

LIGNE NOUVELLE PROVENCE CÔTE D'AZUR

COMITÉ DE PILOTAGE

7 JANVIER 2021

LES ÉTUDES PRÉALABLES À L'ENQUÊTE D'UTILITÉ PUBLIQUE SONT FINANCÉES PAR :



ORDRE DU JOUR

1. **Décision ministérielle du 23 juin 2020 et planning prévisionnel**
2. **Principes du protocole de financement [Région+DGITM]**
3. **Accord de principe sur le lancement des AVP NAE, La Pauline, Bloc Est, Technicentre Blancarde ph 1, Abeilles**
4. **Accord sur l'organisation des concertations du printemps 2021**
5. **Retour sur la concertation de fin 2020 et décisions**
6. **Avis du garant**
7. **Point sur le corridor ouest**
8. **Suites**

01.

RAPPEL DE LA DÉCISION MINISTÉRIELLE DU 23/06/2020

DÉCISION MINISTÉRIELLE DU 23 JUIN 2020

- Confirme les objectifs du projet et son phasage tels que proposés par le COI
- Prend acte de la concertation riche, fructueuse et utile au projet menée par SNCF Réseau sur les phases 1 et 2 de 2019
- Prend acte du programme défini au dossier ministériel présentant les enseignements de la concertation
- Confirme les fonctionnalités opérationnelles du projet et les aménagements retenus par secteurs géographiques
- **Demande à SNCF R de préparer le dossier d'enquête publique sur le périmètre des phases 1 et 2 avec l'objectif de lancement de l'enquête avant fin 2021**
- Demande à SNCF R de conduire des concertations complémentaires sur différentes opérations et thématiques
- Demande que l'avancement de la démarche soit piloté dans le cadre des instances de gouvernance mises en place

PLANNING PRÉVISIONNEL

Période	Étape du projet
Mars 2021	<ul style="list-style-type: none"> Concertations complémentaires : Marseille + bifurcation Cannes-Grasse
Avril 2021	<ul style="list-style-type: none"> COFIL LNPCA : validation du programme LNPCA (P 1 & 2), du protocole financement, des CFI AVP
Mai 2021	<ul style="list-style-type: none"> Décision ministérielle
Juillet 2021	<ul style="list-style-type: none"> Evaluation socio-économique pour contre expertise du Secrétariat Général Pour l'Investissement
Septembre 2021	<ul style="list-style-type: none"> Dossier d'Enquête publique et étude d'impact
Eté 2021 → fin 2021	<ul style="list-style-type: none"> Instructions réglementaires : Autorité Environnementale, Secrétariat Général Pour l'Investissement, Concertation inter-administrative, ... Finalisation du dossier d'enquête publique
Fin 2021	<ul style="list-style-type: none"> Lancement de l'enquête publique sur les phases 1 et 2 (arrêté inter-préfectoral d'ouverture de l'enquête)
2023	<ul style="list-style-type: none"> Déclaration d'Utilité Publique
2024	<ul style="list-style-type: none"> Début des travaux de la phase 1
2026 → 2029	<ul style="list-style-type: none"> Mise en service des premières opérations de la phase 1
2027	<ul style="list-style-type: none"> Début des travaux de la phase 2

02.

PRINCIPES DU PROTOCOLE DE FINANCEMENT (RÉGION – DGITM)



Gérer la Cité



1. Les enjeux du financement

La Décision Ministérielle de Juin 2020 demande la préparation d'un dossier d'enquête publique pour un lancement d'ici fin 2021.

Un document précisant les modalités de financement du projet **doit accompagner le dossier d'enquête d'utilité publique des phases 1 et 2**, pour que celui-ci soit juridiquement valide.

C'est un document indispensable s'agissant de l'information du public quant au coût de l'opération, aux conditions de son financement et à la soutenabilité du projet pour les cofinanceurs.

Un projet de protocole est en cours d'élaboration qui prévoit les financements à apporter pour les phases 1 et 2, et préfigure des principes de financement pour les phases 3 et 4.

Il devra être délibéré et signé par l'ensemble des parties avant juillet 2021.
Il sera présenté au prochain Comité de Pilotage en mars/avril 2021.



Gérer la Cité



2. Référence du coût du projet

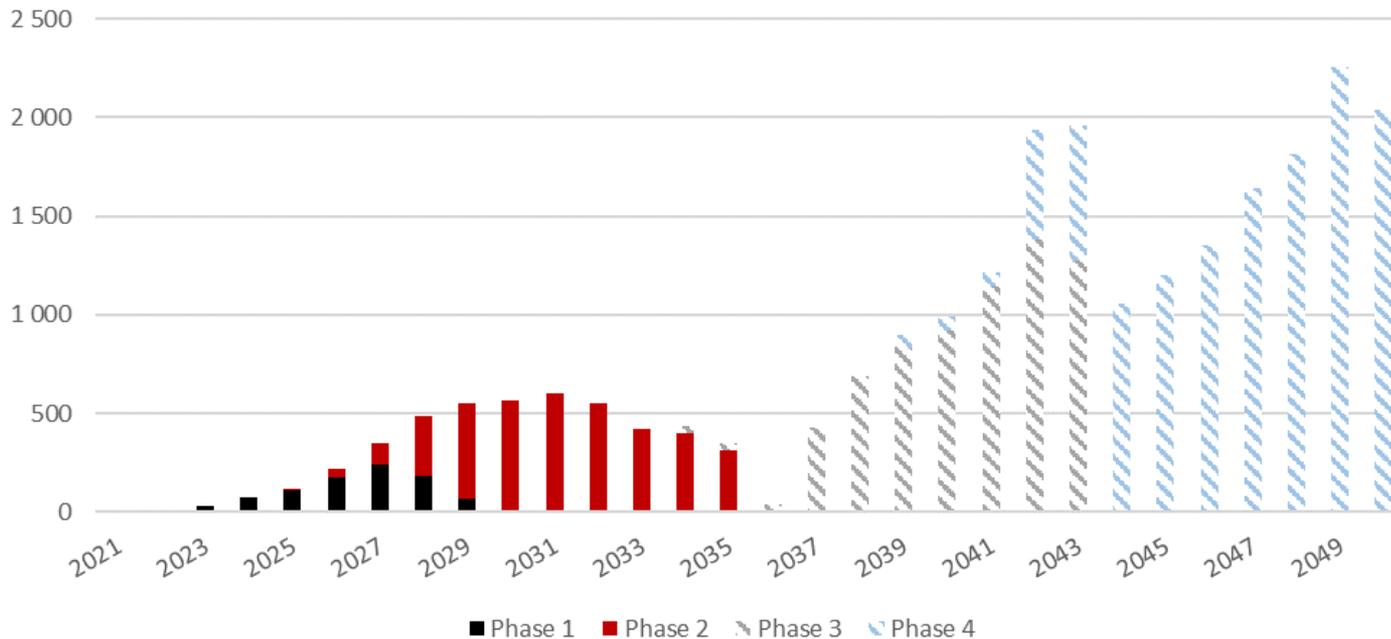
La référence du coût du projet est fixée à près de **14,5 Md€** (€ constants juillet 2020) dont :

