Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur

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

Préambule

Ce document présente le **compte-rendu de la première phase de concertation complémentaire sur certains aménagements des phases 1 et 2 du projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur portant sur la désaturation des nœuds ferroviaires marseillais et azuréen.**

Cette concertation a été conduite du **20 novembre au 31 décembre 2020**, conformément aux articles L121-1 du code de l'environnement, L103-2 à L103-6 et R103-1 à R103-3 du code de l'urbanisme.

Ce compte-rendu, établi par SNCF Réseau, sera complété, en avril 2021, du bilan de la seconde phase de concertation complémentaire.

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

Le présent compte-rendu sera rendu public.

SOMMAIRE

1 LA LIGNE NOUVELLE PROVENCE COTE D'AZUR 4

1.1 LE PROJET EN RESUME 4
1.2 L'HISTORIQUE DU PROJET : LES PRINCIPALES ETAPES 5
1.2.1 LA DECISION MINISTERIELLE DU 4 MARS 2019 5
1.2.2 LA CONCERTATION DE 2019 SUR LES AMENAGEMENTS DES PHASES 1 ET 2 DU PROJET 5
1.2.1 LE COMITE DE PILOTAGE DE NOVEMBRE 2019 ET LA DECISION MINISTERIELLE DE JUIN 2020 6
1.3 LE CALENDRIER ET LES PARTENAIRES DU PROJET 7
1.3.1 LE PLANNING PREVISIONNEL DU PROJET DES PHASES 1 ET 2 7
1.3.2 LES PARTENAIRES ET COFINANCEURS DES ETUDES 7
1.4 LES INSTANCES DE GOUVERNANCE ET DE CONCERTATION CONTINUE AVEC LES ACTEURS DU PROJET DES PHASES 1 ET 2 8
1.4.1 LES INSTANCES DE GOUVERNANCE 8
1.4.2 LES INSTANCES DE CONCERTATION CONTINUE 8

2 LE CADRE DE LA CONCERTATION AVEC LE PUBLIC 9

2.1 LE CADRE REGLEMENTAIRE 9
2.2 UNE CONCERTATION SOUS L'EGIDE D'UN GARANT NOMME PAR LA COMMISSION NATIONALE DU DEBAT PUBLIC 9
2.2.1 LA COMMISSION NATIONALE DU DEBAT PUBLIC 9
2.2.2 LE GARANT DE LA CONCERTATION 9
2.2.3 LA DECISION DE POURSUIVRE LE PROCESSUS DE CONCERTATION 10
2.3 LES OBJECTIFS DE LA CONCERTATION COMPLEMENTAIRE 10
2.4 LES TERRITOIRES CONCERNES 11
2.4.1 LA CONCERTATION DE FIN 2020 11
2.4.2 LA CONCERTATION DE DEBUT 2021 11

3 LA CONCERTATION COMPLEMENTAIRE AVEC LE PUBLIC DE FIN 2020 12

3.1 LES MODALITES DE LA CONCERTATION AVEC LE PUBLIC 12
3.1.1 LES ECHANGES BILATERAUX AVEC LES ELUS 12
3.1.2 L'INFORMATION ET LA PARTICIPATION DU PUBLIC 12
3.2 L'ANALYSE QUANTITATIVE DE LA CONCERTATION AVEC LE PUBLIC 18
3.2.1 UNE BONNE PARTICIPATION GLOBALE DU PUBLIC 18
3.2.2 LES CARACTERISTIQUES DE LA PARTICIPATION 18
3.2.3 LA FREQUENTATION DU SITE INTERNET WWW.LIGNENOUVELLEPROVENCECOTEDAZUR.FR 22
3.2.4 L'ACTIVITE SUR LES RESEAUX SOCIAUX 23
3.2.5 LES RETOMBEES MEDIATIQUES 24
3.3 L'ANALYSE QUALITATIVE DE LA CONCERTATION AVEC LE PUBLIC 26
3.3.1 LES EXPRESSIONS SUR LE TERMINUS OUEST DE LA NAVETTE TOULONNAISE 26
3.3.2 LES EXPRESSIONS SUR LE POLE D'ECHANGES MULTIMODAL DE LA PAULINE 32
3.3.3 LES EXPRESSIONS SUR LA GARE TER DE CANNES LA BOCCA 36
3.3.4 LES AUTRES THEMATIQUES ABORDEES 39
3.4 LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION AVEC LE PUBLIC 41
3.4.1 UNE CONCERTATION EN PERIODE DE CRISE SANITAIRE QUI A MALGRE TOUT FAIT L'OBJET D'UNE PARTICIPATION QUANTITATIVEMENT CORRECTE ET DE QUALITE 41
3.4.2 LES ELEMENTS DE CONVERGENCE EN VUE DE L'ENQUETE D'UTILITE PUBLIQUE 41
3.5 LES PERSPECTIVES POUR LA SUITE 42

