet spécifique et sur le site internet de la préfecture des Bouches du Rhône.
- Que les commissaires enquêteurs ont assuré les 107 permanences programmées sur les 24 lieux d'enquête.
- Que toutes les personnes qui le souhaitaient ont pu déposer leur contribution à l'enquête sur les registres papier, le registre dématérialisé sur l'adresse email ou par courrier.
- Que les termes de l'arrêté inter-préfectoral ayant organisé l'enquête ont été respectés.
- Que les commissaires enquêteurs n'ont rapporté aucun incident notable qui aurait pu perturber le bon déroulement de cette enquête de DUP.
- Que 4100 observations ont été recueillies sur le registre informatique, sur les registres papier, par courrier ou par e-mail.

La Commission d'enquête estime donc que l'enquête publique s'est déroulée de façon satisfaisante, toutes les personnes qui ont souhaité s'exprimer ont pu le faire.

2. BILAN GLOBAL DE L'ENQUETE

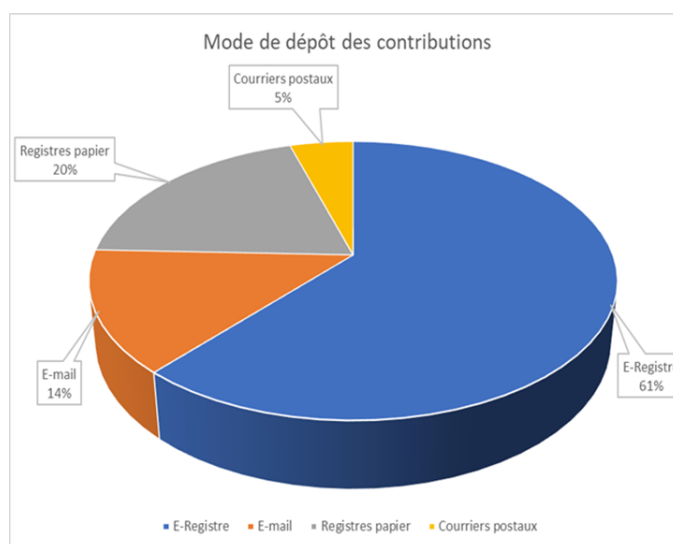
2.1. ANALYSE QUANTITATIVE

Cette enquête publique a totalisé 1513 contributions ventilées en 4100 observations.

La Commission d'enquête précise qu'UN déposant effectue UNE contribution et UNE contribution comporte une ou plusieurs observations, chaque observation étant rattachée à UN SEUL thème (voir liste des thèmes plus bas).

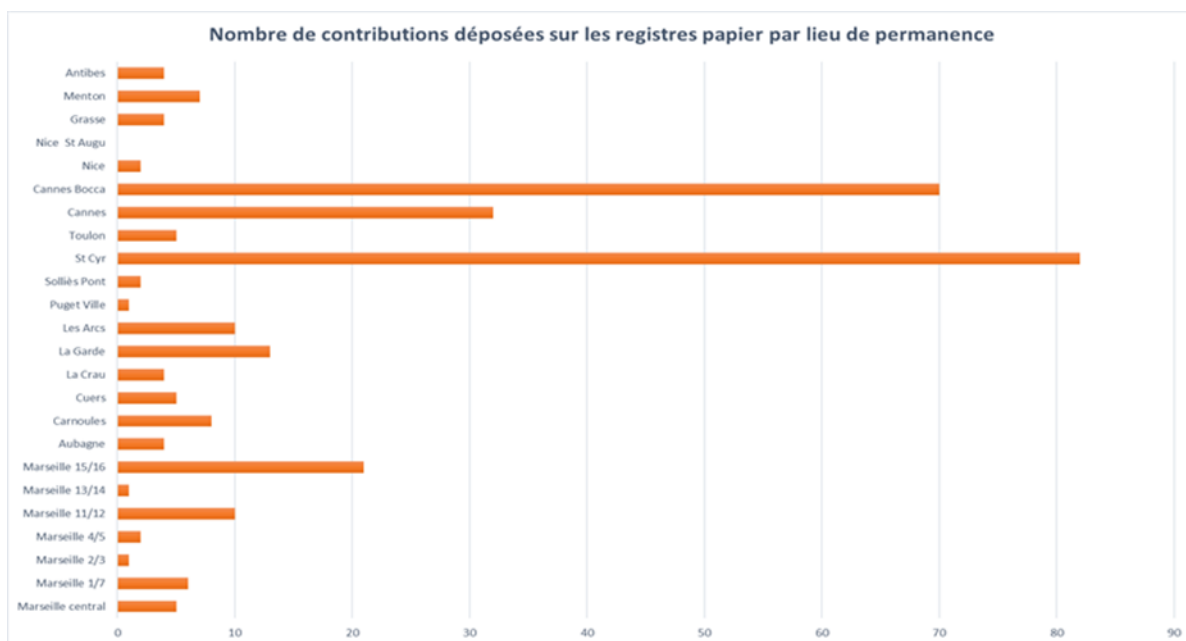
Comme indiqué dans l'arrêté d'ouverture de l'enquête publique, le public a pu déposer ses contributions selon 4 modes :

- Sur le RD, Registre Dématérialisé,
- Sur le Registre papier dans un des 24 lieux d'enquête,
- Par courrier électronique,
- Par courrier postal adressé au Président de la Commission d'enquête au siège de l'enquête publique.



La Commission d'enquête indique qu'au terme de 6 semaines d'enquête, le dossier du projet LNPCA a été consulté sur le site du RD Registre Dématérialisé par 13 135 visiteurs parfois en plusieurs visites (15 848 au total). Les pièces du dossier les plus consultées sur le RD sont d'abord la pièce G, « informations sur les sections de lignes nouvelles » comptant 324 téléchargements, puis le Résumé Non Technique avec 270 téléchargements, le Guide de Lecture totalise 176 téléchargements quant à la pièce A « Objet de l'enquête, Informations juridiques et administratives », le nombre de téléchargements est de 142.

Les pièces du dossier ont été également consultées par le public sur les 24 lieux d'enquête publique. Le graphique ci-dessous indique la fréquentation de lieux de permanence ; ce sont les registres papier de Saint-Cyr-sur-Mer, Cannes la Bocca, Cannes puis Marseille 15^{ème}/16^{ème} qui ont enregistré le plus de contributions.



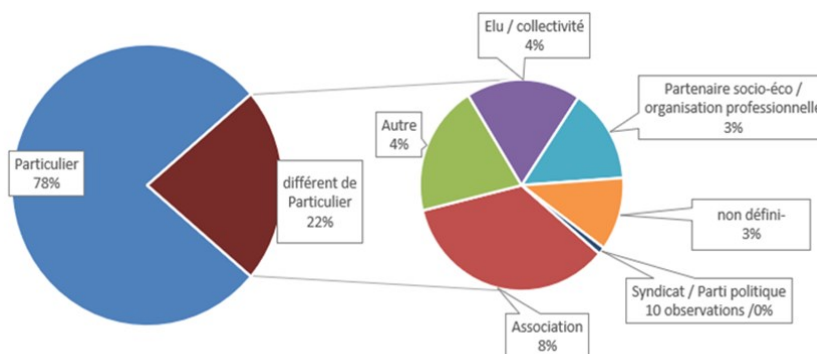
2.2. ANALYSE QUALITATIVE

2.2.1. Typologie des déposants

Les observations ont été déposées par différentes catégories d'auteurs :

- Des particuliers,
- Des associations dont les CIQ,
- Des élus, des collectivités, des mairies,
- Des partenaires socio-économiques et organisations professionnelles dont les syndicats de copropriété (comme FONCIA),
- Des syndicats et partis politiques,
- La catégorie « autre » : comporte par exemple les conseils syndicaux de copropriété, les syndicats de copropriété,

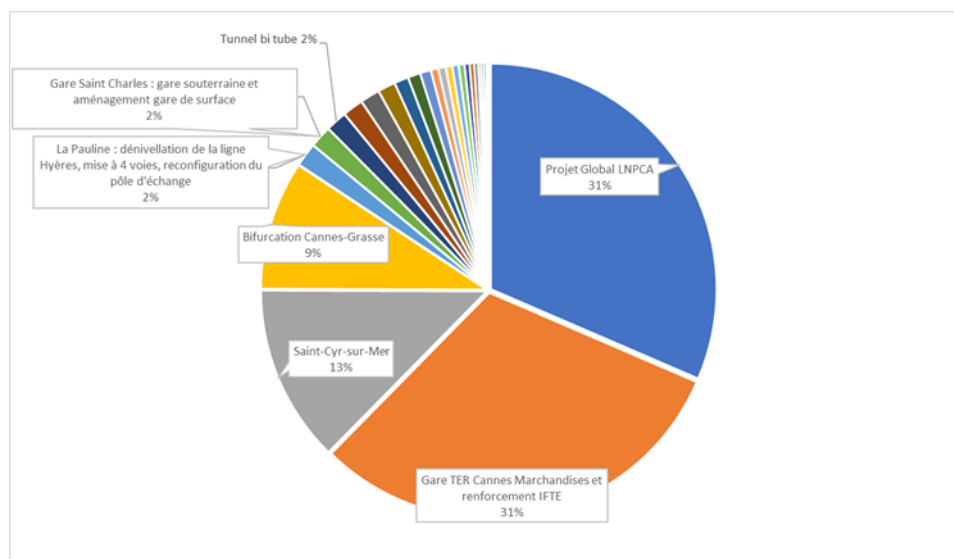
Les auteurs des observations se sont exprimés personnellement mais aussi par des pétitions ou des lettres-type reprises et signées par des groupes d'individus (copropriétaires, voisins...).



2.2.2. Typologie des opérations

Les opérations du projet de réalisation des phases 1 et 2 de la LNPCA retenues pour classer les observations sont les suivantes :

- Dossier d'enquête
- Projet global LNPCA (hors opération spécifique)
- Création de la halte de Saint André et suppression des PN, Passages à Niveau
- Doublement du tunnel de Saint-Louis
- Entrée Nord du tunnel à la Delorme
- Aménagement du faisceau d'Arenc ; Doublement de la voie Saint-Charles/Arenc ; aménagement pour relèvement de vitesse
- Doublement de la halte d'Arenc
- Tunnel bitube
- Gare Saint-Charles : la gare souterraine et aménagement de la gare de surface
- Aménagement des blocs Est et Ouest / Libération des emprises des Abeilles
- Technicentre La Blancarde
- Entrée Est du tunnel à la Parette
- Saint-Cyr-sur-Mer
- La Pauline : dénivellation de la ligne Hyères, mise à 4 voies, reconfiguration du PEM, Pôle d'Echange Multimodal
- Terminus de Carnoules
- Passerelles en gare de Solliès, Cuers et Puget
- Terminus Les Arcs
- Gare TER Cannes Marchandises et renforcement IFTE
- Bifurcation Cannes-Grasse
- Cannes centre
- Gare TER/TGV de Nice aéroport
- Nice Ville
- Nice Saint-Roch
- MECDU
- Phases 3 et 4



Les observations se concentrent à 85% sur 4 projets :

- Le projet global LNPCA (31,8%)
- La gare de Cannes marchandises (31,1%)
- L'aménagement de la gare de Saint-Cyr-sur-Mer (12,8%)
- La bifurcation Cannes-Grasse (9,3%)

La Commission d'enquête note que l'opération portant sur la création d'une halte ferroviaire et la fermeture de 2 PN, Passages à Niveau à Saint-André sur Marseille est un des sujets de l'enquête qui a recueilli le plus de réactions. En effet, le CIQ de Saint-André a organisé une contribution collective de quartier qui pèse peu en nombre car cela est comptabilisé comme une seule contribution mais qui est portée par un très grand nombre de personnes.

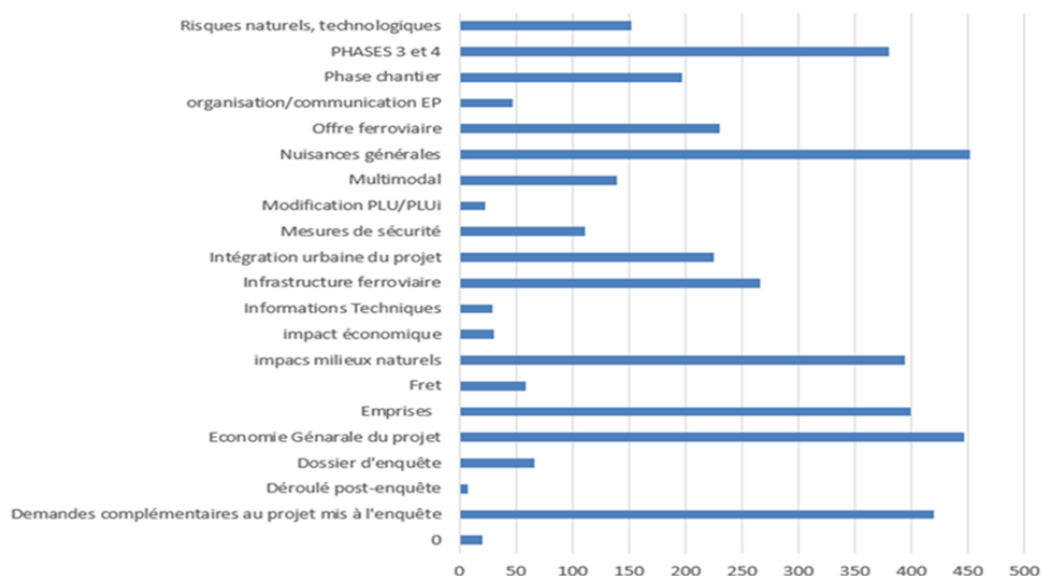
Tous les autres sites de projet sont évoqués, mais à l'appui d'un nombre plus restreint d'observations.

2.2.3. Typologie des thèmes retenus

Chaque observation est affectée à un thème. Les thèmes ont été prédéfinis par la Commission d'enquête, à partir du travail effectué lors de la concertation complété par une recherche sur le même type de projets. Les thèmes retenus sont les suivants :

- Emprises
 - Terres agricoles
 - Bâti/foncier/réseaux
- Impact
 - Paysage et patrimoine
 - Eaux superficielles et souterraines
 - Milieux naturels/zones humides
- Impact économique
 - Economie/Agriculture/Tourisme
- Nuisances
 - Bruit/ Vibrations
 - Air /Santé

- Pollution eaux
- Trafic routier
- Risques
 - Inondations, séisme, risques technologiques, autre
- Economie Générale du projet
- Offre ferroviaire
- Informations techniques
- Infrastructure ferroviaire
- Intégration urbaine du projet
- Demandes complémentaires au projet mis à l'enquête
 - Aménagement
 - Halte/gare supplémentaire
 - Autre ligne
- Fret
- Multimodal
 - Piéton/train
 - Vélo/train
 - Bus-métro-tram/train
 - Voiture/train
- Mesures de sécurité
- Phases 3 et 4
- Phase Chantier
 - Nuisances pour les riverains
 - Milieux naturels
 - Nuisances liées au tunnel
 - Nuisances pour les usagers
 - Déchets, déblais
 - Information et sécurité
 - Diagnostics liés au sous-sol
- Modification PLU
 - EBC EVP
 - ER emplacements réservés
 - Règlement et zonage
- Dossier d'enquête
 - Organisation
 - Pièces du dossier
 - Concertation
 - Communication, information du public
 - Déroulé post-enquête.