- 3,6 Md€ pour les phases 1 et 2
- 4,1 Md€ pour la phase 3
- 6,7 Md€ pour la phase 4

Evaluation du coût du projet à date – sera réajusté après les décisions prises en COPIL

Par année, le coût du projet serait le suivant (€ constants)

Estimation des coûts
Valeur juillet 2020 en € constants





Gérer la Cité



3. Hypothèses de travail partagées entre les financeurs

Le financement du projet est porté, **collectivement**, par l'Etat, SNCF (Réseau et Gares et Connexions) et **les 11 Collectivités aujourd'hui cofinanceurs des études.**

D'autres ressources sont attendues en particulier les **fonds européens au titre du RTE-T** (Réseau de transport européen).

Les **parts respectives de financement à apporter par ces cofinanceurs sont en discussion** dans le cadre des groupes de travail constitués à cet effet.

D'autres partenaires bénéficiaires du projet pourraient être associés au financement (communes, départements ou EPCI absents du premier tour de table ; Principauté de Monaco).

A ce stade, **l'hypothèse de travail proposée par les collectivités est la suivante :**

- Union Européenne : 10%
- Part Etat : 50%
- SNCF (Réseau ; Gares et Connexions): à définir
- Collectivités : 40% au maximum

L'hypothèse de travail avancée par l'Etat (Ministère des Transports) est la suivante :

- Union Européenne : 10%
- Part Etat et SNCF (Réseau ; Gares et Connexions): 45%
- Collectivités : 45%

Un mode de médiation devra être mis en place pour un accord global d'ici février 2021



Gérer la Cité



4. Répartition des coûts du projet entre collectivités

Le groupe de travail a examiné 4 critères :

- la **population DGF** (source DGCL yc résidences secondaires)
- le **potentiel fiscal** de chaque collectivité (données DGCL/budgets)
- les **retombées fiscales** du projet pour chaque collectivité
- le **bénéfice socio économique** du projet pour chaque collectivité

Il est proposé de poursuivre ces travaux pour définir la consistance et la pondération de ces critères.

S'agissant d'un **projet d'investissement avec des opérations qui s'étendront sur près de 30 ans et sur trois départements, autant de métropoles, et certains autres EPCI, le projet de protocole** :

- détermine des parts fixes sur les phases 1 et 2
- introduit des **principes de solidarité** pour une participation de l'ensemble des Collectivités à toutes les phases du projet quelle que soit la situation des travaux, et des **principes d'engagements pour un soutien du projet sur toute sa durée.**



Gérer la Cité



5. Hypothèse de création d'une société de projet (Etablissement public local Loi Orientation Mobilité)

La LOM autorise le **Gouvernement à créer, par voie d'ordonnance, un ou plusieurs EP locaux** ayant pour missions :

- le financement d'infrastructures de transport ;
- le cas échéant, de concevoir et d'exploiter ces infrastructures

Les conditions de délais et de fond sont réunies pour envisager une telle solution.

Si cette option est retenue par le Comité de Pilotage, la création de l'EP **doit intervenir avant Avril 2022** (par voie d'Ordonnance) et la procédure auprès du Ministère doit être déclenchée au plus tard en Octobre 2021.

Les intérêts d'une société de projet sont :

- d'assurer sur le long terme le financement du projet
- de permettre, par un emprunt de la société, de lisser les contributions des financeurs
- de mettre les financeurs au cœur de la gouvernance du projet
- d'offrir une maîtrise d'ouvrage alternative sur certains éléments du projet (gares par exemple)

03.

ACCORD DE PRINCIPE SUR LE LANCEMENT DES AVP NAE, LA PAULINE, BLOC EST, TECHNICENTRE BLANCARDE PH1, ABEILLES

CFI AVP D'UNE PREMIÈRE PARTIE DE PHASE 1

Proposition d'engager, dès 2021, les études AVP des opérations prioritaires de phase 1 :

- 1. Gare Nice Aéroport TER-TGV avec 4 voies à quai**
- 2. Dénivellation en terrier de la bifurcation de la Pauline et aménagement de la gare**
- 3. Libération du site ferroviaire des Abeilles phase 1**
- 4. Création du bloc Est de la gare Saint-Charles phase 1**

Le financement de ces AVP étant en partie couvert par l'avenant n°3 à la CFI LNPCA, proposition de signer en 2021 une CFI pour compléter le financement de ces AVP

L'APO de la phase 1 de Blancarde est financé à travers l'avenant 3

SNCF sera représenté par 2 MOA : SNCF Réseau et Gares & Connexions

→ Proposition que le COPIL mandate le COTEC pour préparer cette CFI AVP en vue d'une validation du contenu en COPIL et d'une signature avant fin 2021

04.

ACCORD SUR L'ORGANISATION DES CONCERTATIONS 2021

RECOMMANDATIONS DU GARANT CNDP ET DEMANDES ISSUES DU COPIL ET DE LA DM DE JUIN 2020

Des concertations complémentaires sur :

- La création d'une halte à Saint-André et le remplacement des passages à niveau par de nouveaux accès (Marseille 15-16)
- La gare ouest Toulon (gare origine-terminus de la navette toulonnaise)
- Les nuisances sonores liées au projet : **Bifurcation de Cannes-Grasse**, Cannes La Bocca, **Saint-André, 5^{ème} voie en gare de Blancarde, 4^{ème} voie entre Blancarde et La Penne-sur-Huveaune (13)**
- L'intermodalité et les pôles d'échanges multimodaux : **Marseille Saint-Charles (13)**, La Pauline (83), Cannes La Bocca TER (06)
- Les modalités de réalisation de certains travaux : Marseille Saint-Charles, **La Parette (13)**

Le garant a demandé, dans le cas où la rénovation urbaine sur Bassens serait maintenue, que le Maitre d'ouvrage et la métropole AMP, porteur du projet de rénovation urbaine, mènent une consultation complémentaire avec les locataires