1 LA LIGNE NOUVELLE PROVENCE COTE D'AZUR

1.1 LE PROJET EN RÉSUMÉ

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

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

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

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

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

1.2 L'HISTORIQUE DU PROJET : LES PRINCIPALES ÉTAPES

Depuis le débat public de 2005, plus de 15 années d'études et de concertation ont permis de construire progressivement le projet de désaturation des nœuds ferroviaires marseillais, toulonnais et azuréen et d'augmentation des capacités de la ligne ferroviaire entre Marseille et Vintimille. Après une concertation sur les aménagements des deux premières phases de réalisation du projet en 2019, certains aménagements de ces deux premières phases ont fait l'objet d'une concertation complémentaire en 2020 et 2021.

L'historique détaillé du projet, depuis le débat public en 2005 au rapport du Conseil d'Orientation des Infrastructures en 2018 est présenté dans le compte-rendu de la concertation sur les aménagements des phases 1 et 2, de décembre 2019, disponible sur le site internet du projet, à l'adresse : https://www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr/sites/lnpca.fr/files/telechargements/medias/documents/19%2012%2019_CR%20concertation%20LNPCA.pdf.

1.2.1 LA DECISION MINISTERIELLE DU 4 MARS 2019

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

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

1.2.2 LA CONCERTATION DE 2019 SUR LES AMÉNAGEMENTS DES PHASES 1 ET 2 DU PROJET

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

Cette concertation a également montré :