Les 6 thèmes les plus souvent évoqués par le public représentent 60% des observations :

1. Les nuisances générales pendant la phase chantier et en exploitation : 11%,
2. L'économie générale du projet : 10,9%,
3. Des demandes complémentaires au projet : 10,2%,
4. Les emprises sur le bâti/foncier/réseaux et terres agricoles : 9,7%,
5. L'impact du projet sur les milieux naturels et sur le bâti, les paysages : 9,6%,
6. Les phases 3 et 4 : 9,2%.

2.3. APPRECIATION DE LA COMMISSION D'ENQUETE

Compte-tenu de l'importance du projet, de la nombreuse population concernée sur les trois départements, des millions d'usagers des transports ferroviaires et des très importants moyens de publicité complémentaire mis en œuvre par le Maître d'ouvrage, la Commission d'enquête s'attendait à une plus forte participation du public à l'enquête.

Cette participation plus faible qu'attendue, pourrait s'expliquer par les nombreuses phases de concertation préalables menées par la CNDP, Commission Nationale du Débat Public, depuis des années qui ont permis une information et une large expression du public ; le projet est l'aboutissement de ces phases de concertation.

Néanmoins, la volumétrie des contributions a été massive en particulier pour les opérations de la Gare TER Cannes Marchandises, la Bifurcation de Cannes-Grasse et Saint-Cyr-sur-Mer. Par contre, on peut s'étonner du faible nombre de contributions concernant la gare souterraine de Marseille qui est un point majeur du projet. La Ville de Marseille s'est exprimée largement sur ce sujet en synergie avec le projet urbain Quartiers Libres.

Concernant la suppression du PN de Saint-André à Marseille, le CIQ de Saint-André très actif, a organisé des manifestations hebdomadaires durant l'enquête publique et a collecté l'expression du public puis déposé un volumineux dossier le dernier jour d'enquête.

Pour le doublement du tunnel Saint-Louis à Marseille au niveau de l'impasse de la Genestelle et sur le Chemin de Saint-Louis au Rove (n° 108/112/114/128), les personnes concernées ont appris leur expropriation au mois de novembre. La commission d'enquête s'étonne qu'elles n'aient pas été

informées au moment de la concertation. Néanmoins, elles se sont organisées pour déposer un dossier important le dernier jour de l'enquête.

Aucune expression du public également sur la démolition de la cité Bassens 2, qui est pourtant l'emprise la plus importante du projet.

Par ailleurs, la commission d'enquête signale l'utilisation de media d'expression autre que l'enquête publique, en particulier le site de pétition en ligne [change.org](https://www.change.org) sur lequel la pétition mise en ligne le 13/03/21 à l'attention de SNCF par l'Association HEKO FARM recueille plus de 7 000 signatures pour la préservation de la ferme du Talus à Marseille (opération tunnel de la Parette) demandant le maintien des 2 parcelles et insistant sur la dynamique sociale et environnementale de cet « écosystème » non délocalisable.

Les thèmes comptabilisant le plus d'observations concernent les nuisances générales (sonores, vibratoires...) pendant la phase chantier et en phase exploitation, l'économie générale du projet, les demandes complémentaires au projet en termes d'offre ferroviaire, les emprises sur le bâti/foncier/réseaux/terres agricoles, l'impact du projet sur les milieux naturels/les paysages et les phases 3&4.

En conclusion, le bilan quantitatif et qualitatif met en évidence que tous les publics se sont exprimés, toutes les opérations ont été concernées par des contributions et tous les thèmes ont été abordés. La Commission d'enquête porte donc une appréciation positive sur le bilan global de l'enquête.

3. CONCLUSIONS MOTIVEES SUR LE PROJET, PAR THEME

3.1. ECONOMIE GENERALE DU PROJET ET FINANCEMENT

De nombreuses personnes ont réagi au cours de l'enquête sur la partie Economie Générale du Projet demandant si l'importance de l'investissement financier était justifiée par les gains attendus en termes de service rendu. Parmi elles, de nombreux représentants d'association ou partenaires socio-économiques se sont exprimés.

Certains s'insurgent devant le montant d'investissement (3,5 Milliards d'euros dont 1,6 Milliard d'euros pour la traversée souterraine et la gare de Marseille), d'autres estiment que la rentabilité du projet ne peut venir qu'avec l'adjonction de sections de lignes à grande vitesse.

Le SGPI a émis un avis favorable assorti de 4 recommandations qui ont été prises en compte par le Maître d'ouvrage dont l'augmentation du taux de Provision Pour Risques (PRI), de 7,5% à 15,9%.

Beaucoup se sont interrogés sur la nécessité d'augmenter encore la Provision pour risques compte tenu notamment de la nature de certains travaux (tunnels) ou des problématiques de risques naturels auxquels le projet est soumis mais il a été répondu qu'au niveau d'études actuelles le taux de 15,9% était bien adapté.

La rentabilité du projet est estimée à partir de la VAN-SE, Valeur Actualisée Nette Socio-Economique.

La VAN-SE est de + 1568 M€ pour scénario AMS et + 2829M€ pour scénario AME, avec une PRI, Provision pour Risques de 15,9%

Les résultats sur la durée de l'évaluation (jusqu'en 2140), sont présentés pour les scénarios AMS et AME : les avantages nets actualisés cumulés générés par le projet sont positifs dans les deux cas.

Un euro investi dans le projet rapporte à la collectivité 1,33€ d'avantages pour le scénario AMS et 1,60€ en AME¹.

Ces avantages se traduisent par un taux de rentabilité interne de 5,6% en AMS et 6,4% en AME, tous les deux supérieurs au taux d'actualisation socio-économique (4,5%).

Le projet est donc rentable pour la collectivité au niveau socio-économique.

Sur l'aspect socio-économique, le projet aura un impact économique important notamment en phase chantier :

- Phase 1 : 7 700 emplois.an dont 4 200 directs et 3 500 indirects
- Phase 2 : 22 400 emplois.an dont 12 200 directs et 10 200 indirects

¹ Note du rédacteur :

La modélisation du calcul des effets globaux du projet sur les déplacements en train est basée sur deux scénarios tendanciels de décarbonation des transports :

AMS : « Avec Mesures Supplémentaires » est le scénario principal de la SNBC, Stratégie Nationale Bas-Carbone, introduite par la loi de Transition Energétique pour la Croissance Verte (LTECV), qui donne des orientations pour lutter contre le changement climatique avec pour ambition d'atteindre la neutralité carbone à l'horizon 2050 et réduire l'empreinte carbone de la consommation des Français.

AME : « Avec Mesures Existantes », qualifié de tendanciel, qui intègre l'ensemble des mesures décidées avant le 1er juillet 2017, c'est-à-dire la neutralité carbone en 2070.

La Commission d'enquête estime que le projet aura également un impact positif sur la productivité des entreprises régionales grâce aux gains de temps et au confort sur les trajets effectués. Enfin, un effet positif est attendu sur l'attractivité touristique.

Beaucoup d'observations ont fait état d'interrogations et manifesté une inquiétude sur le financement du projet et ses conséquences sur les impôts locaux. Un protocole de financement a été signé fin 2021 entre l'Etat et les Collectivités locales, partenaires du projet. Le protocole mentionne un financement à 40% pour l'Etat et 40% pour les Collectivités locales. L'Europe sera sollicité à hauteur de 20%. A noter que le Maître d'ouvrage, à ce stade, ne participe pas financièrement au projet. Pour faciliter leur financement, le protocole prévoit que les collectivités créent un EPL Etablissement Public Local permettant une ressource propre à hauteur de 30% au moins de leurs besoins. Cet EPL intitulé Société de La Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur a été institué par ordonnance du 2 mars 2022.

La Commission prend acte des dispositions déjà prises pour le financement du projet, ce qui crédibilise sa réalisation. Elle considère qu'il reste des incertitudes sur la participation de l'Europe mais celle-ci est déjà engagée dans le financement des études du projet.

3.2. OFFRE FERROVIAIRE ET FRET

3.2.1. Offre ferroviaire voyageurs

De nombreuses observations ont été faites sur ce thème. Très peu remettent en question l'intérêt de créer les trois REM, Réseaux Express Métropolitains cadencés :

- L'Etoile marseillaise
- La Navette toulonnaise
- La Navette azurée

Les remarques portent plutôt sur des demandes complémentaires au projet que ce soit sur la création de nouvelles gares (Ouest Toulon ou La Ciotat) ou la réouverture d'ancienne gare (La Farlède) ou sur l'amélioration des conditions d'accueil et de de l'offre de service dans les gares.

Si le projet Phase 1&2 LNPCA s'adresse bien aux populations les plus nombreuses de la côte, beaucoup de personnes situées dans l'arrière-pays regrettent la non prise en compte de leurs besoins. L'absence de réponse par le projet aux besoins de mobilité des populations du Haut-Var notamment est soulignée : une ligne transversale Gardanne – Brignoles – Saint-Maximin - Carnoules est mentionnée à plusieurs reprises par réouverture de lignes anciennes.

D'autres observations plus périphériques par rapport au projet ont été relevées et concernent la couverture des départements des Alpes-de-Haute-Provence et des Hautes-Alpes.

Ces sujets de création ou réouverture de gares ou de lignes ferroviaires sont de la compétence de l'Autorité Organisatrice des Mobilités, en l'occurrence le Conseil Régional, partenaire du projet. Des aménagements complémentaires sont déjà prévus pour augmenter encore le report modal de la route vers le fer : augmentation des cadences sur la ligne Marseille/ Gardanne/ Aix-en-Provence, ouverture de la boucle complète Marseille/ Aix-en-Provence/ Rognac/ Vitrolles/ Marseille, création de nouvelles sections ferroviaires directes TER Avignon/ Aubagne.

Cependant, des aménagements complémentaires sont à prévoir pour optimiser la multimodalité sur certains sites (Cf paragraphe MULTI-MODALITE).

Le projet de la nouvelle gare souterraine Saint-Charles est assez bien accueilli (CCI, Ville de Marseille) : « Marseille ne sera plus un terminus mais un lieu de passage. ». La diminution des temps de trajet est aussi soulignée.

Le maintien de l'interconnexion de la ligne de Grasse avec celle de Cannes a tout son sens dans la mesure où la quasi-totalité des voyageurs qui l'empruntent réalise un trajet qui ne s'arrête pas ou ne débute pas à Cannes La Bocca. Du point de vue du service de transport de voyageurs, il n'y a donc aucune raison objective à imposer un transbordement à l'ensemble des voyageurs comme cela est suggéré dans certaines observations.

La Commission d'enquête considère que le projet est de nature à améliorer sensiblement l'offre ferroviaire des trains du quotidien sur l'ensemble de la ligne et sa réalisation favorisera le transfert modal de la voiture vers le train sur un périmètre plus large.

3.2.2. Fret

Le fret est un des six objectifs du Projet Phases 1&2 LNPCA : « Préserver le développement du fret ». En définitive, le projet Phases 1&2 LNPCA ne permet qu'un accroissement faible des capacités du réseau ferroviaire en matière de fret :

- 1 à 2 sillons fret Miramas -Vintimille (selon de sens)
- 2 à 3 sillons fret Miramas La Seyne (selon de sens)

En matière de fret dans la région PACA, la route est le mode de transport dominant, avec une part de marché proche de 60 % et même de 90 % pour les seuls trafics terrestres.

En 2019, le train achemine 19 millions de tonnes de marchandises dans la région, dont 8 millions générées par le port de Marseille/ Fos et 9 millions échangées par les autres activités économiques hors conteneurs et caisses mobiles, qui comptent pour environ pour 2 millions de tonnes.

SNCF Réseau estime que le mode ferroviaire a une part de marché proche de 10 % des trafics terrestres mesurés en tonnes, soit le double de la moyenne nationale, activité concentrée dans les Bouches-du-Rhône, qui « pèsent » 70 % des containers et 81 % des tonnages ferroviaires

Sur l'ensemble des flux totaux de transport de marchandises dans la région, le transport marchandises par train reste à un niveau faible par rapport à d'autres régions européennes.

Le long de l'axe Marseille-Vintimille, l'activité ferroviaire de marchandises est potentiellement générée par :

- La desserte des activités industrielles, logistiques (parc logistique embranché des Bréguières de 70 hectares à proximité de la gare des Arcs), des sites stratégiques Défense (Cassis-Carpiagne, Toulon-La Seyne, Hyères, Les Arcs-Draguignan, La Motte Sainte Roseline), et le port de Toulon-Brégaillon,
- Le trafic international avec l'Italie via Vintimille : trafic de transport conventionnel de marchandises en l'absence de terminal de transport combiné,
- La réactivation de la connexion ferroviaire du port de Toulon – La Seyne (site de Brégaillon) qui revêt un intérêt stratégique.

Les éléments du dossier ne révèlent donc pas de développement significatif de nouveaux sillons réservés au fret, en dehors de la connexion du port de Brégaillon à La Seyne-sur-Mer, ni de projets connexes de ferroutage.

Sur le corridor Ouest de Marseille et en particulier sur la ligne qui traverse Saint-André, SNCF Réseau affirme qu'il n'y aura pas d'augmentation du fret.

La Commission note que les avis sont partagés sur le développement du Fret :

D'une part, des particuliers et associations jugent que le projet n'est pas assez ambitieux pour le développement du fret qui permettrait de diminuer le nombre de camions sur les routes sur l'axe Aix-Italie et se désolent que le ferroutage ne fasse plus partie des priorités par rapport au problème de pollution et de changement climatique.

Des acteurs économiques comme la CCI constatent dans le dossier d'enquête que « les aménagements du Corridor Ouest ne permettent ni n'anticipent le développement du fret » et indiquent qu'il est indispensable qu'ils ne les obèrent pas.

L'UPE 13 milite en faveur du développement du fret ferroviaire également mentionnant le projet de développement du MIN des Arnavaux à hauteur de 450Md€ et précise que la desserte ferroviaire est très loin des standards internationaux.

D'autre part, la population locale de Saint-André proche des voies ferrées à Saint-André craint une augmentation des nuisances sonores et s'oppose totalement à cette perspective de développement du Fret.

Avec un nombre des sillons supplémentaires qui reste faible, la Commission d'enquête constate que le projet ne propose pas en l'état un report significatif de transport des marchandises par camions vers le fret ferroviaire. Cette demande est portée par des acteurs socio-économiques et aussi des associations, des particuliers argumentant sur l'urgence climatique : les camions étant générateurs de pollutions de l'air, en particulier les GES, Gaz à Effet de Serre.

3.3. LES CHOIX TECHNIQUES ET D'AMENAGEMENT : GARES ET INTEGRATION URBAINE, INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES

3.3.1. Gares et intégration urbaine

Le projet Phases 1&2 LNPCA comporte la création de six nouvelles gares (ou haltes) ou modifications substantielles de gares déjà existantes, il s'agit de :

- La création de la halte Saint André à Marseille,
- Le doublement de la halte d'Arenc à Marseille,
- La gare Saint Charles de Marseille avec une nouvelle gare souterraine,
- Le déplacement de la gare de Saint-Cyr-sur-Mer,
- La création de la nouvelle gare de Cannes La Bocca sur le site de Cannes Marchandises,
- La création de la gare de Nice Aéroport qui remplacera la halte de Saint-Augustin

D'autres gares font l'objet de travaux de voies qui peuvent avoir des conséquences sur leur intégration urbaine comme la Pauline et Cannes Centre.

La création de la halte Saint-André et le doublement de la halte d'Arenc sur la commune de Marseille apporteront des améliorations certaines sur la desserte des quartiers environnants, pour les usagers comme les riverains. Il en est de même de la **création de la gare de Nice Aéroport** qui prendra la place de Nice Saint-Augustin et dont les travaux de base ont déjà été réalisés. Ce projet s'inscrit dans le projet en cours de développement de la ZAC Grand Arenas comportant la création d'une nouvelle ligne de tramway. L'intégration urbaine de la gare de Nice aéroport est cohérente avec le projet urbain de la ZAC.