PRINCIPES RETENUS POUR ÉTABLIR LE CALENDRIER DES CONCERTATIONS COMPLÉMENTAIRES

- Nécessité de valider le programme LNPCA lors du COPIL d'avril 2021 pour permettre la production du dossier d'enquête publique à l'été 2021
- Avec le report des élections départementales et régionales à juin 2021, principe d'avancer à mars 2021 les concertations initialement prévues en avril (après les élections) : **période de la concertation entre le 1^{er} mars et le 15 avril**
- Nécessité pour SNCF, les cofinanceurs et les partenaires, de valider les contenus des opérations qui seront présentés à la concertation au plus tard avant fin février 2021

CONCERTATIONS PRÉVUES EN 2021 (1/3)

Objet de la concertation	Réunions publiques	Echanges préparatoires réalisés ou à faire
<p>Bifurcation Cannes-Grasse</p> <ul style="list-style-type: none"> • Prolongement de la section en terrier • Protections acoustiques 	<p>Entre le 29 et les 31 mars</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Maire de Cannes • Maire Mougins • Maire Mouans-Sartoux • Maire Cannet • Président CA Cannes Pays de Lérins • Maire de Grasse • Président CA Pays de Grasse • Président Département 06 • Président Région
<p>5^{ème} voie en gare de Blancarde*</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nuisances sonores <p><i>* nécessité à confirmer par SNCF R avant mi février</i></p>	<p>Entre le 15 et le 19 mars</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Maire du 4-5 (Marseille) • Maire de Marseille • Président Région • Présidente Métropole Aix Marseille Provence (Département 13)
<p>Gare MSC souterraine</p> <ul style="list-style-type: none"> • Programme gare • Accessibilité, intermodalité, aménagements urbains • Engagements environnementaux • Organisation et phasage du chantier • Evacuation des matériaux (gare St-Charles et secteur Delorme – entrée Nord) • Circulations 	<p>Entre le 8 et le 12 mars 2021</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Maire de Marseille • Maire du 1/7 • Maire du 2/3 • Présidente Métropole Aix Marseille Provence (Département 13) • Président Région

CONCERTATIONS PRÉVUES EN 2021 (2/3)

Objet de la concertation	Réunions publiques	Echanges préparatoires réalisés ou à faire
<p>La Delorme</p> <ul style="list-style-type: none"> • Relogement habitants Cité Bassens 2 <p>Concertation organisée conjointement par la Métropole AMP et SNCF Réseau sur le projet de relogement des habitants</p>	<p>Entre le 8 et le 12 mars</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Maire de Marseille • Maire du 15-16 • Présidente Métropole Aix Marseille Provence (Département 13) • Président Région
<p>Ligne de Marseille à l'Estaque – de Consolat à St-Henri :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Projet de halte et PEM de St-André • Intégration urbaine du projet et fonctionnement des quartiers (St-André, St-Henri) • Nuisances sonores Saint André • Coordination concertations Saint André et Terminal de Transport Combiné de Marseille et raccordement ferroviaire de Mourepiane (GPMM) 	<p>Entre le 22 et le 26 mars</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Maire de Marseille • Maire du 15-16 • Présidente Métropole Aix Marseille Provence (Département 13) • Président Région

CONCERTATIONS PRÉVUES EN 2021 (3/3)

Objet de la concertation	Réunions publiques	Echanges préparatoires réalisés ou à faire
Parette <ul style="list-style-type: none">• Têtes de tunnel• Evacuation des matériaux• Fonctionnement de la ZAE des locaux bleus	Entre le 15 et le 19 mars	<ul style="list-style-type: none">• Maire du 12^{ème} (Marseille)• Maire de Marseille• Président Région• Présidente Métropole Aix Marseille Provence (Département 13)
4^{ème} voie entre Blancarde et la Penne-sur-Huveaune	Entre le 15 et le 19 mars	<ul style="list-style-type: none">• Maire de La Penne-sur-Huveaune• Maire du 11-12 (Marseille)• Maire de Marseille• Président Région• Présidente Métropole Aix Marseille Provence (Département 13)

UN DISPOSITIF ADAPTÉ À L'ÉVOLUTION DE LA SITUATION SANITAIRE

- **Modalités d'invitation**

- Communiqués de presse
- Supports municipaux (à convenir au préalable avec les élus)
- Campagnes Facebook géolocalisées
- Relais associatifs et e-mailings à la base de données des acteurs du projet

- **Modalités d'information**

- Site internet réorganisé par opération
- Livret support de la concertation par opération :
- Objectifs de l'opération
- Retour concertation 2019
- Orientations DM juin 2020
- Aménagements projetés et intégration (variantes quand il en existe)

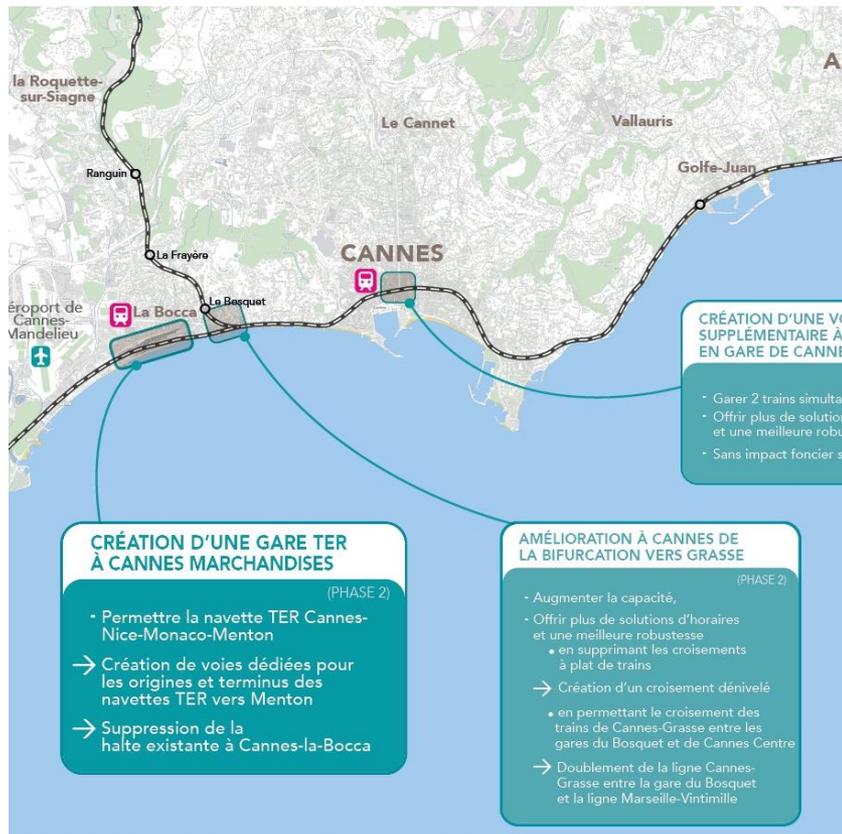
- **Modalités de recueil des contributions**

- Site internet
- Courrier et téléphone (cf. éviter l'exclusion de participants / fracture numérique)
- Réunions publiques (avec participation distancielle)
- 1 réunion par opération

05.