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

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

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

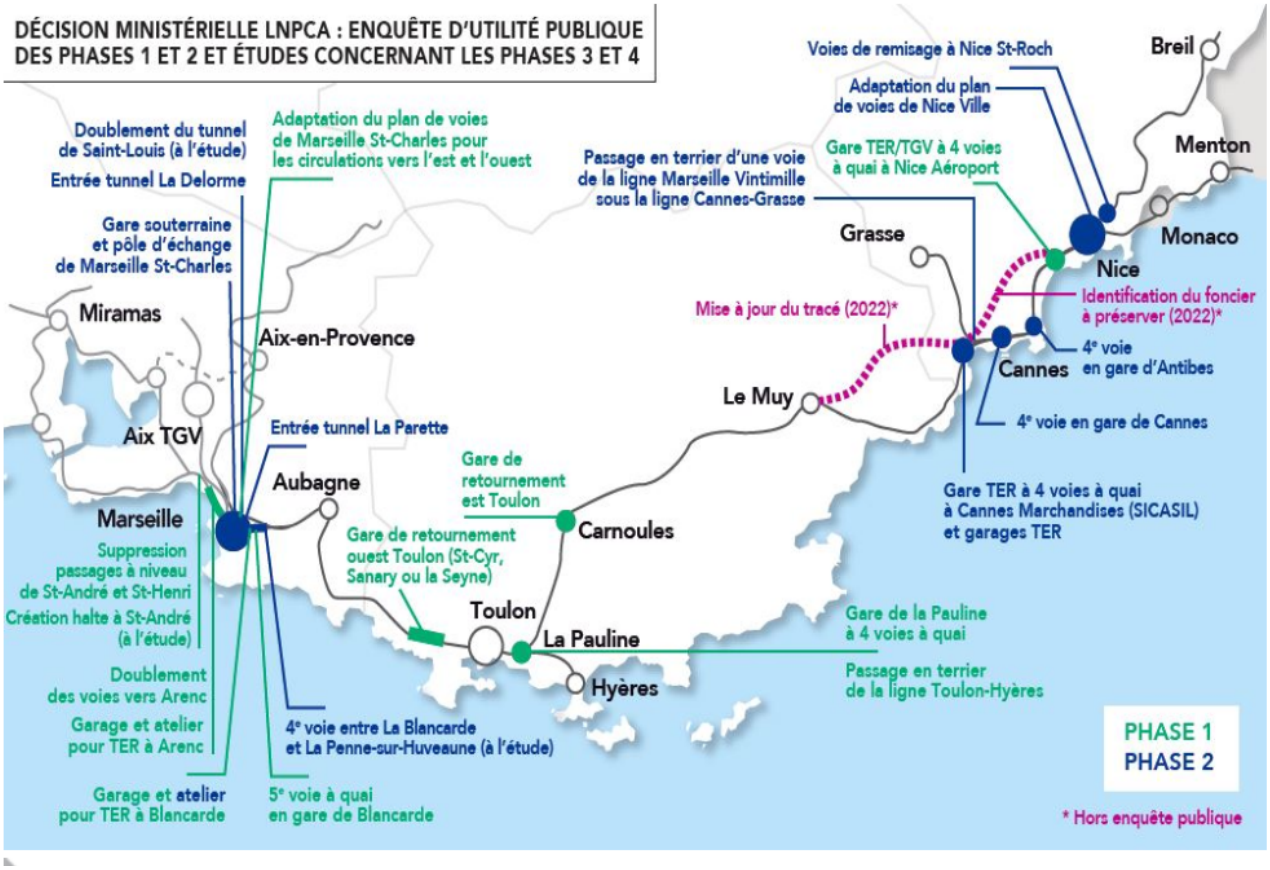
La Décision Ministérielle du 23 juin 2020 a réaffirmé les objectifs du projet et sa programmation en deux temps :

« La ligne nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA) vise dans un premier temps [phases 1 et 2] à désaturer les nœuds ferroviaires de Marseille, de Toulon et de la Côte d'Azur pour répondre aux besoins de transports du quotidien de ces aires métropolitaines et améliorer les conditions d'exploitation et de robustesse du réseau ferré existant.

Dans un second temps [phases 3 et 4], elle ambitionne de développer de nouvelles infrastructures ferroviaires pour améliorer les liaisons au sein de la région Provence- Alpes-Côte d'Azur et contribuer à la construction d'un arc ferroviaire méditerranéen et à la cohésion territoriale régionale. »

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

Les aménagements retenus par secteur géographiques sont les suivants :