Le projet de transformation du plateau de la gare Saint-Charles à Marseille avec création d'une gare souterraine est l'opération majeure du projet Phases 1&2 LNPCA. Contrairement à ce qu'on aurait pu penser, il a fait l'objet de peu d'observations. Ce sont essentiellement les habitants du

quartier qui se sont exprimés, inquiets pour le déroulement des travaux. Des observations remettent en cause le projet par rapport à son coût excessif (1,9 milliard pour la gare et tunnels sur les 3,5 milliards du projet). Les usagers du train accueillent le projet très favorablement.

Le nouveau projet de gare est, en effet, intéressant sous divers aspects car il préserve le patrimoine historique de la gare actuelle (parvis en surplomb, vue dominante sur Marseille, escalier monumental), ses accès et s'ouvre très largement sur toute la façade sud, au niveau même de la ville. Il offre un espace beaucoup plus important, avec un meilleur niveau de services et développe de nouvelles connexions.

Le projet s'inscrit dans le projet urbain « Quartiers Libres » qui est porté par la Métropole Aix Marseille Provence et la Ville de Marseille.

Toutefois, malgré toutes les attentes, et contrairement à ce qui est annoncé, la Commission considère qu'il est difficile de parler d'un projet d'ouverture à 360° sur la ville, car les connexions vers le Nord et vers l'Est restent réduites :

Un passage piéton souterrain sous voies, d'une quinzaine de mètres de large, prévoit de relier le boulevard Voltaire au sud à la rue Honnorat au Nord en direction du quartier de la Belle de Mai. Ce passage desservant les quais sera vraisemblablement fermé la nuit. Il débouche, côté Belle de Mai, sur une bande piéton étroite qui rejoint la gare.

Une réduction de la longueur du tunnel routier du Boulevard National améliore sensiblement la façade Est de la gare, sans que l'on puisse parler de nouvelle connexion.

Le projet pourrait être plus ambitieux. De nouvelles solutions devraient être recherchées : une couverture partielle du faisceau des voies à l'image de la gare TGV de Nantes, passerelle paysagère...

En tout état de cause, la Commission d'enquête considère que le passage piéton souterrain sous voies constituera un lien important pour relier les quartiers. Ses caractéristiques devraient donc être adaptées : plus large, avec de la place pour des activités et des services et une ouverture permanente sécurisée.

Le projet de déplacement de la gare de Saint-Cyr-sur-Mer a fait l'objet de très nombreuses observations lors de l'enquête. Les acteurs du territoire avaient privilégié le site de Saint-Cyr-sur-Mer, plutôt que les autres localisations envisagées plus proches de Toulon pour étendre la zone de chalandise de la navette toulonnaise vers l'ouest.

Le site de la gare actuelle de Saint-Cyr-sur-Mer ne pouvant être conservé, la municipalité a proposé d'inscrire la nouvelle gare dans une opération d'urbanisme à proximité de la gare actuelle dans le cadre d'une OAP, Orientation d'Aménagement et de Programmation inscrite au PLU de la commune depuis 2016. La modification nécessaire de cette OAP pour tenir compte du projet de gare nouvelle est inscrite à la présente enquête.

Une proposition alternative a émergé en cours d'enquête de la part d'une association pour un site plus éloigné du centre-ville à proximité du centre de loisirs aquatique « Aqualand » Cette proposition a entraîné un nombre important d'observations en cours d'enquête demandant précisément que soit étudié les deux possibilités.

Le projet présenté à l'enquête n'ayant pas fait de solution alternative, la Commission a demandé au Maître d'ouvrage de conduire une étude comparative entre les deux sites. Le Maître d'ouvrage a remis une note technique intitulée "Opération de Saint-Cyr-sur-Mer : Analyse comparée des variantes". Cette note figure en annexe dans le fascicule 2.

La Commission considère que la solution Pradeaux Gare présentée à l'enquête s'inscrit dans une logique de reconstruction de la ville sur elle-même alors que la proposition de l'association privilégie l'accessibilité voiture et l'implantation sur une friche.

La Commission d'enquête relève que le projet porté par l'association, comporte :

- Des incidences plutôt un peu plus marquées sur l'environnement,
- Des impacts sur les bâtis plus importants de quelques maisons à ce stade d'étude,
- Des délais de travaux allongés d'au moins un an,
- Des coûts supérieurs d'environ 30 m€ du fait des adaptations sur les ouvrages d'ouvrages supplémentaires et des phasages plus lourds.

En définitive, la Commission estime qu'il serait inconséquent de remettre en cause un projet abouti pour le remplacer par un autre, qui a sa logique mais qui ne présente pas d'avantages déterminants. La réalisation du projet sur le site de Pradeaux-Gare nécessite néanmoins des actions complémentaires d'accompagnement importantes de la part de la commune pour faciliter l'accessibilité à la nouvelle gare.

La création de **la gare de Cannes Marchandises** dans les Alpes-Maritimes a aussi entraîné une forte mobilisation au cours de l'enquête de la part notamment des copropriétaires de la Résidence ROYAL PALM et des immeubles de CANNES MIDI situés de part et d'autre du futur bâtiment voyageurs Sud. Ils se sont organisés pour exprimer sous forme de lettres-type leurs doléances précises pour la préservation de leur qualité de vie.

Certains ont remis en cause le choix du site de SICASIL pour l'implantation de cette nouvelle gare qui s'inscrit dans le futur projet urbain de Cannes Bocca Grand Ouest. Le site a été privilégié dans la mesure où il offre à la fois plus de potentiel au développement et moins de nuisances pour les riverains, choix correspondant à l'aboutissement de la concertation en 2019.

D'autres, craignant des nuisances sonores accrues, ont demandé un recul des voies de 30 à 60 m ce qui ne peut être pris en compte pour des problèmes de faisabilité technique et pour tenir compte de l'insertion paysagère la mieux appropriée avec l'aménagement des 2 coulées vertes prévues par la ville de Cannes.

Dans la mesure où des solutions seront mises en œuvre pour ne pas dégrader la qualité de vie actuelle, notamment le traitement des phénomènes acoustiques, la Commission relève que la majorité des riverains ne sont pas opposés au projet

En conclusion sur le thème des gares et de l'intégration urbaine, la Commission valide les dispositions prévues par le projet des phases 1&2 LNPCA mais comme cela sera montré dans le paragraphe sur les nuisances sonores et vibratoires, il est demandé un travail approfondi pour réduire les nuisances liées à la proximité du réseau ferroviaire en phase chantier ou en phase d'exploitation.

3.3.2. Infrastructures ferroviaires

La suppression du PN2, Passage à Niveau à Saint André sur la commune de Marseille au droit de la rue Condorcet rencontre une vive opposition de la population du quartier de Saint-André organisée autour du CIQ de Saint-André qui redoute un enclavement accru du noyau villageois. Face à cette forte contestation, la Commission a demandé à SNCF R de justifier précisément la nécessité de la suppression du PN2 d'une part et d'autre part de montrer la faisabilité technique du projet de réalisation d'un PR, Pont-Rail au droit du Boulevard Cauvet pour rejoindre la D4 avec desserte du centre-ville de Saint-André par les transports en commun et par les voitures. La Commission prend acte de la note complémentaire

transmise par SNCF Réseau, qui apporte des réponses sur ces sujets. Cette note technique figure en annexes dans le fascicule 2 :

- SNCF Réseau maintient la nécessité de fermeture du PN pour des raisons de sécurité dans un contexte d'augmentation du trafic voyageurs,
- SNCF Réseau a étudié les propositions alternatives présentées du CIQ de Saint-André : Aménagement de voirie pour dissocier les flux automobiles sur la D4 et réduire le flux de véhicules qui empruntent le passage à niveau ; Déplacement des voies ferrées en bordure de l'autoroute pour les éloigner des riverains (zones réservées au PLU) ; Passage en souterrain des voies ferrées. Après étude, SNCF Réseau a estimé que ces solutions alternatives n'étaient pas réalisables.
- L'accès au quartier sera réalisé par un PR, Pont Rail, réalisable techniquement Boulevard Cauvet, selon 3 variantes, avec une circulation véhicules légers et Bus par la Traverse du Chemin de fer rejoignant la rue Condorcet. Ce schéma de circulation est critiqué par les habitants de Saint-André, en raison de l'étroitesse de ces voies et des nuisances nouvelles pour les riverains. SNCF Réseau privilégiera la variante qui permet la meilleure giration.

A l'issue de l'ensemble de ces études, la question de la dangerosité du PN Passage à Niveau et donc de sa fermeture avec l'augmentation du trafic ferroviaire voyageurs prévue dans le seul projet des phases 1 et 2 de LNPCA, n'est pas à remettre en cause.

Par ailleurs ces études démontrent la faisabilité du projet de raccordement d'une voie routière bus et voitures au droit du Boulevard Cauvet vers la RD 4. Elles précisent également le plan de circulation des autobus un peu modifié par rapport à la situation actuelle.

Les questions posées sur Saint-André concernent des problèmes de voirie, de mobilité en transport en commun et aussi d'urbanisme. Tous ces sujets sont de la compétence de la Métropole Aix Marseille qui a d'ailleurs prévu de réaliser un nouveau Plan de Mobilité Urbaine. Ce Plan concernera Saint-André avec la création d'une nouvelle ligne de tramway en commun desservant le nouveau PEM de Saint-André avec comme conséquence la refonte des lignes de bus.

L'implication plus forte de la Métropole sur ces problématiques, en anticipant la mise en œuvre locale des projets qu'elle compte développer dans les années à venir aurait pu éviter la situation d'opposition frontale à laquelle on assiste. La Métropole a donc tout intérêt à engager une concertation avec les habitants de Saint André pour échanger sur les modalités de desserte en transports en commun du village dans les années à venir.

La Commission d'enquête est satisfaite des compléments d'information précis et importants fournis par SNCF R qui pourront être portés à la connaissance du public concerné en même temps que le rapport d'enquête. Elle regrette cependant qu'elles n'aient pas figuré dans le dossier d'enquête initial.

Elle regrette également que le projet des phases 1&2 LNPCA, objet de l'enquête et celui du GPMM concernant la desserte du faisceau de Mourepianne, tous deux concernant la ligne Arenc - l'Estaque et qui font l'objet d'études depuis des années, dans le cadre d'un partenariat entre la SNCF et GPMM n'aient pu être coordonnés pour proposer une solution cohérente pour la traversée de Saint-André.

Dans le département du Var, plusieurs préoccupations méritent d'être notées :

Sur la commune de Saint-Cyr-sur-Mer, la nécessité s'imposera dans le cadre des travaux de modification prévue des PR, Ponts-Rails de l'avenue des Lecques (l'un des accès principaux au futur

PEM, Pôle d'Echange Multimodal) et du chemin de Sorba de trouver des solutions techniques et financières pour adapter ces ouvrages à leur usage et leur fréquentation.

Sur la commune de Carnoules, la Commission met en avant le souhait d'un rapprochement de SNCF R avec la municipalité pour examiner le franchissement de la RD 13 dans le secteur de Maison Neuve.

Le choix du terrier par rapport à une solution de « saut de mouton » sur le secteur de la Pauline pour déniveler la bifurcation de la ligne ferroviaire de Hyères a été fait pour limiter les emprises agricoles et limiter les impacts paysagers, vibratoires et sonores en dépit d'un empiètement sur le Bois des Tourraches site sensible sur le plan de l'environnement. Des mesures de compensations devront être appliquées pour reconstituer un milieu naturel de même qualité.

Dans les Alpes-Maritimes, l'opération principale portant sur les infrastructures ferroviaires concerne la dénivellation de la bifurcation de la ligne Cannes- Grasse pour supprimer un cisaillement. Certaines personnes se sont exprimées pour demander une solution alternative par rupture de charge (transbordement à la halte de Cannes la Bocca actuel qui serait conservée) ou un allongement des parties souterraines.

La Commission d'enquête estime que le maintien de l'interconnexion de la ligne de Grasse avec celle de Cannes tel que prévue au projet a tout son sens dans la mesure où la quasi- totalité des voyageurs qui l'empruntent réalise un trajet qui ne s'arrête pas ou ne débute pas à Cannes La Bocca, mais qui s'inscrit dans le cadre d'une liaison vers une ville, un bassin d'emploi ou de résidence ou en correspondance avec un autre moyen de transport dans le cadre de l'intermodalité. Du point de vue du service de transport de voyageurs, il n'y a donc aucune raison objective à imposer un transbordement à l'ensemble des voyageurs.

3.4. MULTIMODALITE

Il est incontestable que le projet des Phases 1&2 LNPCA va favoriser le développement de la multimodalité mais les conditions pour réussir cette ambition ne sont pas toujours réunies.

A Marseille, la dimension multimodale du projet est incontestable mais elle est difficile à apprécier car elle repose en grande partie sur des projets qui ne sont pas encore réalisés : tramway du boulevard National, nouveau programme de desserte en bus, pistes cyclables programmées, etc...De plus , la gestion du stationnement n'est pas claire car les études parlent de « rabattement routier autour de la gare et d'augmentation de la circulation », ce qui va à l'encontre des objectifs de réduction de la voiture au profit des transports en commun. Ce constat interroge sur les mesures à mettre en place pour préserver l'accès et la qualité de vie du centre-ville.

Le Plan Local de Mobilité de Marseille est la feuille de route qu'a mise en place la Métropole Aix Marseille Provence avec la Ville de Marseille, pour mettre en cohérence tous les projets de mobilité à l'échelle du bassin de proximité à l'horizon 2030-2035. Une révision des circuits de Transports en Commun (TC) est en cours et devrait être présentée dans les mois à venir au public.

Dans le Var, à la gare de La Pauline, c'est le thème de la multimodalité qui arrive en tête dans les observations du public. L'accessibilité de la gare de La Pauline est actuellement peu qualitative et les mesures envisagées ne sont pas à la hauteur des attentes et de la sécurité en matière d'accessibilité. L'université de Toulon estime que l'organisation prévue ne permet pas un développement satisfaisant de la gare pour en faire un véritable PEM, Pôle d'Echange Multimodal : peu d'espaces de parking, un « confinement » de la gare derrière une entreprise polluant l'air. L'université insiste sur le besoin de cheminements doux de qualité entre la gare et le campus de La Garde.

La Commission estime que les réflexions devront être poursuivies dans les phases ultérieures du projet sur le raccordement du PEM aux différentes zones périphériques comprenant notamment l'université.

A Saint-Cyr-sur-Mer, les arguments sur le positionnement de la nouvelle gare concernent beaucoup les questions de multimodalité. Les opposants au projet présenté considèrent que celui est trop enclavé pour favoriser la multimodalité. C'est tout l'enjeu des responsables locaux de définir désormais les moyens permettant de réussir à connecter la gare aux réseaux de voirie et de transports en commun et de développer les modes doux irrigant la ville.

Dans les Alpes-Maritimes, un Plan de Mobilité de la CACPL, Communauté d'Agglomération Cannes Pays de Lérins, en cours d'élaboration ainsi que la mise en service d'une ligne de BHNS, Bus à Haut Niveau de Service entre Cannes Centre et la gare TER de Cannes Marchandises illustrent cette nécessité de concertation et de complémentarité.

Les principales opérations de la navette azurée ayant un effet sur le développement du multimodal et du report modal au bénéfice du train, sont les opérations de la Gare de Nice-Aéroport et de Cannes Marchandises.