RETOUR SUR LA CONCERTATION DE FIN 2020 ET DÉCISIONS

GARE TER CANNES LA BOCCA



GARE TER DE CANNES LA BOCCA

1 RÉUNION PUBLIQUE ET 2 PERMANENCES ORGANISÉES

- **Participation à la concertation correcte quantitativement**

- + 30 personnes (hors SNCF R et prestataires) à la réunion publique du 10/12
- + 6 personnes à la permanence du 10/12
- + 4 personnes à la permanence du 16/12
- + 7 expressions sur le registre
- + 4 expressions par téléphone
- + 54 expressions sur le site internet : 30 avis / 22 questions / 2 contributions

- **Principales expressions**

- + Soutien réaffirmé au projet de la part des associations
- + Expression des propriétaires de la Résidence du Royal Palm (site web et courrier) pour :
 - + Demander une réduction des impacts, en particulier en matière de nuisances sonores
 - + Regretter un manque d'information lors de la concertation de 2019
 - + Exprimer leur inquiétude quant à la dévalorisation de leur bien
 - + Demander des précisions sur le projet envisagé
- + Demande de limitation des impacts des voies ferrées sur le secteur cannois
- + Demandes de précisions et expressions d'inquiétudes sur la dénivellation de la bifurcation de la ligne Cannes-Grasse

PROPOSITION DE DÉCISION POUR LA GARE GARE TER DE CANNES LA BOCCA

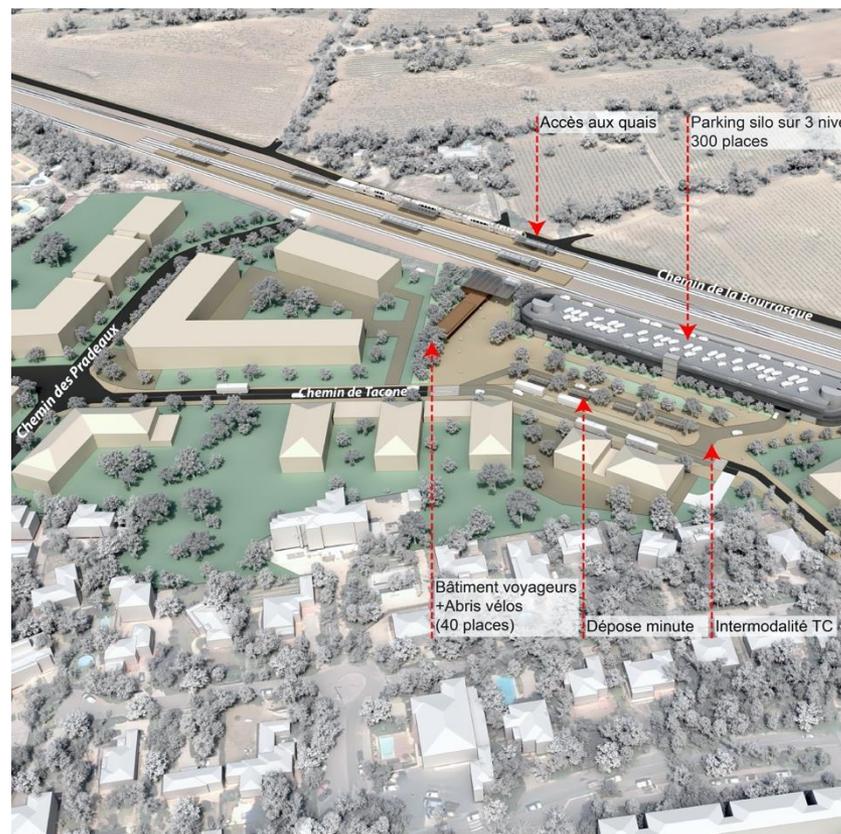
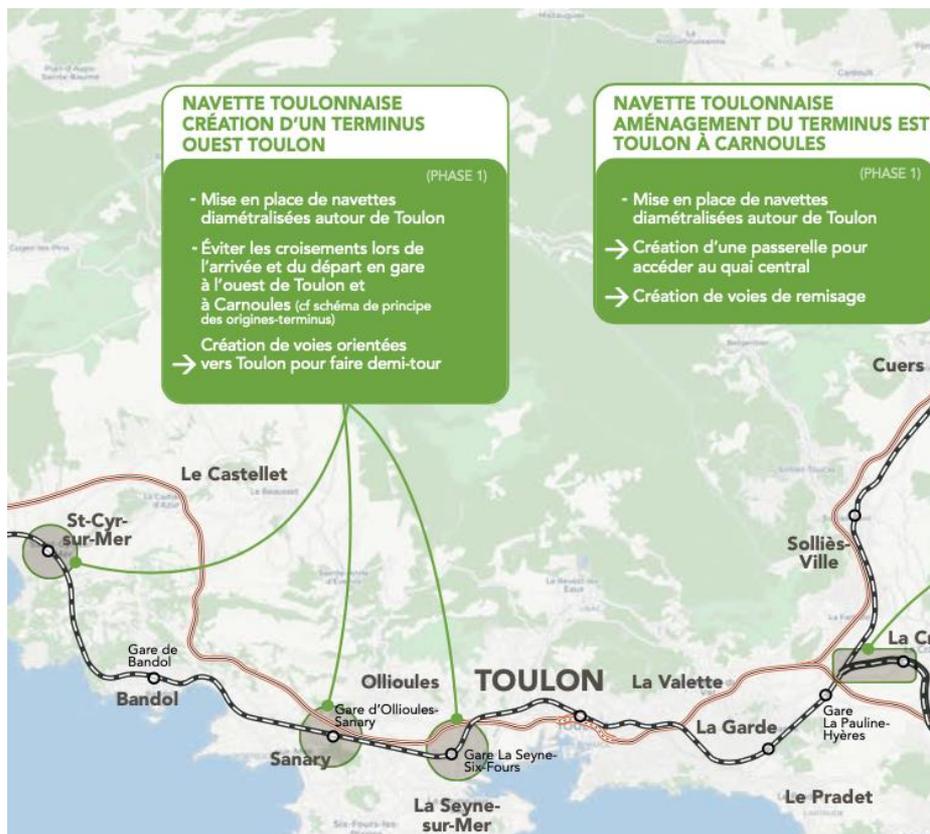
Etant donné

- Le soutien réaffirmé au projet de gare TER de Cannes La Bocca
- Les échanges constructifs entre le maître d'ouvrage et les participants à la réunion publique
- Des réponses apportées par SNCF Réseau aux questions et inquiétudes liées aux nuisances sonores : respect des normes réglementaires acoustiques
- Des réponses apportées par SNCF Réseau relatives à l'intégration urbaine des aménagements, l'intermodalité, le risque hydraulique

Décision proposée au COPIL

- Poursuite de l'opération avec les fonctionnalités prévues sur le site SICASIL
- Prise en compte d'installations atténuant la bruit (annonces en gare, ...) dans la conception de la gare TER
- Amélioration de la prévention du risque hydraulique : ouvrage transversal de drainage du faisceau ferroviaire
- Poursuite du travail de coopération avec la Ville de Cannes

GARE ORIGINE / TERMINUS OUEST TOULONNAIS



GARE ORIGINE / TERMINUS OUEST TOULONNAIS

2 RÉUNIONS PUBLIQUES, 2 PERMANENCES

- **Participation à la concertation quantitativement significative**
 - + 45 personnes (hors SNCF R et prestataires) à la réunion publique du 2/12 (St Cyr)
 - + 46 personnes (hors SNCF R et prestataires) à la réunion publique du 3/12 (Sanary)
 - + 7 personnes à la permanence du 8/12 (St Cyr)
 - + 3 personnes à la permanence du 9/12 (Sanary)
 - + 21 expressions sur le registre de Saint-Cyr
 - + 2 expressions par téléphone
 - + 2 expressions dans le registre de Sanary
 - + 178 expressions sur le site internet :
 - 130 avis
 - 29 questions
 - 17 contributions
 - 2 délibérations

GARE ORIGINE / TERMINUS OUEST TOULONNAIS

PRINCIPALES EXPRESSIONS

- + Expression quasi unanimement favorable à la gare OT à l'ouest toulonnais
- + Expression majoritairement en faveur de la solution de gare origine-terminus à St-Cyr (meilleure desserte du territoire)
- + Demande de préservation au mieux les terres agricoles dans le cas d'un terminus ouest à St-Cyr : 0,4 ha
- + Inquiétudes de riverains de la future gare à St-Cyr (expropriations, nuisances, cadre de vie...)
- + Propositions de solutions alternatives de desserte pour le RER Toulonnais
- + Proposition de positionnement de gare à St-Cyr à l'ouest du site proposé
- + Echanges sur les conditions d'insertion urbaine et de cohérence entre le projet Pradeaux-gare et le projet de création d'un PEM
- + Demandes d'informations complémentaires sur le projet de gare à Sanary
- + Des usagers de la gare de Sanary qui souhaitent conserver une desserte importante en gare de Sanary-Ollioules
- + Demande de compléter le projet avec une 3^{ème} voie entre Toulon et La Pauline

PROPOSITION DE DÉCISION POUR LA GARE ORIGINE / TERMINUS DE L'OUEST TOULONNAIS

Position SNCF

- Les différents niveaux de performance des 2 variantes (St-Cyr et Sanary) ont été présentés à la concertation de novembre – décembre 2020 : coûts, conditions d'exploitation, socio-économie, impacts sur le territoire, services TER
- Les fonctionnalités fret existantes doivent impérativement être maintenues
- Le calendrier du projet LNPCA implique de stabiliser le programme de cette opération lors du COPIL du 7 janvier