La position géographique de chacune de ces opérations, surtout celle la Gare de Nice Aéroport est stratégique et permet d'améliorer le niveau de desserte sur le territoire des Alpes-Maritimes.

En vue d'optimiser le transport multimodal, l'évolution de l'offre ferroviaire doit s'accompagner d'une évolution des autres modes de transports en commun. Cette évolution ne peut se réaliser qu'à travers une collaboration étroite entre l'exploitant du réseau SNCF et les collectivités en charge de la gestion des autres transports en commun.

La Commission constate que le projet des Phases 1&2 LNPCA favorise le développement de la multimodalité mais précise que des équipements d'accompagnement (parkings voitures, pistes cyclables, parking vélos) seront nécessaires pour la réussite du projet.

3.5. IMPACT FONCIER

Le projet des phases 1&2 LNPCA nécessite l'acquisition d'environ 20 bâtis habités de Marseille à Nice, représentant 30 à 40 logements. Il faut également ajouter le relogement des habitants de la résidence Bassens 2 dans le 15^{ème} arrondissement de Marseille, de 93 logements, prévu comme une opportunité de requalification urbaine offerte par le projet.

Le projet nécessite également l'acquisition de bâtis à vocation économique, entraînant la relocalisation de 30 à 40 entreprises ou services publics.

Les opérations concernées par ces acquisitions sont :

- Halte Saint-André : 1 concessionnaire automobile
- Doublement du Tunnel Saint-Louis : une dizaine de bâtis représentant a priori une vingtaine de logements et quelques commerces
- Entrée Nord du tunnel à la Delorme : 3 bâtis économiques outre la résidence Bassens 2
- Entrée Est du tunnel à la Parette : bâtis essentiellement économiques représentant une vingtaine d'entreprises
- Saint-Cyr-sur-Mer : 5 à 8 maisons
- Cannes Marchandises : 3 bâtis économiques (hangar et services publics)

Les acquisitions foncières nécessaires pour la réalisation du projet sont donc relativement peu nombreuses au regard de l'importance des opérations. Beaucoup d'entre elles se passent en effet sur des terrains appartenant déjà au Maître d'ouvrage ou d'autres partenaires (comme par exemple le terrain de la halte de Saint André appartenant à la CCI).

L'opération de la tête nord de la Delorme est une exception puisque qu'elle nécessite la démolition de la cité Bassens 2. Cette opération qui bénéficiera d'une MOUS, Maîtrise d'Œuvre Urbaine et Sociale destinée à recueillir les besoins des résidents, est d'ailleurs intégrée financièrement dans le plan de financement du projet.

La Commission d'enquête relève les points suivants :

- Sur le secteur concerné par le doublement du tunnel Saint-Louis, les propriétaires qui sont touchés par les acquisitions nécessaires ont été tardivement informés par SNCF R. Ils devront être recontactés rapidement pour définir les conditions dans lesquelles ces acquisitions seront faites.
- La construction de la nouvelle gare de Saint-Cyr-sur-Mer va nécessiter l'acquisition de plusieurs maisons par SNCF R mais l'aménagement et l'élargissement des voies d'accès seront pris en charge par la commune.
- La construction de la gare Cannes marchandises implique l'acquisition du bâtiment SICASIL et de terrains de tennis de la résidence Royal Palm ainsi du bâti d'activités (entrepôts et bureaux) mais dont la démolition est prévue dans le cadre du projet urbain Cannes Grand Ouest.

Il convient d'ajouter qu'une indemnisation est prévue par le Maître d'Ouvrage pour les professionnels en cas de pertes d'exploitation avérée dues au déroulement du chantier sous réserve de la preuve de la perte d'exploitation.

En conclusion, la Commission constate que bien que les acquisitions nécessaires au projet soient relativement peu nombreuses, les personnes concernées sur les différents secteurs ont fait état de leur forte préoccupation. Elle estime que le Maître d'ouvrage doit donc mettre en place des mesures spécifiques pour les accompagner.

3.6. IMPACT ECONOMIQUE

Le renforcement de la desserte de la halte d'Arenc, la création d'une halte ferroviaire et d'un PEM, Pôle d'Echange Multimodal à Saint-André à Marseille contribueront à améliorer la desserte des quartiers du Corridor ouest, actuellement mal reliés au centre-ville. L'augmentation des fréquences des TER et l'amélioration de la régularité profiteront également aux usagers actifs de Côte bleue qui travaillent dans le centre de Marseille.

La transformation de la gare Saint-Charles qui s'inscrit dans un projet urbain « Quartiers Libres », est un atout économique très favorable au développement et à la mise en valeur de la ville de Marseille.

La diversification des activités internes à la gare Saint-Charles, ainsi que l'ouverture du parvis voyageurs de plain-pied avec les boulevards sont susceptibles de créer une nouvelle dynamique économique des quartiers environnants.

A La Crau et La Garde, communes impactées par le projet d'aménagement de la gare de La Pauline, tout un maillage d'activités (zones d'activités économiques et universitaire...) devrait pouvoir tirer profit de ce véritable réseau express métropolitain en termes d'amélioration des mobilités.

A Saint-Cyr-sur-Mer, le site prévu pour l'implantation de la gare a vocation de se développer dans l'avenir afin de devenir un véritable PEM, Pôle d'Echange Multimodal comprenant les services élémentaires d'une gare (presse, toilettes, restauration, billetterie), une gare routière qui serait le centre d'un réseau "Sud Sainte Baume", une station de taxis et de location de voitures, un accueil de vélos conséquent et des pistes cyclables

Par ailleurs, un certain nombre d'acteurs économiques ont fait part de leur souhait d'une réalisation rapide du projet pour faciliter les déplacements du quotidien qui occasionnent actuellement une perte de temps considérable et sont donc un frein à l'économie.

Il conviendra néanmoins d'être vigilant dans un certain nombre de territoires où les conséquences pourraient être négatives. C'est le cas des commerçants du quartier de Saint André à Marseille qui craignent un enclavement encore plus fort de leur quartier après les travaux.

Ce pourra être aussi le cas de certains copropriétaires à proximité de Cannes Marchandises et de la bifurcation Cannes Grasse qui pourraient voir leurs activités de location touristique touchées.

Enfin, la Commission rappelle que certaines phases de chantier seront très longues et auront des conséquences sur les activités économiques. Sur ce point le maître d'ouvrage s'est engagé à compenser des pertes financières avérées.

La Commission d'enquête considère que, globalement, le projet aura un impact positif sur l'activité économique des territoires.

3.7. QUALITE ET CADRE DE VIE : NUISANCES, IMPACT PAYSAGER

3.7.1. Nuisances

Plusieurs natures de nuisance ont été évoquées en cours d'enquête (pollution de l'air, pollution lumineuse...) mais ce qui prédomine dans les observations ce sont **les nuisances sonores et vibratoires** causées par le passage des trains à proximité des bâtiments et des lieux d'habitations.

Les riverains des voies ferroviaires ou des gares craignent que l'augmentation du trafic n'entraîne une augmentation des nuisances sonores et vibratoires d'autant que nombre d'entre eux déclarent être déjà exposés à ces bruits.

Le dossier d'enquête a pris en compte ce sujet et des études spécifiques figurent dans les études d'impact du projet. Des mesures de bruit ont été réalisées sur le terrain mais les résultats sont contestés considérant, en particulier, que ces mesures faites en période de pandémie de Covid 19 ne sont pas représentatives de périodes d'activité normales. Les doutes doivent être levés sur ce point, c'est pourquoi il sera demandé de refaire ces campagnes de mesures pour valider la base de départ aux modèles utilisés.

Ces mesures devront être faites avant les travaux, pendant les travaux et ensuite sur une période longue pour s'assurer que l'impact sonore reste acceptable.

A noter que beaucoup mettent en avant la nécessité de prendre en compte la multiplicité des sources sonores. C'est notamment le cas pour des personnes situées dans les environnements de gares ou à proximité d'axes routiers importants.

Le Maître d'ouvrage s'appuie sur le respect strict des réglementations pour décider de la mise en place ou non de mesures de protection.

On note qu'en raison de la réglementation spécifique applicable au Technicentre de la Blancarde (ICPE), des études acoustiques vont être affinées ; alors que cela ne sera pas le cas pour des quartiers avec des niveaux sonores plus élevés. Cette différence de traitement surprend le public.

Interrogé plusieurs fois sur sa doctrine en la matière, le maître d'ouvrage estime que l'élévation des nuisances sonores ne justifie pas, la plupart du temps, de mettre en place des dispositifs de protection (du type murs antibruit) compte tenu de la réglementation s'appliquant à ce sujet.

La Commission prend acte de cette réponse mais regrette que des mesures fortes de réduction du bruit ne fassent pas partie des objectifs du projet.

Concernant les bruits vibratoires, le maître d'ouvrage s'est engagé à placer, à l'occasion des travaux, des dispositifs antivibratoires sous le ballast pour limiter la propagation des vibrations. La Commission souhaite étendre ces dispositions dans toutes les zones sensibles, à savoir les bâtiments proches des appareils ferroviaires, dans les secteurs faisant l'objet de travaux.

3.7.2. Impact paysager

L'aspect paysager des opérations a été pris en compte dans le dossier mais devra être précisé dans les phases ultérieures d'étude du projet.

La Commission d'enquête note néanmoins plusieurs secteurs où ce sujet fait l'objet d'observations :

- Concernant le faisceau d'Arenc situé dans un secteur de développement urbain proche du littoral, la commission estime nécessaire qu'une étude d'aménagement paysagère soit réalisée pour favoriser son insertion dans le milieu urbain,
- Pour la gare Saint-Charles situé dans un milieu urbain pauvre en espaces verts la question est posée concernant le traitement du parvis voyageurs qui apparaît dans le dossier comme une couverture du parking avec un traitement paysager de surface alors que la Métropole Aix Marseille Provence demande un espace de pleine terre, incompatible avec le parking.

Dans les Alpes-Maritimes, La Commission a noté que le maître d'ouvrage apportera une attention particulière sur le traitement architectural des ouvrages aériens prévus dans les projets de Cannes Marchandises et de la bifurcation Cannes -Grasse en concertation avec la ville et les riverains.

3.8. MILIEUX NATURELS, RISQUES NATURELS ET TECHNOLOGIQUES

3.8.1. Milieux naturels

A Marseille, sur la colline Saint-Jean du désert à la Parette, le Maître d'ouvrage prévoit la nécessité de supprimer l'EBC, Espaces Boisés Classés, « pour une installation temporaire de chantier » alors que le principe annoncé est de supprimer « les obstacles incontournables », ce qui n'est pas le cas pour une zone de chantier qui peut être déplacée. Compte-tenu de la rareté des espaces verts et particulièrement des espaces boisés dans le périmètre d'intervention, il serait souhaitable de pouvoir préserver ce carré de nature qui n'aura plus aucune valeur après travaux.

Au niveau du CTN, Centre de Transfert Nord des déchets ménagers, les travaux prévus sur les voies ferrées entraînent une modification de l'accès routier : La solution technique n'est pas encore

clairement définie. Cependant la Commission estime indispensable que des mesures compensatoires soient prévues pour la préservation du ruisseau des Aygalades.

Dans le Var, le site de La Pauline sur les communes de La Garde et La Crau est concerné par une zone humide riche sur le plan de la biodiversité au Bois des Touraches. En effet, la dénivellation du terrier conduit à la destruction définitive d'un habitat naturel d'intérêt communautaire prioritaire et d'une partie des zones humides de La Garde Centre et Nord, avec une incidence très forte sur les mares. La seule solution sera de compenser cette destruction par la création d'un site de même qualité. Le Maître d'ouvrage a proposé un site qui devrait être choisi pour cette compensation.

3.8.2. Risques naturels

En matière de risques naturels tout le territoire couvert par le projet Phases 1&2 LNPCA est concerné que ce soit par les risques d'inondation, les risques sismiques et tsunami ainsi que par les risques d'incendie.

Du fait de sa configuration, cette ligne ferroviaire est particulièrement concernée par les risques d'inondation dans le département des Alpes-Maritimes.

Les éléments proposés par le Maître d'Ouvrage ainsi que les réponses apportées dans le cadre de la présente enquête sont globalement satisfaisants et complets, illustrant la prise en compte du risque à ce stade du projet. Le projet est compatible avec les différents documents opposables, tels que les PPRI des Communes de Nice et de Cannes. Néanmoins de nombreuses incertitudes subsistent sur les risques hydrogéologiques et leur prise en compte par le projet. Ces incertitudes devront impérativement être levées dans les phases ultérieures des études.

Il sera indispensable de poursuivre ces études de risques en coordination avec celles nécessaires aux projets urbains portés par la Commune de Cannes, notamment dans le cadre du dévoiement du Vallon de la Frayère (site de Cannes Marchandises) et du risque de ruissellement urbain pour la gare de Cannes Centre.

La Commission d'enquête attire l'attention du Maître d'ouvrage sur le fait que les côtes méditerranéennes sont exposées au risque tsunami compte-tenu de l'activité sismique du bassin méditerranéen. Le risque est certes peu fréquent mais réel. Le littoral azuréen a déjà été impacté par des tsunamis et une partie de la ligne ferroviaire dans les Alpes-Maritimes paraît pouvoir être concernée par ce risque. Des dispositions ont été programmées par la Ville de Cannes sur ce sujet en matière de zones refuge et il serait souhaitable qu'elles soient diffusées auprès des personnels roulants.

3.8.3. Risques technologiques

Seul le site PETROGARDE sur la commune de La Garde près de La Pauline, est à l'origine de scénarios d'accidents pouvant affecter les travaux et les circulations sur la LNPCA.

L'évolution des risques de TMD, Transport de Matières Dangereuses liée au projet apparaît très faible sur l'axe Marseille-Vintimille du fait des contraintes d'infrastructures et de la réglementation ferroviaire appliquée au tracé des trains de fret transportant des matières dangereuses.

3.9. LA PHASE CHANTIER

Les conséquences prévisibles des chantiers du projet des Phases 1&2 LNPCA sont réelles et différentes suivant les sites concernés.

Concernant **l'Etoile Marseillaise**, les conséquences des chantiers seront sans doute encore plus fortes en raison de leur importance et de leur durée, en particulier le chantier de la gare Saint-Charles, qui durera de six à treize ans.

Le dossier d'enquête expose assez clairement les diverses nuisances auxquelles risquent d'être exposés les riverains des zones de chantier ; le Maître d'ouvrage déclare que les expertises et mesures doivent se poursuivre sur tous les bâtiments sensibles, que le cahier des charges des entreprises comportera des obligations pour réduire les nuisances et que tous les moyens seront mis en œuvre pour l'information de la population. Il propose la mise en place d'une « Maison du projet », local dédié permettant au public de venir s'informer sur l'opération et sur l'avancement des travaux.

Ce sont particulièrement les nuisances sonores et les vibrations qui font l'objet de craintes de la part des populations. Ils remettent en cause les mesures sonores déjà effectuées par SNCF R sur ce sujet. Le dossier précise clairement que les mesures de réduction ne sont pas nécessaires quand le chantier est temporaire, ce qui ne nous paraît pas applicable au projet compte-tenu de sa durée sur plusieurs années selon les quartiers et près de 13 ans en centre-ville de Marseille sans compter les imprévus.

Dans ce contexte, les habitants proches des zones de chantier et de travaux demandent d'établir un programme de mesures des nuisances sonores avant, pendant et après la phase de chantier, sur la totalité du projet. Ainsi seront ajustées, en concertation avec tous les partenaires concernés, les mesures de réduction des nuisances les mieux adaptées et proportionnées, en zone urbaine dense (Saint-Charles, Saint-André) comme en zone d'habitat diffus.