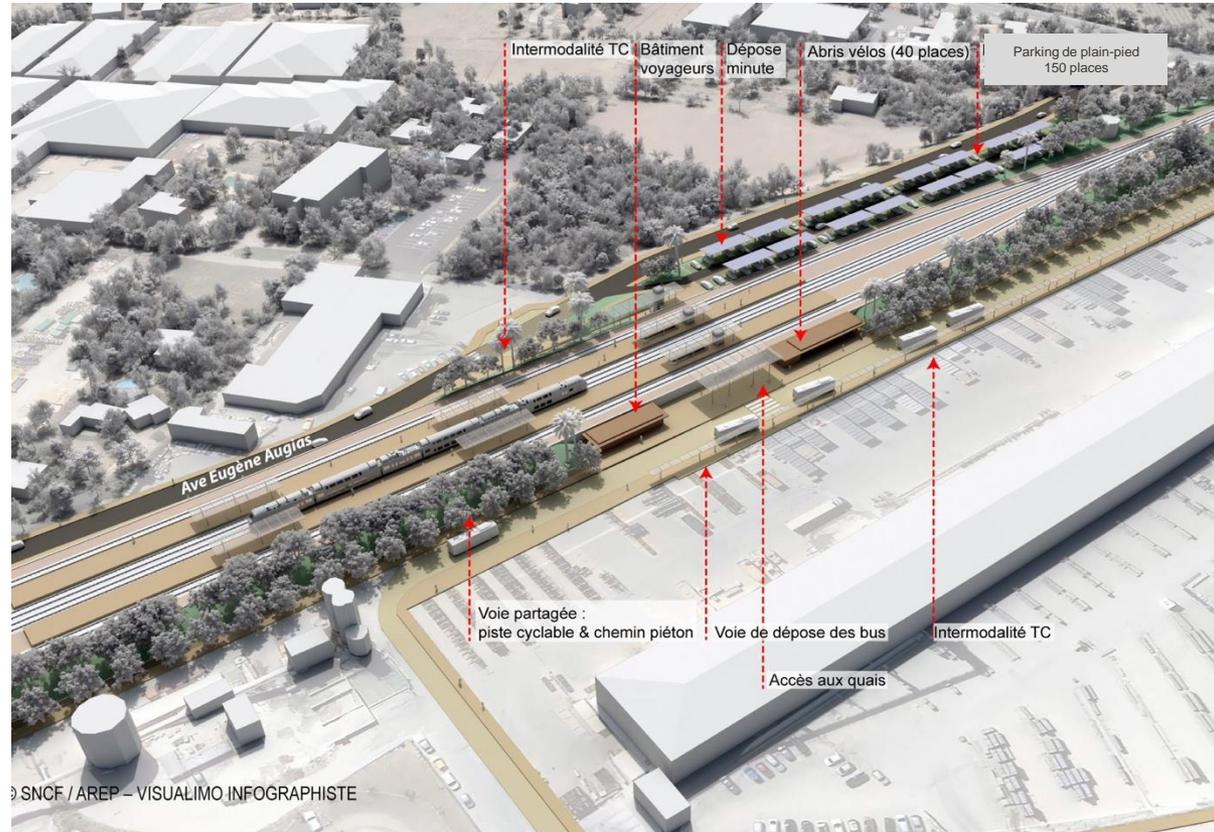
Etant donné

- La forte expression des participants lors de la concertation en faveur de l'implantation de la gare origine-terminus à St-Cyr-sur-Mer
- Les réponses apportées par SNCF Réseau aux questions des participants
- Les enjeux d'aménagement du territoire de l'ouest toulonnais
- Les résultats de la réunion de concertation entre élus du 5 janvier 2021 qui confirment le consensus en faveur de St-Cyr et la poursuite du travail d'intégration urbaine pour permettre de réduire les impacts, en conservant les fonctionnalités TER, fret, trains grandes lignes

Décision proposée au COPIL

- Le dossier d'enquête publique sera réalisé sur la base d'une implantation de la gare ouest toulonnais à St-Cyr-sur-Mer conformément à la solution fonctionnelle présentée à la concertation de 2020
- Des ajustements pour réduire certains impacts seront poursuivis dans le respect des fonctionnalités essentielles du projet (avant et suite à l'enquête publique)

POLE D'ÉCHANGE MULTIMODAL DE LA PAULINE



PEM DE LA PAULINE

1 RÉUNION PUBLIQUE, 1 PERMANENCE

- **Participation à la concertation quantitativement correcte**
 - + 35 personnes (hors SNCF R et prestataires) à la réunion publique du 8/12
 - + 5 personnes à la permanence du 17/12
 - + 1 expression par téléphone
 - + 2 courriers
 - + 51 expressions sur le site internet : 29 avis, 12 questions, 10 contributions
- **Principales expressions**
 - + Expression du soutien au projet
 - + Questionnement sur le juste dimensionnement des parkings
 - + Accessibilité routière de la zone et de la gare à renforcer : fluidité du trafic, ...
 - + Offres de TC desservant le PEM à développer
 - + Circulations piétonne et cycliste à adapter / développer depuis la Zone d'activités et les communes
 - + Demandes de réalisation de 3^{èmes} voies (La Pauline – La Seyne, La Pauline – St-Cyr...) et de réouverture de la gare de La Farlède
 - + Scénarios 1 et 2 d'implantation du PEM privilégiés
 - Contributions majoritairement favorables au scénario 2 (gare biface et meilleure desserte de la zone, de l'université, ...)
 - Scénario 1 soutenu par la mairie de La Garde
 - Demande d'un raccordement direct sur l'autoroute
 - + Expression d'un association en faveur du scénario 3 : réduction des pollutions liées à l'industrie

PROPOSITION DE DÉCISION POUR LA PAULINE

Etant donné

- L'expression équilibrée des participants entre les 3 scénarios présentés lors de la concertation de novembre-décembre 2020
- Les réponses apportées par SNCF Réseau aux questions des participants
- Les surcoûts des scénarios 2 et 3
- Les risques planning et coût sur le déménagement des entreprises
- La position du maire de la Garde en faveur du scénario 1

Décision proposée au COPIL

- Le dossier d'enquête publique sera réalisé sur la base du scénario 1 présenté à la concertation de 2020 : gare traversante – emprises minimales
- Si une libération du foncier économique adjacent intervenait après la DUP, un PEM plus étendu pourrait être envisagé en accord avec les différents partenaires

06.

AVIS DU GARANT

Avis du garant de la concertation

Avis provisoire dans l'attente du rapport intermédiaire à rendre à la Commission nationale du débat public (CNDP)

Une concertation sous contraintes sanitaires

- La consultation du collège des acteurs en octobre a révélé un clivage entre des demandes de report ou de maintien du calendrier de la concertation
- Retarder la concertation sans retarder le projet aurait privé d'effet l'avis du public
- SNCF Réseau a estimé ne pas pouvoir retarder le projet
- Au niveau national la CNDP a recommandé l'adaptation des modalités de concertation pour éviter la « fracture numérique »

La mobilisation du public

- Une participation plus faible qu'en 2019 : environ 150 expressions du public par thème contre 250 en moyenne en 2019 (décompte provisoire à vérifier)
- Des causes multiples à analyser: contraintes sanitaires, autres préoccupations du public à l'approche des fêtes, absence de réunions publiques classiques, etc.
- Le rallongement de la durée de la concertation (demandé par le garant) a presque doublé le nombre des expressions via le site internet
- Une mobilisation centrée sur les enjeux locaux (insertion des gares, nuisances, acquisitions de vignes, etc.), mais aussi sur l'aménagement du territoire pour l'Ouest toulonnais

L'information du public

- Un travail de fond sur l'aménagement des gares (Ouest toulonnais, La Pauline et Cannes La Bocca), exposé par des livrets d'information documentés et accessibles
- Des critères de choix clairement exposés, en particulier pour la localisation de la gare de l'Ouest toulonnais
- Les livrets d'information distribués dans les commerces de proximité, des permanences dans les mairies et la possibilité de donner un avis par courrier ont complété la concertation numérique (réunions en visioconférence, site internet)

Un dialogue local de qualité, avec des maïs

- Une bonne tenue des réunions publiques en visioconférence, le public débutant a été assisté et les modalités de distribution de la parole ont bien fonctionné
- Le travail approfondi réalisé en amont entre SNCF Réseau et les collectivités pour l'insertion urbaine des gares et des réponses argumentées aux questions ont initié un dialogue de qualité
- A Cannes La Bocca, une partie du public a souhaité remettre en cause la légitimité de la concertation de 2019 (et des choix effectués ensuite)
- Certaines questions n'ont pas été posées en réunion publique (les acquisitions de bâtiments à Saint Cyr, des analyses de détail sur le bruit, ...).