A noter une spécificité du chantier de la gare souterraine de Marseille puisque l'évacuation des déblais des ouvrages souterrains est prévue de nuit par train. Ces travaux peuvent entraîner en période nocturne des nuisances fortes particulièrement bruyantes et impactantes auprès des populations.

Un outil d'information doit permettre à tous les riverains impactés par le projet de suivre l'évolution du chantier (plan de circulation, horaires des travaux, conditions de trafic, évacuation des gravats...) et les mesures prises.

Dans **le Var**, ces nuisances devraient être relativement limitées. **A Saint-Cyr-sur-Mer**, le déplacement de la gare engendrera sans doute davantage de perturbations que pour les autres opérations du département. Les élus demandent donc que des solutions soient étudiées pour minimiser ces nuisances et qu'une concertation régulière soit organisée, sur ces sujets, avec les services municipaux.

Dans **les Alpes-Maritimes**, dans certains quartiers notamment à proximité de la gare de **Cannes Marchandises** ou à **la Bifurcation Cannes-Grasse**, la proximité d'ensembles résidentiels avec les zones de travaux fait craindre aux résidents pour la qualité de leur vie quotidienne (bruits, vibrations, poussières), leurs conditions de stationnement, d'accès, de circulation, y compris vers les plages. Ils s'inquiètent de la disponibilité de certains de leurs biens identifiés comme devant servir de bases logistiques pendant les travaux. Ils s'interrogent sur la pérennité de leur bien face aux conséquences des travaux (résistance aux vibrations) et aussi sur la valeur foncière de leurs immeubles (en cas de vente pendant la période des travaux) ainsi que de leurs dépendances.

Face à toutes ces inquiétudes, il est suggéré la création d'un comité de suivi des travaux intégrant élus, associations et représentants de riverains pour informer et être à l'écoute du public et répondre aux préoccupations au quotidien.

La Commission d'enquête demande donc que des dispositions fortes soient prises sur les différents chantiers pour prendre les mesures indispensables pour réduire les nuisances en phase chantier et pour informer en continu les populations et les entreprises proches des zones de chantier.

3.10. LES PHASES 3 ET 4

Cette partie du dossier d'enquête sur les Phases 3&4, constituant la pièce G « Eléments d'information sur les sections de lignes nouvelles », n'est donnée qu'à titre d'information dans le dossier. Elle a néanmoins fait l'objet de très nombreuses observations dans l'enquête.

Il est bien noté dans le dossier d'enquête que les Phases 1&2 du projet LNPCA portent sur le développement des trains du quotidien et non sur la réalisation de sections à grande vitesse. La réalisation des phases 1 et 2 du projet LNPCA est parfaitement autonome et poursuit ses propres objectifs.

La Commission comprend bien que le Maître d'ouvrage ait souhaité présenter les perspectives éventuelles du projet des Phases 1&2 LNPCA d'autant que cette partie avait fait l'objet de nombreuses phases d'études et même de concertation il y a quelques années.

Mais c'était maladroit de présenter dans la pièce G du dossier des ZPP, Zones de Passage Préférentielles qui ont mis en émoi les populations situées à proximité. Le Maître d'ouvrage a d'ailleurs reconnu que d'autres possibilités de tracés seraient étudiées le moment venu. Cette confusion a conduit dans de nombreux cas à un rejet total du projet y compris sur les phases 1&2.

La Commission estime que la pièce A est suffisamment explicite sur l'ambition et les objectifs généraux de la LNPCA à terme et ne voit pas l'intérêt d'avoir introduit la pièce G « Eléments d'information sur les sections de lignes nouvelles » sur les phases 3&4 dans le dossier.

La Commission trouve inapproprié avec l'objet de l'enquête la mise à disposition du public de la pièce G sur les Phases 3&4 pour ces projets qui feront l'objet de nouvelles concertations et procédures d'enquêtes publiques le moment venu.

4. ANALYSE BILANTIELLE

4.1. PRESENTATION

Afin de déterminer le caractère d'intérêt public d'une opération, l'enquête de DUP repose sur des règles juridiques précises découlant de la jurisprudence du Conseil d'Etat du 28 Mai 1971 dit « Ville Nouvelle Est ».

Dans le cadre d'une DUP, il convient de mesurer si l'intérêt général l'emporte sur les expropriations nécessaires à la réalisation du projet car « nul ne peut être contraint de céder sa propriété, si ce n'est pour cause d'utilité publique et moyennant une juste et préalable indemnité » (Article 545 du Code civil).

Il convient donc d'apprécier l'utilité publique d'un projet en appliquant la théorie du bilan qui prend en compte l'intérêt de l'opération projetée, ses objectifs mais aussi les divers inconvénients. Ainsi, cette analyse bilantielle permet de vérifier s'il existe un rapport raisonnable de proportionnalité entre les moyens employés et le but visé.

La Commission d'enquête a établi une analyse bilantielle comportant 3 étapes :

- Caractère d'intérêt général du projet
- Nécessité de recourir à l'expropriation
- Bilan coûts/avantages de la réalisation du projet : Il convient d'évaluer si les diverses contraintes du projet (son coût, les atteintes à la propriété privée, les inconvénients d'ordre social ...) ne sont pas excessives au regard de l'intérêt de l'opération. Les critères pris en compte par la commission sont les suivants :
 - Intérêt économique du projet
 - Acceptabilité sociale du projet
 - Qualité et cadre de vie
 - Effets sur l'environnement
 - Critère relatif à la MECDU

Pour chacun des points listés, des affirmations ont été déterminées sur lesquelles la Commission d'enquête, après rappels des éléments du dossier, synthèse des observations, réponses du Maître d'Ouvrage, appréciation de la Commission s'est déterminée par une évaluation qualitative exprimée avec une graduation de 5 couleurs :

1	2	3	4	5

Le niveau 1 représentant le rejet de l'affirmation, et le niveau 5 l'approbation.

Cette approche bilantielle reste qualitative. Il n'y a pas de quantification sur l'ensemble des critères car on ne peut pas déterminer de poids particulier pour chacun de ces critères.

Cette analyse permet à la Commission d'enquête de prendre du recul pour ensuite prendre une décision sur l'intérêt public ou pas du projet de réalisation des phases 1 et 2 de la LNPCA.

4.2. ÉTAPE 1 DE L'ANALYSE BILANTIÈLE : LE CARACTÈRE D'INTERET GENERAL DU PROJET

Le train est le mode de déplacement considéré comme le moins polluant. Il est donc nécessaire de favoriser son développement pour les voyageurs comme pour les marchandises. Réussir le report modal de la voiture vers le train nécessite **une bonne qualité de service** (trains ponctuels), **une offre ferroviaire plus dense** (davantage de trains) et **une meilleure intégration avec les autres modes de transport** afin d'améliorer l'accessibilité des trains.

Le projet de réalisation des phases 1 et 2 de la LNPCA composé de 25 opérations a pour objectif de répondre aux besoins d'amélioration des déplacements au quotidien et vise un report modal vers le ferroviaire.

Le projet de réalisation des phases 1 et 2 de la LNPCA est cohérent avec les documents d'orientation et de planification de degré supérieur de niveaux européen, national et SRADDET :

- Protocole de KYOTO (1997) engageant à une réduction par 4 des émissions de GES à l'horizon 2050
- LTECV Loi de Transition Energétique pour la Croissance Verte 2015 avec volet « qualité de l'air » pour PCAE Plans Climat Air Energie obligatoires pour des Métropoles comme Marseille, Toulon, Nice fixant à horizon 2030 objectifs de réduction de 40% des émissions des GES
- Accord de Paris pour le Climat (2017) visant à maintenir la hausse des températures en deçà de 2°C et poursuivre efforts pour limiter à 1,5°C.
- « Green Deal » pacte vert pour l'Europe de Septembre 2020 : réduction des émissions des GES, incluant les émissions et absorptions, à au moins 55% en 2030 par rapport à 1990. Ce pacte s'inscrit dans la stratégie de l'Union européenne d'atteindre la neutralité carbone à l'horizon 2050.
- SNBC, Stratégie Nationale Bas-Carbone : réduction de 75% des GES à horizon 2050.
- LOM 2019, loi d'Orientation des Mobilités : réforme le cadre général des politiques de mobilités en intégrant les enjeux environnementaux
- Objectif 47 du SRADDET vise à « Maîtriser l'étalement urbain et promouvoir des formes urbaines moins consommatrices d'espaces »

CARACTÈRE D'INTERET GENERAL DU PROJET	
Nécessité et cohérence du projet	
Le projet participe à la transition énergétique	
Le projet participe à la réduction de la pollution de l'air	
Le projet est cohérent avec la politique européenne des transports	
L'opération est cohérente avec la politique nationale des transports	
L'opération est cohérente avec le SRADDET	
La réalisation du projet améliore la mobilité au quotidien	
La réalisation du projet améliore la desserte Voyageurs régionale	
La réalisation du projet améliore la desserte Voyageurs nationale et internationale	
Le projet est cohérent avec la politique européenne pour le fret	

La Commission considère que le projet permet d'améliorer les déplacements des voyageurs en augmentant l'offre ferroviaire, en améliorant les temps de parcours, en offrant un service plus fiable garantissant robustesse et régularité. Par contre, ce projet n'intègre pas de réflexion sur le développement du fret.

4.3. ETAPE 2 DE L'ANALYSE BILANTIELLE : NECESSITE DE RECOURIR AUX EXPROPRIATIONS

Les impacts du projet sur les propriétés bâties (habitations, industries, commerces) sont globalement justifiés et nécessaires : les expropriations envisagées sont nécessaires pour atteindre les objectifs visés par le projet mis à l'enquête	
--	--

La majorité des opérations est dans les emprises de la SNCF. Ainsi les expropriations sont limitées, compte-tenu que le relogement des habitants de la cité de Bassens 2 (93 logements) dans le 15^{ème} à Marseille fait partie d'un projet de requalification urbaine.

4.4. ETAPE 3 DE L'ANALYSE BILANTIELLE : BILAN COÛTS/AVANTAGES DE LA REALISATION DU PROJET

Le bilan coûts/avantages de la réalisation du projet comporte plusieurs critères qui sont traités successivement :

- Intérêt économique du projet
- Acceptabilité sociale du projet
- Qualité et cadre de vie
- Effets sur l'environnement
- Critère relatif à la MECDU

4.4.1. Intérêt économique du projet

Intérêt économique du projet :

L'évaluation socio-économique est solide et apporte un bilan positif	
Le projet favorisera l'attractivité économique régionale et le développement du tourisme	
Les retombées économiques du chantier seront importantes	
Les conséquences économiques négatives du projet : impact sur les commerces, les entreprises, l'industrie, l'activité agricole, sont maîtrisées	

La Commission s'appuie sur l'avis favorable du SGPI. L'étude socio-économique présente une VAN-SE positive et indique que le projet est rentable.

L'augmentation de l'offre ferroviaire, l'amélioration des temps de parcours vont permettre un développement régional des activités économiques et de loisirs. Aussi, le projet apportera de nombreux emplois directs et indirects pendant les phases de chantier. Par ailleurs, les impacts négatifs sur les activités économiques sont pris en compte et provisionnés par le Maître d'ouvrage : fermeture ou délocalisation d'entreprises, pertes d'exploitation...

4.4.2. *Acceptabilité sociale du projet*

Acceptabilité sociale du projet :	
Le projet constitue une amélioration du service ferroviaire	
Les nouvelles haltes et gares correspondent à un besoin et sont judicieusement positionnées	
Le choix des opérations est globalement accepté par la population	
Les impacts du projet sur les propriétés bâties (habitations, industries, commerces) sont globalement justifiés et nécessaires : les expropriations envisagées sont nécessaires pour atteindre les objectifs visés par le projet mis à l'enquête (cf. expropriations)	
Le projet est rentable sur l'aspect socio-économique	

Le projet va permettre de créer 3 REM, Réseaux Express Métropolitains pour les agglomérations d'Aix-Marseille, Toulon et la Côte d'Azur. Les nouvelles gares et haltes vont améliorer la desserte des territoires. Le choix des opérations est globalement accepté par la population excepté les riverains les plus exposés aux nuisances (Cannes Marchandises, Bifurcation Cannes-Grasse), subissant des expropriations ou emprises foncières (Impasse de la Genestelle et Chemin Saint-Louis au Rove à Marseille) ou craignant un enclavement de leur noyau villageois (Saint-André à Marseille).

4.4.3. *Qualité et Cadre de vie*

QUALITE ET CADRE DE VIE	
Les nuisances pour les populations locales sont globalement acceptables (bruit, vibrations)	
Le projet favorise un aménagement urbain de qualité	
Le projet apporte un confort pour la mobilité professionnelle et de loisirs au quotidien	
Le projet favorise le développement de la multimodalité dans les déplacements	
L'organisation et les impacts du chantier sont bien gérés	
Les risques naturels et technologiques pour les personnes et les biens sont réduits et maîtrisés	
L'impact paysager est pris en compte et acceptable	

Les riverains ont fait part de leur inquiétude concernant les nuisances (sonores et vibratoires) en phase chantier et à la mise en œuvre du projet. De plus, les mesures sonores pour l'état initial ont été réalisées pendant une période de faible activité (Février 2021 pendant la crise sanitaire).

La Commission estime que les nouvelles gares et haltes s'intègrent dans des projets urbains structurants de qualité ; elles amélioreront la desserte des territoires grâce à leur définition intermodale cohérente avec les transports collectifs et accessible aux modes actifs.

Certains chantiers seront très longs et les dispositions réglementaires pour des occupations « temporaires » ne sont pas suffisantes.

Les risques naturels ont été pris en compte et seront étudiés de façon plus détaillée dans les phases d'AVP, Avant-Projet et de réalisation.

4.4.4. Effets sur l'environnement

EFFETS SUR L'ENVIRONNEMENT	
Les impacts du chantier sur les milieux naturels sont bien identifiés, limités et corrigés	
L'impact du projet sur les eaux superficielles et souterraines est limité et correctement corrigé	
L'impact du projet sur la biodiversité est limité et correctement maîtrisé	
Le projet prend en compte le volet environnemental du développement durable	

Compte-tenu que le projet ne comporte pas de section nouvelle excepté la traversée souterraine de Marseille et que les opérations du projet sont en majorité réalisées sur des emprises SNCF, l'impact sur les milieux naturels est limité. La Commission considère que pour chacune des opérations la séquence ERC Eviter-Réduire-Compenser a été appliquée. Le projet prend en compte l'impact sur les eaux superficielles et souterraines.

4.4.5. Critère relatif à la MECDU

CRITERE RELATIF A LA MECDU	
Le Maître d'ouvrage s'est efforcé de limiter la consommation d'espaces verts, EVP, EBC	
Le Maître d'ouvrage a bien intégré les règles d'urbanisme dans son projet	

Le projet ne comporte pas de section nouvelle excepté la traversée souterraine de Marseille et se réalisera majoritairement dans les emprises de la SNCF. Les MECDU, Mises en Compatibilité des Documents d'Urbanisme sont limitées à 6 communes. Cependant, la Commission d'enquête estime que le Maître d'Ouvrage n'a pas traduit de façon assez précise ses modifications dans les documents d'urbanisme : zonage, règlement ...

4.5. CONCLUSION SUR L'ANALYSE BILANTIELLE

Au vu de la grille d'évaluation de l'analyse bilantielle sur le caractère d'utilité public ou non du projet, la Commission d'enquête considère que le bilan du projet de réalisation des phases 1&2 de la LNPCA met en évidence que les avantages qu'il présente l'emportent sur les inconvénients. La Commission d'enquête se prononce donc pour la DUP, Déclaration d'Utilité Publique de réalisation des phases 1&2 de la LNPCA.