Des points de vigilance pour la suite

- Une inversion des pratiques antérieures, qui avaient privilégié les contacts directs entre le public et le maître d'ouvrage. En 2020 l'expression indirecte du public (via internet, etc.) a été nettement majoritaire
- Malgré les efforts de SNCF Réseau, . les risques d'un moindre dialogue entre le public et le projet sont croissants
- A Cannes La Bocca, une partie du public a souhaité remettre en cause la légitimité de la concertation de 2019 (le garant n'a pas soutenu)
- Le dépouillement de l'expression écrite du public (questions, avis et contributions déposés sur internet, mais aussi courrier) est indispensable pour avoir une bonne vision d'ensemble des avis du public

Poursuivre la concertation

- SNCF Réseau continue de porter la concertation avec le public jusqu'à l'enquête publique des phases 1 et 2 (CNDP, décision du 2/12/2020)
- Maintenir les thèmes de concertation prévus par le comité de pilotage de 2019 et la décision ministérielle de 2020
- Prévoir un délai minimum d'un mois entre la fourniture effective de l'information sur le projet (livret) et la date limite de participation (le risque d'une participation insuffisante est réel)
- Les points de vigilance de la CNDP (2/12/2020):
 - Sur les nuisances et le bruit
 - Sur la préparation des phases chantier (déblais, etc.)
 - Sur l'aménagement urbain des gares, avec les collectivités compétentes
 - Sur la rénovation urbaine associée (Cité Bassens)

Propositions du garant pour la suite de la concertation

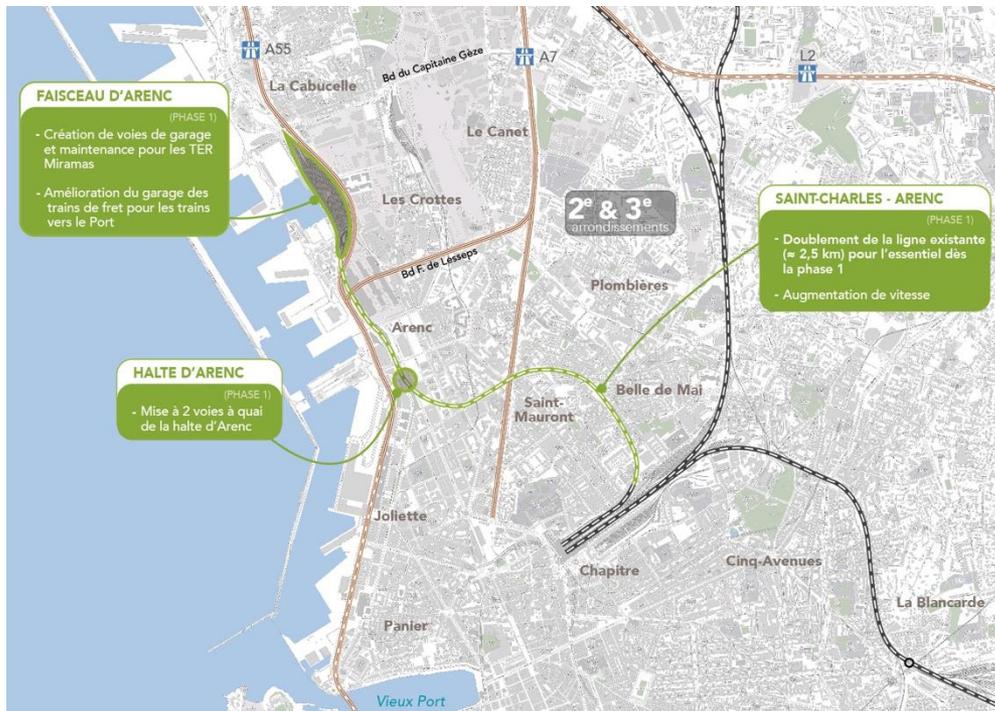
- Comme en 2020, des concertations locales en association avec les collectivités compétentes engagées dès que les études préparatoires sont disponibles (pas de calendrier général)
- POINTS PARTICULIERS
- Pour **Bassens**, initier en transparence la concertation par le maître d'ouvrage et la métropole en charge de la rénovation urbaine, par une invitation individuelle avec chaque locataire. Le risque est celui d'une réserve explicite du garant dans son rapport final, qui sera une pièce du dossier de l'enquête publique
- Publier une **synthèse socio-économique** accessible au public pour les parties du projet conditionnées par ce point
- Informer le public et recueillir son avis pour les dispositions qui seront prises pour sa participation en **phase chantier**

07.

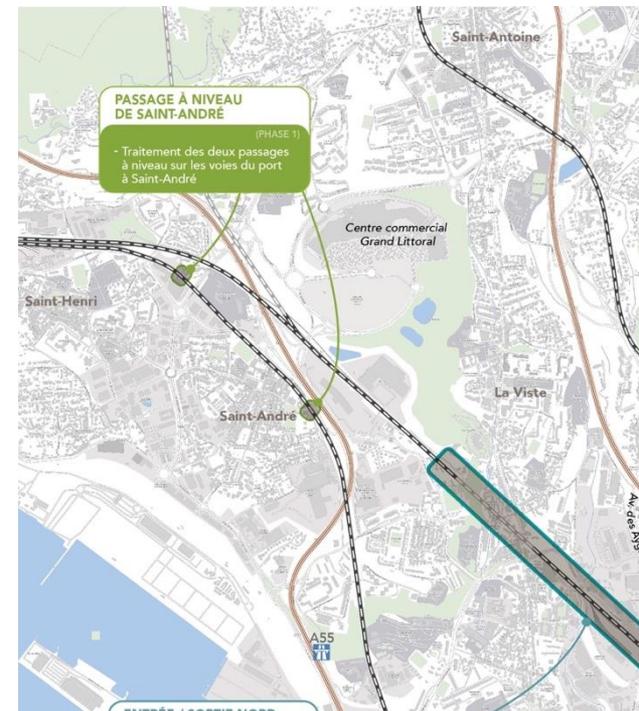
POINT SUR LE CORRIDOR OUEST À MARSEILLE

CORRIDOR OUEST À MARSEILLE

ST-CHARLES – ARENC



ST-ANDRÉ



UNE OPÉRATION CONCERTÉE EN 2019, INTÉGRÉE AU DOSSIER MINISTÉRIEL ET ACTÉE PAR LA DM DU 23 JUIN 2020

- **Contenu du dossier ministériel, issu de la concertation 2019 (205 M€ CE 2019)**
 - + Doublement de la voie unique entre St-Charles et le faisceau d'Arenc
 - + Doublement de la halte d'Arenc (située aujourd'hui sur la voie unique)
 - + Aménagement du faisceau d'Arenc : voies principales au centre, 4 voies fret longues, jusqu'à 15 voies de maintenance de niveau 2 et de remisage pour le TER PLM et Côte bleue
 - + Remplacement des PN de St-André et St-Henri avec un seul rétablissement routier
- **Bilan de la concertation 2019 sur le corridor ouest (cf. COPIL LNPCA nov. 2019)**
 - + Avis favorable au développement du TER sur cet axe mais crainte de l'augmentation du fret par les riverains et demande de clarification de la répartition fret / TER (refus des trains de nuit)
 - + Doublement de la voie : pas d'opposition du fait de l'absence d'impacts fonciers, quelques inquiétudes sur les nuisances sonores et la dévalorisation immobilière
 - + Réaménagement du faisceau de voie : demande de cohérence avec les aménagements urbains et routiers
 - + Halte d'Arenc : une expression favorable au doublement à son emplacement actuel
 - + Soutien du projet par le GPMM
 - + Suppression des passages à niveau : opposition des riverains et refus des 2 variantes proposées pour le passage à niveau de Saint-André
 - + Demandes de haltes à la Belle de Mai et à Saint-André