LNPCA ANALYSE BILANTIELLE	
CARACTERE D'INTERET GENERAL DU PROJET	
Nécessité et cohérence du projet	
Le projet participe à la transition énergétique	
Le projet participe à la réduction de la pollution de l'air	
Le projet est cohérent avec la politique européenne des transports	
L'opération est cohérente avec la politique nationale des transports	
L'opération est cohérente avec le SRADDET	
La réalisation du projet améliore la mobilité au quotidien	
La réalisation du projet améliore la desserte voyageurs régionale	
La réalisation du projet améliore la desserte voyageurs nationale et internationale	
Le projet est cohérent avec la politique européenne pour le fret	
LES EXPROPRIATIONS	
Les expropriations envisagées sont nécessaires pour atteindre les objectifs visés par le projet mis à l'enquête (cf acceptabilité du projet)	
BILAN COÛTS/AVANTAGES DE LA REALISATION DU PROJET	
Intérêt économique du projet :	
L'évaluation socio-économique est solide et apporte un bilan positif	
Le projet favorisera l'attractivité économique régionale et le développement du tourisme	
Les retombées économiques du chantier seront importantes	
Les conséquences économiques négatives du projet : impact sur les commerces, les entreprises, l'industrie, l'activité agricole, sont maîtrisées	
Acceptabilité sociale du projet :	
Le projet constitue une amélioration du service ferroviaire	
Les nouvelles haltes et gares correspondent à un besoin et sont judicieusement positionnées	
Le choix des opérations est globalement accepté par la population	
Les impacts du projet sur les propriétés bâties (habitations, industries, commerces) sont globalement justifiés et nécessaires : les expropriations envisagées sont nécessaires pour atteindre les objectifs visés par le projet mis à l'enquête	
Le projet est rentable sur l'aspect socio-économique	
QUALITE ET CADRE DE VIE	
Les nuisances pour les populations locales sont globalement acceptables (bruit, vibrations)	
Le projet favorise un aménagement urbain de qualité	
Le projet apporte un confort pour la mobilité professionnelle et de loisirs au quotidien	
Le projet favorise le développement de la multimodalité dans les déplacements	
L'organisation et les impacts du chantier sont bien gérés	
Les risques naturels et technologiques pour les personnes et les biens sont réduits et maîtrisés	
L'impact paysager est pris en compte et acceptable	
EFFETS SUR L'ENVIRONNEMENT	
Les impacts du chantier sur les milieux naturels sont bien identifiés, limités et corrigés	
L'impact du projet sur les eaux superficielles et souterraines est limité et correctement corrigé	
L'impact du projet sur la biodiversité est limité et correctement maîtrisé	
Le projet prend en compte le volet environnemental du développement durable	
CRITERE RELATIF A LA MECDU	
Le Maître d'ouvrage s'est efforcé de limiter la consommation d'espaces verts, EVP, EBC	
Le Maître d'ouvrage a bien intégré les règles d'urbanisme dans son projet	

5. CONCLUSION GENERALE ET AVIS DE LA COMMISSION SUR LA DUP

La Commission considère que le projet soumis à l'enquête publique est l'aboutissement de nombreuses phases de concertation qui se sont tenues depuis plusieurs années sur tous les territoires traversés par la ligne ferroviaire entre Marseille et Nice et qui avaient mobilisé de nombreuses personnes.

L'enquête publique s'est tenue du 17 janvier au 28 février 2022, soit une durée de 43 jours.

La Commission d'enquête s'est assurée que les modalités juridiques pour la conduite de l'enquête ont bien été respectées notamment en matière de préparation et de contenu et de mise à disposition des dossiers d'enquête auprès du public.

L'ensemble des prescriptions réglementaires nécessaires à l'information du public a été respecté. Des certificats d'affichage et les contrôles par huissiers l'ont attesté. Une information du public plus large a encore été effectuée sous la conduite du Maître d'ouvrage pour sensibiliser la population sur la tenue de l'enquête. Les nombreuses permanences assurées par la Commission d'enquête ont permis aux personnes qui souhaitaient un éclairage spécifique sur le projet de rencontrer un membre de la commission.

La Commission estime donc que l'enquête publique s'est passée dans de bonnes conditions et que toutes les personnes qui ont souhaité faire des observations ont eu la possibilité de s'exprimer.

La Commission s'est attachée à vérifier que le projet qui porte sur le développement des « Trains du quotidien » correspond aux attentes de la population et des élus en matière de mobilité, à travers les six objectifs affichés :

1. Augmenter l'offre ferroviaire,
2. Améliorer les temps de parcours,
3. Offrir un service plus fiable en améliorant la robustesse et la régularité,
4. Préserver le développement du fret ferroviaire,
5. Améliorer la desserte des territoires grâce à de nouvelles gares intermodales,
6. Créer une synergie avec les projets urbains structurants

La Commission a constaté que le projet des Phases 1&2 LNPCA, par ses caractéristiques techniques permettra d'augmenter significativement l'offre ferroviaire et renforcera la fiabilité du service ferroviaire et la robustesse du système. Elle considère qu'il n'est pas possible d'atteindre ces objectifs sans réaliser les investissements conséquents prévus au projet des Phases 1&2 LNPCA contrairement aux observations d'une partie du public au cours de l'enquête.

La Commission souligne particulièrement l'importance accordée aux gares et halte avec l'ambition d'en faire des PEM, Pôles d'Echange Multimodal. Elle note spécifiquement l'intérêt peu contesté de la création de la gare souterraine de Saint-Charles de Marseille qui évite le rebroussement actuel (gain de temps de 20 minutes par trajet) et qui permet également la création de nouveaux axes de circulation comme Miramas-Aubagne qui devraient drainer de nouveaux usagers du train.

La Commission indique que des investissements importants restent encore à faire par le Maître d'ouvrage mais aussi par les Collectivités territoriales concernées pour que ces gares deviennent de

véritables PEM Pôles d'Echanges Multimodal. C'est le cas pour la commune de Marseille avec la réalisation attendue de lignes de tramway, de pistes cyclables, de parkings vélos notamment. C'est également l'enjeu dans le Var pour les gares de Saint-Cyr-sur-Mer, La Pauline sur les communes de La Garde et La Crau, Carnoules où des compléments d'équipements sont nécessaires pour raccorder les gares aux secteurs et aux territoires périphériques. Il en est de même dans les Alpes-Maritimes, notamment pour la nouvelle gare de Cannes la Bocca dans un quartier en devenir actuellement peu desservi.

La Commission reconnaît le travail réalisé par le Maître d'ouvrage pour inscrire les opérations dans les projets urbains portés par les différentes villes traversées tout en constatant des insuffisances et des manques dans certains cas. A Marseille, la Commission note en effet que l'ambition d'une gare à 360° reliée à l'ensemble des quartiers périphériques doit encore être approfondie. A Saint-Cyr-sur-Mer, l'insertion de la nouvelle gare dans le quartier dans lequel elle s'inscrit devra être précisée que ce soit en matière de voirie, d'architecture et de services. C'est aussi le cas pour la gare nouvelle de Cannes La Bocca qui s'inscrit dans un nouveau quartier de Cannes à construire qui devra prévoir l'ensemble des axes de desserte de rabattement (transports en commun, parkings voitures et vélos, pistes cyclables...) et l'ensemble des services d'accompagnement nécessaire à la réussite du projet.

La Commission prend en compte que l'étude socio-économique qui a fait l'objet d'un avis favorable du SGPI, démontre que le projet est rentable pour la collectivité. Les analyses montrent aussi que ce projet favorisera l'activité économique et le développement de l'emploi dans la région.

Cependant, **la Commission reconnaît** certains impacts négatifs du projet : le trafic ferroviaire étant destiné à augmenter, les nuisances sonores engendrées par ce trafic supplémentaire est mal perçue par les personnes qui le subissent déjà. Face à la contestation sur les données de base ayant été utilisées (réalisées pendant la pandémie, période de faible trafic). Il conviendra de lever les doutes sur le sujet et de s'assurer qu'en phase exploitation et au cours du temps que les données relevées sur le plan sonore restent bien dans les normes réglementaires.

En matière de mesures de protection contre les nuisances sonores et vibratoires, **la Commission a pris en compte** les engagements du Maître d'ouvrage d'intervenir par création de murs anti bruit bas et tapis anti vibratoires pour les parties exposées.

A noter que l'impact du projet sur les milieux naturels sensibles est relativement faible globalement. Le site de La Pauline dans le Var est l'exception dans le projet mais un dispositif de compensation prévu devrait pouvoir remédier à la perte de milieu inévitable.

Le projet des Phases 1&2 LNPCA comportant des opérations importantes, certaines phases de chantier vont durer longtemps, jusqu' à 13 ans sur la gare de Marseille. **La Commission estime** donc nécessaire de mettre en place des moyens pour réduire au maximum les conséquences des chantiers pour les populations et les activités économiques environnantes. Une attente très forte des populations a été relevée en matière d'information durant les phases de chantier. Le Maître d'ouvrage devra donc prévoir un dispositif approprié pour informer les populations et pour recueillir les doléances et les questions.

Finalement, le projet étant réalisé pour une grande part sur des emprises ferroviaires l'impact sur le foncier privé reste relativement limité. Néanmoins, certaines opérations (notamment les entrées de tunnels sur Marseille) ont des conséquences sur des propriétés privées. Il conviendra d'accompagner au mieux les personnes concernées.

Concernant le Fret, **la Commission regrette** que le projet ne soit pas à la hauteur des enjeux face à des axes routiers et autoroutiers saturés.

En conclusion, la Commission approuve les opérations du projet qui sont adaptées aux objectifs fixés mais demande des précautions et des spécifications particulières en phase d'exploitation comme en phase chantier pour limiter les nuisances.

In fine, la Commission a réalisé une analyse bilantielle de laquelle il ressort que le projet présente bien un caractère d'intérêt général s'inscrivant notamment dans les politiques européennes liées à la transition énergétique et à la réduction de la pollution de l'air. Il est aussi cohérent avec les documents des plans et programmes de niveau supérieurs.

La Commission relève d'une façon générale que les nuisances pour les populations sont prises en compte et que les conséquences sur l'environnement restent limitées. Par ailleurs, les acquisitions foncières nécessaires au projet sont justifiées.

En conséquence,

La Commission d'enquête donne un Avis favorable à la DUP, Déclaration d'Utilité Publique pour la réalisation des Phases 1 et 2 de la LNPCA avec les réserves suivantes :

Nuisances

1. La Commission d'enquête demande que SNCF R prenne l'engagement de refaire des mesures sonores avant, pendant et après travaux afin de valider (ou invalider) les bases des études acoustiques présentées dans le dossier qui s'appuient sur un relevé fait en février 2021 pendant la crise sanitaire, période de faible fréquentation.
2. La Commission d'enquête demande que SNCF R prenne aussi l'engagement de faire réaliser une étude acoustique complémentaire, pour vérifier les résultats des modélisations acoustiques présentées dans le dossier, pour comparer mono et pluri exposition, et pour affiner les hypothèses de prévisions d'évolution. En cas d'écart non acceptable à dire d'experts pour les riverains, SNCF-R devra prendre des mesures correctrices.
3. La Commission d'enquête demande au Maître d'ouvrage de s'engager à procéder à la pose de systèmes antivibratoires, tels que décrits dans son mémoire en réponse aux questions de la commission, dans les zones avec bâtiments exposés des villes et des gares traversées, pour toutes les opérations avec travaux du projet phases 1 et 2 LNPCA.

Impact foncier

4. La Commission d'enquête demande à ce que le Maître d'ouvrage s'engage à une communication spécifique auprès des personnes concernées par des emprises foncières (particuliers ou entreprises) dès l'officialisation de la DUP :
 - Expropriation ou délocalisation,
 - Occupation temporaire,
 - Tréfonds.

Phase travaux

5. La Commission d'enquête demande que SNCF R s'engage à ne pas écarter les mesures de protection contre les nuisances en phase chantier, au motif que les nuisances sont temporaires. Le caractère exceptionnel du chantier et sa durée de 6 à 13 ans selon les sites,

imposent la mise en place de mesures de protection durables dans les secteurs les plus exposés (Saint Charles, Saint-André).

6. Durant toute la durée des travaux et sur l'ensemble des sites de travaux la Commission demande à SNCF R de s'engager à :
 - La création de comités de suivi des travaux associant les représentants des communes concernées, des associations et des riverains,
 - La mise en place d'un système de communication au quotidien pour l'information des riverains sur le déroulement du chantier avec un dispositif de prise en compte des suggestions et réclamations,
 - Un dispositif d'informations sur un site internet devra également être mis en place.
7. Pour la phase chantier, SNCF R s'engage à renforcer l'information dans le quartier Saint-Charles à Marseille, auprès des habitants, CIQ, syndicats de copropriété.... La mise en place d'une « maison du projet » permettrait au public de venir s'informer sur l'opération en cours, sur l'avancement des travaux et de s'exprimer en cas de difficulté avérée.

Gare Saint Charles

8. Pour le passage piéton sous voies de la gare Saint-Charles, la Commission d'enquête demande au Maître d'Ouvrage de s'engager à revoir en AVP et en programme de base un traitement de l'ouvrage, à la hauteur de l'objectif affiché « de recoudre les deux rives de la ville » : élargissement du passage autour de 20 à 25m, maintien de son ouverture sur de larges périodes horaires, mise en valeur paysagère de l'étroit parvis qui relie la gare historique à l'entrée du passage côté rue Honnorat en direction de la gare Saint-Charles, en prolongement du parvis existant.

Milieu naturel

9. La Commission d'enquête demande que l'espace boisé classé (EBC) de Saint-Jean du Désert soit conservé juridiquement et que sa réduction soit strictement limitée au passage des camions pour le chantier.

Par ailleurs, la Commission énonce les recommandations suivantes :

Pour l'ensemble du projet :

1. Le Maître d'ouvrage devra définir un interlocuteur référent et le faire connaître pour répondre à toute réclamation concernant les préjudices aux biens privés.

Etoile Marseillaise

Saint-André

2. La Commission d'enquête recommande de coordonner la suppression du passage à niveau n°2 à Saint-André sur la commune de Marseille avec la mise en place du nouveau plan de mobilité de la Métropole Aix Marseille Provence qui interviendra à partir de 2025.

Gare Saint-Charles

3. La Commission d'enquête recommande au Maître d'ouvrage de préciser les conditions de circulation et les conditions de stationnement prévisibles à terme aux abords de la gare Saint-Charles. Les études parlent de « rabattement routier autour de la gare et d'augmentation de la circulation ». Des mesures d'accompagnement s'imposent pour préserver l'accès et la qualité de vie du centre-ville.

CTN les Aygalades

4. La Commission d'enquête recommande au Maître d'ouvrage de s'engager avec les responsables du CTN, Centre Transfert Nord, dans une étude précise de l'exploitation du CTN en phase chantier et ensuite pour la modification de l'accès après travaux en tenant compte des contraintes d'accès de quartiers environnants.

Tunnel à La Delorme

5. La Commission d'enquête recommande à SNCF R d'assurer les conditions de concertation et d'adhésion des habitants à l'opération de démolition /relogement de la cité Bassens 2 en lien avec toutes les parties prenantes.

Milieu naturel

6. La Commission d'enquête recommande pour l'accès au CTN que des mesures compensatoires soient prévues pour la préservation du ruisseau des Aygalades une fois que la solution technique sera déterminée.
7. La Commission d'enquête recommande au Maître d'ouvrage d'étudier des solutions pour maintenir le Village de la Ferme du Talus ou proposer une délocalisation acceptable.

Impact paysager

8. La Commission d'enquête recommande au Maître d'ouvrage de prévoir un traitement paysager en pleine terre du parvis de la gare Saint-Charles (surfaces en vert sur le plan général des travaux).
9. La Commission d'enquête recommande de prévoir un traitement paysager des limites ouest du faisceau d'Arenc lors de l'aménagement du boulevard des bassins de Radoub en bord de mer.

Economie

10. La Commission d'enquête recommande au Maître d'ouvrage d'étendre la concertation mise en place sur la ZI de la Parette (groupe de travail des acteurs socio-économiques coordonné par la CCI) aux autres secteurs concernés par des délocalisations et /ou expropriations d'entreprises (Saint-André, Saint-Louis, les Aygalades, La Delorme).

Navette toulonnaise

Saint-Cyr-sur-Mer

11. La Commission d'enquête recommande au Maître d'ouvrage d'associer rapidement le gestionnaire de la voirie du chemin de Sorba avec la commune pour définir les conditions techniques et financières de réalisation d'un ouvrage (Pont-Rail) qui permettra de régler les problèmes de sécurité.
12. Sur la même commune, La Commission d'enquête recommande que soient actées dans la DUP les opérations suivantes, dont une grande partie est proposée par le maire de Saint-Cyr-sur-Mer dans sa lettre du 24 février 2022. Elles compenseraient les critiques dont a fait l'objet le site tout en renforçant la synergie voulue entre les deux projets concomitants, celui du PEM, Pôle d'Echange Multimodal et celui de l'urbanisation d'un quartier à l'abandon. Il s'agit :
 - De l'élargissement à 12,5 m de la voie d'accès principale (chemin de Taccone),
 - De la mise au même gabarit de la partie routière du pont sur l'avenue des Lecques et de la mise en double sens de l'avenue des Lecques entre le pont et le chemin de Taccone,
 - De la réservation des rez-de-chaussée des immeubles face à la gare pour des activités liées au PEM,
 - De la réintégration des parkings au nord de la gare actuelle dans l'OAP,
 - De la possibilité d'accès aux quais par le nord afin de permettre aux piétons et cyclistes d'y accéder par le chemin de la Bourrasque.

Si ces aménagements étaient réalisés, le PEM pourrait être un quartier animé et attractif. Il pourrait rapidement devenir le point d'accès à toute la communauté Sud Sainte-Baume.

La Pauline

13. La Commission d'enquête recommande une coordination technique et stratégique pour le développement des infrastructures routières par rapport au devenir socio-économique, universitaire et urbain du secteur de la Pauline, communes de LA GARDE et LA CRAU. Cette coordination est également demandée avec les partenaires concernés pour le développement des cheminements en mode doux autour du PEM de la Pauline.

Carnoules

14. Compte-tenu que les lignes ferroviaires vers le haut Var ne seront pas remises en service, la Commission d'enquête recommande au Maître d'ouvrage de participer à une réflexion globale du développement de Carnoules en PEM, Pôle d'Echange Multimodal.
La Commission d'enquête recommande au Maître d'ouvrage de modifier le gabarit du PR de Maisons Neuves à Carnoules en vue du futur développement du PEM de Carnoules.

Navette azurienne

15. En matière de risques naturels, la Commission d'enquête recommande au Maître d'ouvrage de sensibiliser les responsables des gares et du personnel roulant en s'inspirant des mesures préconisées par le DICRIM (Document d'Information Communal sur les Risques Majeurs) de la commune de Cannes.

Fret

16. La Commission d'enquête recommande qu'une réflexion soit menée sur le FRET entre les différents partenaires concernés : acteurs socio-économiques comme CCI, UPE13 les collectivités territoriales, les associations et SNCF R.

Etabli en pleine concertation des membres de la commission d'enquête, telles sont les conclusions motivées et avis de celle-ci.

Fait à Aix-en-Provence, le 22 Avril 2022

Maurice COURT Président de la Commission d'Enquête 	Jean-Marc GUSTAVE 
Frédéric ALLAIN 	Léonard LOMBARDO 
Bernard ALTENBACH 	Jean-Pierre PERRIN 
Bernard ARGIOLAS 	Catherine PUECH 
Jacques BRANELLEC 	Paul-Denis SOLAL 
Fabienne CARRIAS-BOURGOIN 	Marc SOREL 
Caroline CERRATO 	Denis SPALONY 
Olivier FERNANDEZ 	Christian TORD 
Bernard GUEDJ 	Giovanni VALASTRO 

6. CONCLUSIONS MOTIVEES ET AVIS DE LA COMMISSION SUR LES MECDU

Les dossiers de MECDU Mise en Compatibilité des Documents d'Urbanisme ont fait l'objet de très peu de contributions lors de l'enquête car les observations concernent le projet lui-même dans son ensemble et ont été traitées dans le dossier de la DUP. Très peu de personnes se sont intéressées aux incidences règlementaires du projet et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme traitée par la MECDU.

Ainsi, les 21 contributions déposées se partagent en 3 catégories d'observations :

- Une mobilisation des habitants de Saint-Jean du désert à Marseille contre un projet de suppression d'EBC (9),
- Des avis contradictoires sur l'OAP de la gare de Saint-Cyr-sur-Mer (5 + élu),
- Des avis sur le dossier de MECDU exprimés par les Personnes Publiques (Mairies, Métropole, DDTM).

La Commission d'enquête a elle-même analysé attentivement le dossier et relevé un certain nombre d'observations, sur la forme et sur le fond.

La Commission a tiré le bilan des modifications demandées aux PLU de six communes à travers le dossier de MECDU, pour permettre la réalisation du projet LNPCA.

Ce bilan repose sur l'examen de toutes les pièces des dossiers : PADD, OAP, Règlement graphique et écrit, ER Emplacements Réservés, Servitudes d'attente, Documents supra-communaux.

Il permet d'émettre un avis sur la pertinence des mesures de mise en compatibilité qui ont été sélectionnées sur trois critères :

- Elles doivent être nécessaires et obligatoires à la mise en œuvre du projet,
- Elles doivent être compatibles avec les pièces du PLU opposables au tiers (OAP et règlement) et avec les documents supra-communaux,
- L'analyse de la compatibilité impose la superposition des aménagements avec les pièces graphiques du PLU en vigueur au moment de l'enquête.

Ce bilan se présente en deux parties :

- Un bilan global qui fait ressortir des observations valables pour toutes les communes,
- Un bilan par commune qui relève les points sensibles des territoires, propres à chaque territoire.

6.1. BILAN GLOBAL

Compte-tenu de la nature même du projet qui est un aménagement de ligne existante, inséré en grande partie en zone urbaine, où se positionnent les haltes et les gares, on peut considérer que le dossier de MECDU va rester assez simple et se réduire à des emprises et à des adaptations de règlement.

Des emprises peuvent être faites pour l'implantation de l'ouvrage lui-même et sont dans ce cas incontournables. Mais elles peuvent aussi être demandées pour les zones de travaux, ce qui entraîne quelques contestations et révisions.

L'adaptation du règlement est nécessaire dans les communes où les règles ne permettent pas la réalisation du projet. Une réglementation adaptée est inscrite dans les dispositions générales et dans le règlement des zones traversées. Mais la Commission relève que la modification des règlements peut avoir des incidences sur des zones beaucoup trop étendues. Elle demande leur réduction.

Alors que les modifications demandées sont assez simples, la Commission regrette qu'elles soient présentées par des plans partiels, à petite échelle, peu lisibles et difficile à situer. Il manque aussi dans les dossiers un tableau récapitulatif des surfaces modifiées (zones et espaces verts impactés). Ce tableau, accompagné d'un plan du PLU par commune qui reporte toutes les modifications apportées, sont des pièces indispensables pour l'appréciation générale du dossier et pour la mise en œuvre des mesures après de DUP.

La suppression des ER Emplacements Réservés et des servitudes d'attente, ainsi que la cohérence des mesures avec les orientations des documents supra-communaux, n'appellent pas d'observation de la part de la Commission.

Le bilan par commune fait ressortir des points sensibles concernant les OAP, le règlement et les espaces verts.

6.2. BILAN PAR COMMUNE

6.2.1. *Marseille*

6.2.1.1. PLU de référence

Les opérations du projet LNPCA s'inscrivent, dans le département des Bouches-du-Rhône, sur la commune de Marseille qui fait partie d'un PLU intercommunal qui regroupe 18 communes et qui a été approuvé le 19 décembre 2019.

6.2.1.2. Rapport et PADD

Le rapport de présentation du PLUi évoque le projet LNPCA « en dénouant le nœud ferroviaire de Saint-Charles, le projet LNPCA permettra d'améliorer significativement l'offre ferroviaire. De grands projets de restructuration de la porte d'entrée majeure du territoire sont en cours d'étude pour la création d'une gare souterraine dédiée à l'accueil du projet LNPCA ».

Le PADD dans les ambitions du projet métropolitain se fixe de « faciliter la réalisation des projets d'infrastructures ferroviaires. »

6.2.1.3. OAP (Opération d'Aménagement et de Programmation)

Le projet rencontre deux OAP, avec lesquelles il est compatible : l'OAP Quartiers Libres au centre de laquelle se trouve la nouvelle gare à Saint-Charles, et l'OAP Euromed 2 qui inclut une partie du faisceau d'Arenc.

6.2.1.4. Règlement graphique et écrit

Le projet traverse exclusivement des zones urbaines, industrielles ou commerciales dans lesquelles, les équipements d'intérêt collectif ainsi que les services publics de type infrastructures ou

ouvrages d'art sont admis. Il ne nécessite pas de modification de zones mais la suppression de divers éléments graphiques (espaces verts, ER, servitudes).

Le règlement doit être modifié pour permettre la réalisation des travaux envisagés (ex : adapter les règles de gabarit pour les ouvrages nécessaires au projet, autoriser les zones de travaux et les occupations temporaires des zones de chantier, etc...). Ces règles introduites dans les dispositions générales et dans le règlement des zones traversées (U et AU) comportent des conditions pour encadrer les autorisations : (règles valables exclusivement pour LNPCA phases 1&2, prise en compte des nuisances et de l'impact paysager, remises en état après chantier, etc...), mais en les introduisant dans le règlement des surfaces traversées, elles portent sur des surfaces importantes.

Pour éviter toute dispersion des zones de travaux, des nuisances et des trafics camions sur le territoire, la Commission d'enquête suggère d'ajouter une condition de localisation des zones de travaux à proximité des ouvrages ferroviaires (distance à apprécier).

6.2.1.5. Espaces verts (EBC, EVP, alignements d'arbres)

Le projet demande la suppression de plusieurs éléments du patrimoine et espaces verts (EBC, EVP et alignements d'arbres), « lorsqu'ils sont directement impactant », c'est-à-dire situés dans les emprises du projet ou « lorsqu'ils bloquent, de manière plus globale, l'exécution des travaux ». La démarche ne distingue pas ces deux catégories d'emprises.

La Commission d'enquête considère que les obstacles situés sur l'emprise même du projet sont incontestables, mais que les obstacles qui gênent les travaux méritent d'être reconsidérés pour rechercher une solution alternative.

De plus, dans un territoire très urbanisé où les espaces verts sont rares, il serait pertinent de tenir compte de la valeur des EBC, Espaces Boisés Classés et de mesurer l'intensité de l'impact de leur destruction qui est irréversible et réduit l'intérêt de la restitution après travaux.

Pour cette raison, la Commission d'enquête soutient la requête des habitants du quartier Saint-Jean du Désert et émet une réserve en faveur du maintien de l'EBC, dont seule la partie sud peut être réduite pour l'accès à la zone de chantier.

Sur le ruisseau des Aygalades menacé par le projet de modification des accès au CTN, la Commission demande d'adapter des solutions de remise en état lorsqu'une solution sera arrêtée.

6.2.1.6. ER, Servitudes d'attente, Documents supra-communaux

Pas d'observation.

6.2.1.7. Avis de la Commission d'enquête pour la MECDU de Marseille

Après examen de ces modifications,

La Commission d'enquête émet un AVIS FAVORABLE à la demande de MECDU Mise en Compatibilité du Document d'Urbanisme de MARSEILLE dans le cadre de la DUP, Déclaration d'Utilité Publique du projet des Phases 1&2 LNPCA avec LES RESERVES SUIVANTES :

1. Joindre au dossier un plan du PLU et un tableau des surfaces portant l'ensemble des modifications apportées,

2. Préserver l'EBC de la butte boisée de Saint-Jean du Désert à la Parette, en réduisant l'emprise aux stricts besoins d'un accès chantier.

ET DES RECOMMANDATIONS :

- Introduire dans le règlement une règle de proximité des zones de travaux par rapport aux ouvrages ferroviaires afin d'éviter une dispersion des nuisances sur le territoire
- Revoir les mesures de préservation du ruisseau des Aygalades, lorsque les solutions de desserte du quartier seront arrêtées.

6.2.2. Saint-Cyr-sur-Mer

6.2.2.1. PLU de référence

Les opérations du projet LNPCA, dans le département du Var, se développent pour partie sur la commune de Saint-Cyr-sur-Mer, qui dispose d'un PLU approuvé le 14 juin 2016.

6.2.2.2. Rapport et PADD

Le rapport du PLU ne fait aucune mention du projet LNPCA. Par contre, le PADD dans les orientations générales, fixe une orientation compatible avec le projet : « valoriser le secteur stratégique du triangle : chemin des Pradeaux, Gare, avenue des Lecques (Pôle multimodal d'échanges) ».

6.2.2.3. OAP (Opération d'Aménagement et de Programmation)

Le projet LNPCA a été présenté à l'enquête dans l'OAP Pradeaux-Gare inscrite au PLU de 2016, mais déplacé de 300m vers l'ouest pour des raisons techniques. Ce changement modifiant sensiblement l'OAP, sur un emplacement destiné à des logements dans le cadre d'une opération de renouvellement urbain, n'a pas été argumenté dans le dossier de MECDU et a suscité un vaste débat à l'échelle de la commune, sur d'autres variantes possibles. Ce débat a conduit la commune à préciser et argumenter son projet, pour montrer sa compatibilité avec les orientations du PLU et l'implantation de la nouvelle gare.

La Commission d'enquête estime que ce changement significatif doit être concrétisé dans le dossier de MECDU, à l'appui des éléments transmis par la commune.

6.2.2.4. Règlement graphique et écrit

Le projet sur Saint-Cyr-sur-Mer s'inscrit dans un assez grand nombre de zones : UDa, N, UC, UAa, UBb, UEa, UR, A. Il suscite des modifications de zonage : réduction des zones A et N, instauration d'un périmètre de travaux ferroviaires. Les changements demandés ne semblent pas de grande ampleur et se limitent aux abords même des ouvrages ferroviaires. Toutefois, l'absence totale de zonage d'ensemble et de chiffrage des zones modifiées ne permet pas de bien apprécier l'incidence du projet.

Le règlement doit être modifié pour permettre la réalisation des travaux envisagés (ex : occupations temporaires des zones de chantier, règles de gabarit pour les ouvrages...). Ces règles qui comportent un assez grand nombre de prescriptions pour encadrer ces autorisations sont inscrites dans les dispositions générales et dans le règlement des zones traversées.

A l'image de ce qui est fait pour préserver la zone agricole (sous-zonage le long de la voie ferrée), la Commission d'enquête estime pertinent, dans les autres zones traversées, de fixer une condition de distance entre les ouvrages ferroviaires et les zones de travaux, afin d'éviter une dispersion des nuisances et des trafics de camions sur le territoire.