UNE PRISE EN COMPTE DE BESOINS COMPLÉMENTAIRES EN 2020

- **Evolution du programme faisant suite au GT animé par la Région → validée en COPIL Charte Ville-Port du 21/10/2020**
 - + 5 voies pour le fret au lieu de 4 (GPMM)
 - + 2 voies de réception pour logistique urbaine / SOGARIS (Métropole)
 - + Réduction de l'emprise ferroviaire de 3 voies pour permettre un élargissement de 15 m du Bd du Radoub (Euromed)
 - + Atelier de maintenance niveau 3 en impasse (Région)
 - + L'estimation financière de cette évolution est de + 40 M€ CE janvier 2019
- **Evolutions sur St-André à proposer à la concertation de mars 2021 : halte ferroviaire et remplacement des PN**
 - + Création d'une halte ferroviaire à St-André et d'un PEM intégrant l'extension nord du tramway
 - + Création de 2 rétablissements routiers pour répondre à l'expression du public lors de la concertation 2019
 - + Propositions pour l'intégration urbaine du PEM
 - + L'estimation financière de cette évolution est de + 20 M€ CE janvier 2019

POSITIONS EXPRIMÉES PAR LES PARTENAIRES SUR LE CORRIDOR OUEST

Ville de Marseille	<ul style="list-style-type: none"> Favorable au développement du TER et à la halte de St-André Demande d'une halte supplémentaire à Belle de Mai Craintes sur l'atelier de maintenance des TER niveau 3 en lien avec les enjeux urbains Demande d'approfondissement des conditions d'intégration urbaine de la halte de St-André et du remplacement des PN pour se positionner Craintes par rapport au développement du fret ferroviaire
Métropole AMP	<ul style="list-style-type: none"> Favorable à la halte de St-André Demande de poursuivre la réflexion sur la coexistence et l'intégration urbaine des différents projets ferroviaires pour permettre de trouver des réponses aux impacts Demande d'étudier un centre d'entretien et de remisage à Miramas en alternative totale ou partielle d'Arenc Demande d'optimiser le phasage et la consistance des aménagements des voies littorales au sein de LNPCA
Région	<ul style="list-style-type: none"> Favorable à la réalisation du corridor ouest et pour gagner en fiabilité avec report de 2 circulations TER sur les voies littorales La Région souhaite, en tant qu'autorité organisatrice des transports, prévoir un centre de maintenance au sein du faisceau d'Arenc.
SNCF Réseau	<ul style="list-style-type: none"> Garantir la faisabilité et la performance du projet LNPCA en phase 1 et en phase 2 en délestant la PLM sur les voies littorales pour les mouvements commerciaux et éviter les mouvements techniques cisailants sur le plateau St-Charles (scénario d'infrastructure du dossier ministériel)
Opérateurs	<ul style="list-style-type: none"> GPMM : s'assure que les aménagements ferroviaires du corridor ouest rendent possible le développement du ferroviaire lié à du report modal de trafic existant, et au-delà à de la croissance d'activités Euroméditerranée : coopère avec SNCF RESEAU pour rendre possible la coexistence du projet et le développement des voiries plus urbaines et des possibilités de cheminements modes doux à moyen-long terme donnant accès à la mer, notamment

PROPOSITIONS POUR DÉCISION DU COPIL

- + Valider le programme d'aménagement du faisceau d'Arenc pour la constitution du dossier d'enquête publique lors du prochain **COPIL d'avril 2021**
 - A minima sur la base du programme de la DM du 23 juin 2020 (cf. slide précédent)
 - Ou sur la base d'un programme supplémentaire, avec les coûts associés
 - Partagé par la Métropole, le Département et la Région en concertation avec la Ville de Marseille
 - Adapté en fonction des besoins pour le fret (notamment portuaire) réévalués au plus juste pour contribuer à son acceptabilité locale (apaisement des craintes / fret ferroviaire)

- + Valider le programme d'aménagement sur la zone de St-André pour la constitution du dossier d'enquête publique lors du prochain **COPIL d'avril 2021** suite à la concertation de mars 2021 sur la base du programme suivant
 - Remplacement du PN de St-André par un scénario d'accès à double sens pour les VL et les bus (Bd Cauvet et Bd Barnier) et d'autres scénarios issus du GT St-André en cours (à valider avant mi février 2021)
 - Halte de St-André et PEM : scénario avec 1 accès sur Bd André Roussin, scénario avec 2 accès Bd Barnier et Bd Roussin et autres scénarios issus du GT St-André en cours (à valider avant mi février 2021)

08. SUITES

SUITES

- **Accords politiques préalables nécessaires à mi-février**
 - Bassens – La Delorme → Métropole / Ville de Marseille
 - Désignation par la Métropole AMP du chef de projet pour Bassens (courant janvier)
 - Etablissement d'un planning du relogement
 - Information des locataires (lettre co-signée Métropole SNCF RESEAU)
 - Programme du corridor ouest Marseille → Etat / Région / Département / Métropole / Ville de Marseille
 - En concertation avec le GPMM et l'EPA Euroméditerranée
- **Préparation des autres concertations de mars 2021 par SNCF Réseau**
 - Bifurcation de Grasse : CACPL en concertation avec la Ville de Cannes et les communes et intercommunalités de l'axe Cannes-Grasse
 - 4^{ème} voie entre Blancarde et La Penne, La Parette, 5^{ème} voie en gare de Blancarde, Gare St-Charles : Métropole, Région et Département des BdR en étroite concertation avec la Ville de Marseille et les mairies de secteur
- **Préparation des éléments à valider par le COPIL d'avril 2021**
 - Projet de protocole de financement à finaliser par les partenaires cofinanceurs
 - Mise au point de la CFI des AVP par les partenaires cofinanceurs
 - Ensemble du programme LNPCA à proposer à l'enquête publique

Merci.