6.2.2.5. Espaces verts (EBC)

Le projet impacte des EBC, Espaces Boisés Classés qui « sont susceptibles de remettre en cause l'accessibilité aux ouvrages ferroviaires ».

Dans la mesure où les EBC Espaces Boisés Classés ne sont pas localisés sur l'emprise même du projet, la Commission d'enquête estime que tout doit être mis en œuvre pour les préserver car leur destruction ne pourra jamais être compensée.

6.2.2.6. ER, Servitudes d'attente, documents supra-communaux

Pas d'observation.

6.2.2.7. Avis de la Commission d'enquête pour la MECDU de Saint-Cyr-sur-Mer

Après examen de ces modifications,

La Commission d'enquête émet un AVIS FAVORABLE à la demande de MECDU Mise en Compatibilité du Document d'Urbanisme de SAINT-CYR-SUR-MER dans le cadre de la DUP, Déclaration d'Utilité Publique du projet des Phases 1&2 LNPCA avec LES RESERVES SUIVANTES :

1. Joindre au dossier un plan du PLU et un tableau des surfaces portant l'ensemble des modifications apportées
2. Etayer la présentation de l'OAP de Saint-Cyr-sur-Mer, selon les éléments transmis par le maire lors de l'enquête

ET DES RECOMMANDATIONS :

- Introduire dans le règlement une règle de proximité des zones de travaux par rapport aux ouvrages ferroviaires afin d'éviter une dispersion des nuisances sur le territoire.
- Préserver les espaces boisés classés dès lors que leur suppression n'est pas strictement nécessaire à l'emprise du projet.

6.2.3. **La Garde**

6.2.3.1. PLU de référence

Les opérations du projet LNPCA, dans le département du Var, concernent en partie la commune de la Garde, qui dispose d'un PLU approuvé le 15 décembre 2020.

6.2.3.2. Rapport et PADD

Le rapport de présentation et le PADD de la Garde ne font pas état de l'opération LNPCA, mais définissent une orientation compatible avec le projet : l'amélioration de l'accessibilité et de la desserte du territoire communal et le développement du secteur de la Pauline, conditionné à la réalisation de nouvelles infrastructures de desserte. Toutefois, la commune affiche clairement qu'elle n'est pas favorable au projet de réaménagement de la gare de la Pauline.

Dans le cadre de l'examen conjoint, la commune a exprimé un avis défavorable au projet de réaménagement de la gare de la Pauline et demande un projet plus ambitieux sur les conditions de desserte, considérant que le projet actuel ne répond pas aux problèmes de sécurité, de saturation des axes routiers et de manque de cheminements doux sécurisés.

La Commission d'enquête estime que les études doivent se poursuivre avec les élus locaux pour trouver une solution qui puisse mieux répondre à ces exigences.

6.2.3.3. OAP (Opération d'Aménagement et de Programmation)

Le périmètre du projet ne concerne aucune OAP.

6.2.3.4. Règlement graphique et écrit

Le projet s'inscrit dans des zone A, UG, UI, et suscite un changement de zonage : réduction de la zone A, instauration d'un périmètre de travaux ferroviaires en zone A. Les changements demandés ne semblent pas de grande ampleur et se limitent aux abords même des ouvrages ferroviaires. Toutefois, l'absence totale de zonage d'ensemble et de chiffrage des zones modifiées ne permet pas de bien apprécier l'incidence du projet.

Le règlement doit être modifié pour permettre la réalisation des travaux envisagés (ex : occupations temporaires des zones de chantier, règles de gabarit pour les ouvrages...). Ces règles qui comportent un assez grand nombre de prescriptions pour encadrer ces autorisations sont inscrites dans les dispositions générales et dans le règlement des zones traversées.

A l'image de ce qui est fait pour préserver la zone agricole (sous-zonage le long de la voie ferrée), la Commission d'enquête considère pertinent, dans les autres zones traversées, de fixer une condition de distance entre les ouvrages ferroviaires et les zones de travaux, afin d'éviter une dispersion des nuisances et des trafics camions sur le territoire.

6.2.3.5. Espaces verts

Le projet ne concerne aucun espace vert.

6.2.3.6. ER, Servitudes d'attente, documents supra-communaux

Pas d'observation.

6.2.3.7. Avis de la Commission d'enquête pour la MECDU de La Garde

Après examen de ces modifications,

La commission d'enquête émet un AVIS FAVORABLE à la demande de MECDU Mise en Compatibilité du Document d'Urbanisme de LA GARDE dans le cadre de la DUP Déclaration d'Utilité Publique du projet des Phases 1&2 LNPCA avec LA RESERVE SUIVANTE :

1. Joindre au dossier un plan du PLU et un tableau des surfaces portant l'ensemble des modifications apportées

ET DES RECOMMANDATIONS

- Affiner les études pour proposer des solutions d'amélioration des accès qui répondent aux attentes des élus.
- Introduire dans le règlement une règle de proximité des zones de travaux par rapport aux ouvrages ferroviaires afin d'éviter une dispersion des nuisances sur le territoire.

6.2.4. La Crau

6.2.4.1. PLU de référence

Les opérations du projet LNPCA, dans le département du Var, concernent en partie la commune de la Crau, qui dispose d'un PLU approuvé en 2012, qui a fait l'objet de deux modifications depuis cette date, dont la dernière approuvée le 27 mars 2019.

6.2.4.2. Rapport et PADD

Le rapport de présentation et la PADD n'évoquent pas le projet LNPCA. Les orientations du PADD sont tournées vers la préservation du patrimoine agricole et naturel, vers la qualité de vie et vers le développement des activités économiques traditionnelles. Toutefois, un objectif d'amélioration des modes de transports alternatifs est compatible avec le projet.

6.2.4.3. OAP (Opération d'Aménagement et de Programmation)

Le projet ne concerne pas d'OAP.

6.2.4.4. Règlement graphique et écrit

Le projet sur la commune de la Crau affecte la zone A et suscite une modification de zonage : réduction de la zone A, agrandissement zone UZ, instauration d'un périmètre de travaux ferroviaires potentiels en zone A. Les changements demandés ne semblent pas de grande ampleur et se limitent aux abords même des ouvrages ferroviaires. Toutefois, l'absence totale de zonage d'ensemble et de chiffrage des zones modifiées ne permet pas de bien apprécier l'incidence du projet.

Le règlement doit être modifié pour permettre la réalisation des travaux envisagés (ex : occupations temporaires des zones de chantier, règles de gabarit pour les ouvrages...). Ces règles qui comportent un assez grand nombre de prescriptions pour encadrer ces autorisations sont inscrites dans les dispositions générales et dans le règlement des zones traversées.

A l'image de ce qui est fait pour préserver la zone agricole (sous-zonage le long de la voie ferrée), la Commission d'enquête considère pertinent, dans les autres zones traversées, de fixer une condition de distance entre les ouvrages ferroviaires et les zones de travaux, afin d'éviter une dispersion des nuisances et des trafics de camions sur le territoire.

6.2.4.5. Espaces verts

Aucun espace vert n'est concerné par le projet sur la commune.

6.2.4.6. ER, Servitudes d'attente, documents supra-communaux

Pas d'observation.

6.2.4.7. Avis de la Commission d'enquête pour la MECDU de La Crau

Après examen de ces modifications,

La commission d'enquête émet un AVIS FAVORABLE à la demande de MECDU Mise en Compatibilité du Document d'Urbanisme de LA CRAU dans le cadre de la DUP Déclaration d'Utilité Publique du projet des Phases 1&2 LNPCA avec LA RESERVE SUIVANTE :

1. Joindre au dossier un plan du PLU et un tableau des surfaces portant l'ensemble des modifications apportées

ET UNE RECOMMANDATION :

- Introduire dans le règlement une règle de proximité des zones de travaux par rapport aux ouvrages ferroviaires afin d'éviter une dispersion des nuisances sur le territoire.

6.2.5. ***Carnoules***

6.2.5.1. PLU de référence

Les opérations du projet LNPCA, dans le département du Var, concernent en partie la commune de Carnoules, qui dispose d'un PLU approuvé le 11 février 2019.

6.2.5.2. Rapport et PADD

Le rapport de présentation du PLU et le PADD n'évoquent pas le projet LNPCA mais définissent des orientations qui sont compatibles avec le projet « aménagement d'un véritable pôle multimodal ».

6.2.5.3. OAP (Opération d'Aménagement et de Programmation)

Le projet empiète sur deux OAP compatibles avec les activités ferroviaires : l'OAP des Maisons Neuves dédiée aux activités artisanales et l'OAP de la gare réservée aux activités.

6.2.5.4. Règlement graphique et écrit

Le projet sur la commune de Carnoules concerne un grand nombre de zones : A, AU1a, AU1e, AU1ma, AU2a, AU2e, N, UC, UCa et UF. Il suscite des modifications de zonage : réduction des zones A et N, instauration d'un périmètre de travaux ferroviaires potentiels en zone A et N. Les changements demandés ne semblent pas de grande ampleur et se limitent aux abords même des ouvrages ferroviaires. Toutefois, l'absence totale de zonage d'ensemble et de chiffrage des zones modifiées ne permet pas de bien apprécier l'incidence du projet.

Le règlement doit être adapté pour permettre la réalisation des travaux envisagés (ex : occupations temporaires des zones de chantier, règles de gabarit pour les ouvrages...). Ces règles qui comportent un assez grand nombre de prescriptions pour encadrer ces autorisations sont inscrites dans les dispositions générales et dans le règlement des zones traversées.

A l'image de ce qui est fait pour préserver la zone agricole (sous-zonage le long de la voie ferrée), la Commission d'enquête considère pertinent dans les autres zones traversées de fixer une condition de distance entre les ouvrages ferroviaires et les zones de travaux, afin d'éviter une dispersion des nuisances et des trafics de camions sur le territoire.

6.2.5.5. Espaces verts

Aucun espace vert n'est concerné.

6.2.5.6. ER, Servitudes d'attente, documents supra-communaux

Pas d'observation.

6.2.5.7. Avis de la Commission d'enquête pour la MECDU de Carnoules

Après examen de ces modifications,

La commission d'enquête émet un AVIS FAVORABLE à la demande de MECDU Mise en Compatibilité du Document d'Urbanisme de CARNOULES dans le cadre de la DUP Déclaration d'Utilité Publique du projet des Phases 1&2 LNPCA avec LA RESERVE SUIVANTE :

1. Joindre au dossier un plan du PLU et un tableau des surfaces portant l'ensemble des modifications apportées

ET UNE RECOMMANDATION :

- Introduire dans le règlement une règle de proximité des zones de travaux par rapport aux ouvrages ferroviaires afin d'éviter une dispersion des nuisances sur le territoire.

6.2.6. **Cannes**

6.2.6.1. PLU de référence

Les opérations du projet LNPCA, sur le département des Alpes-Maritimes, concernent en partie la commune de Cannes, qui dispose d'un PLU approuvé le 18 novembre 2019.

6.2.6.2. Rapport et PADD

Le projet des phases 1&2 LNPCA est largement évoqué dans les pièces écrites du PLU, et notamment la création d'une gare nouvelle sur le site de Cannes Marchandises. Le PADD développe des objectifs pour cette gare qui participe au projet de « recomposition des activités économiques dans l'ensemble urbain « Cannes grand-ouest » accompagnant l'offre commerciale à proximité de la Bocca, et émergence d'une nouvelle centralité autour de la gare ».

6.2.6.3. OAP (Opération d'Aménagement et de Programmation)

Le projet ne concerne pas d'OAP.

6.2.6.4. Règlement graphique et écrit

Le projet sur la commune de Cannes s'inscrit dans les zones UBa, UBf, UC, UCa, Ufb, mais ne suscite pas de changement de zonage.

Le règlement doit être adapté pour permettre la réalisation des travaux envisagés (ex : autoriser les occupations temporaires des zones de chantier, déroger aux règles de gabarit pour les ouvrages dont peut avoir besoin le projet). Ces règles qui comportent un assez grand nombre de prescriptions pour encadrer ces autorisations sont inscrites dans les dispositions générales et dans le règlement des zones traversées.

Ces adaptations comportent un assez grand nombre de prescriptions pour encadrer ces autorisations : (règles valables exclusivement pour LNPCA phase 1 et 2, prise en compte des nuisances

et de l'impact paysager, remises en état après chantier, etc...), mais en les introduisant dans le règlement des surfaces traversées elles portent sur des surfaces importantes.

Pour éviter toute dispersion des zones de travaux, des nuisances et des trafics camions sur le territoire, la Commission d'enquête suggère d'ajouter une condition de localisation des zones de travaux à proximité des ouvrages ferroviaires (distance à apprécier).

6.2.6.5. Espaces verts (EBC, EVP, arbres remarquables)

Le projet demande la suppression de plusieurs espaces verts, au niveau de la bifurcation Cannes-Grasse (EBC, EVP), au Nord de la gare Cannes-Marchandises (EVP), et des arbres remarquables au sein de l'emprise de Cannes Marchandises. La suppression de ces espaces verts est demandée soit parce qu'ils sont « directement impactant », c'est-à-dire situés dans les emprises du projet, soit parce qu'ils bloquent, de manière plus globale, l'exécution des travaux ».

La Commission d'enquête considère que les obstacles situés sur l'emprise même du projet sont incontestables, mais que les obstacles qui gênent les travaux méritent d'être reconsidérés pour rechercher une solution alternative.

D'autre part, dans un territoire très urbanisé où les espaces verts sont rares, on peut regretter que le projet ne tienne pas compte de la valeur des espaces verts et de la capacité de leur reconstitution après travaux. Les espaces verts les plus sensibles ne subissent pas seulement une emprise mais une destruction d'espace naturel qui ne pourra peut-être jamais retrouver sa valeur lors de sa restitution.

Pour cette raison, la Commission d'enquête entend la requête des habitants et de la commune de Cannes et émet une recommandation de solution alternative pour les espaces verts qui ne sont pas sur l'emprise même du projet.

6.2.6.6. ER, Servitudes d'attente, documents supra-communaux

Pas d'observation.

6.2.6.7. Avis de la Commission d'enquête pour la MECDU de Cannes

Après examen de ces modifications,

La commission d'enquête émet un AVIS FAVORABLE à la demande de MECDU Mise en Compatibilité du Document d'Urbanisme de CANNES dans le cadre de la DUP Déclaration d'Utilité Publique du projet Phases 1&2 LNPCA avec

LA RESERVE SUIVANTE :

1. Joindre au dossier un plan du PLU et un tableau des surfaces portant l'ensemble des modifications apportées

ET DES RECOMMANDATIONS :

- Introduire dans le règlement une règle de proximité des zones de travaux par rapport aux ouvrages ferroviaires afin d'éviter une dispersion des nuisances sur le territoire.
- Préserver les espaces verts dès lors que leur suppression n'est pas strictement nécessaire à l'emprise du projet.

Etabli en pleine concertation des membres de la commission d'enquête, telles sont les conclusions motivées et avis de celle-ci

Fait à Aix-en-Provence, le 22 AVRIL 2022

Maurice COURT Président de la Commission d'Enquête 	Jean-Marc GUSTAVE 
Frédéric ALLAIN 	Léonard LOMBARDO 
Bernard ALTENBACH 	Jean-Pierre PERRIN 
Bernard ARGIOLAS 	Catherine PUECH 
Jacques BRANELLEC 	Paul-Denis SOLAL 
Fabienne CARRIAS-BOURGOIN 	Marc SOREL 
Caroline CERRATO 	Denis SPALONY 
Olivier FERNANDEZ 	Christian TORD 
Bernard GUEDJ 	Giovanni VALASTRO 