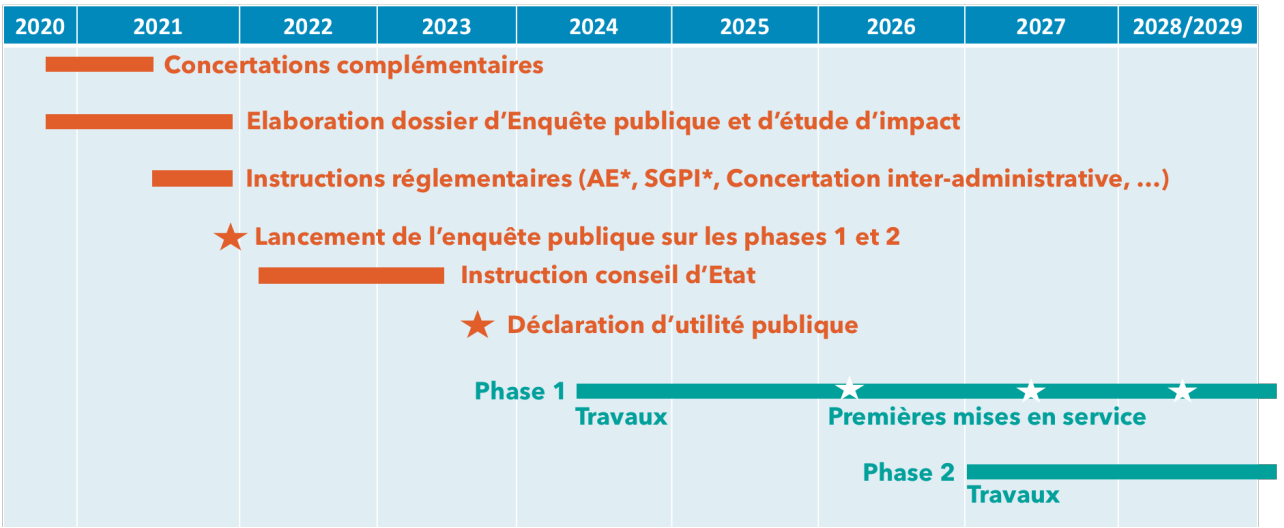


La décision ministérielle a enfin demandé à SNCF-Réseau de poursuivre la concertation continue sur les points suivants :

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

1.3 LE CALENDRIER ET LES PARTENAIRES DU PROJET

1.3.1 LE PLANNING PREVISIONNEL DU PROJET DES PHASES 1 ET 2



1.3.2 LES PARTENAIRES ET COFINANCEURS DES ÉTUDES

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

- l'Union Européenne ;
- l'État ;
- la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur ;
- le Conseil départemental des Bouches-du-Rhône ;
- le Conseil départemental du Var ;
- le Conseil départemental des Alpes-Maritimes ;
- la Métropole Aix-Marseille Provence ;
- la Métropole Toulon Provence Méditerranée ;
- la Métropole Nice Côte d'Azur ;

- la Communauté d'Agglomération Dracénoise
- la Communauté d'Agglomération Cannes Pays de Lérins
- la Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse
- la Communauté d'Agglomération Sophia-Antipolis
- SNCF Réseau.

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

1.4.1 LES INSTANCES DE GOUVERNANCE

La gouvernance du projet est assurée par :

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

1.4.2 LES INSTANCES DE CONCERTATION CONTINUE

Les instances de concertation continue sont :

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

2 LE CADRE DE LA CONCERTATION AVEC LE PUBLIC

2.1 LE CADRE RÉGLEMENTAIRE

La concertation complémentaire conduite en 2020 et 2021 a été engagée au titre [1]:

- de la concertation continue relative au projet, menée, en application du 3e alinéa de l'article L.121-1 du code de l'environnement, par SNCF Réseau, maître d'ouvrage depuis la clôture du débat public ;
- de l'article L.103.2 à L103.6 et R103-1 à R103-3 du code de l'urbanisme.

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

2.2.1 LA COMMISSION NATIONALE DU DÉBAT PUBLIC

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

2.2.2 LE GARANT DE LA CONCERTATION

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

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

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

2.2.3 LA DÉCISION DE POURSUIVRE LE PROCESSUS DE CONCERTATION

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

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

2.3 LES OBJECTIFS DE LA CONCERTATION COMPLEMENTAIRE

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

- La création d'une halte à Saint-André et la suppression des passages à niveau (Marseille 15-16)
- La gare ouest Toulon : gare origine-terminus de la navette toulonnaise
- Les nuisances sonores liées au projet : Bifurcation de Cannes-Grasse, gare de Cannes La Bocca, PEM de Saint-André
- L'intermodalité et les pôles d'échanges multimodaux : Marseille Saint-Charles (13), La Pauline (83), Cannes La Bocca TER (06)
- L'insertion de certains aménagements sensibles
- Les modalités de réalisation de certains travaux : Marseille Saint-Charles, La Parette (13)

Cette concertation complémentaire se déroule en 2 temps :

- du 20 novembre au 31 décembre 2020[3] sur la gare TER de Cannes La Bocca, la gare de La Pauline et la gare ouest de Toulon : gare de la navette toulonnaise,
- du 1er mars au 15 avril 2021, la gare souterraine de Marseille Saint-Charles, la sortie nord de tunnel à la Delorme, l'insertion de la sortie est du tunnel à la Parette, la gare et remplacement du passage à niveau à Saint-André, la 4ème voie entre Blancarde et La Penne-sur-Huveaune et la dénivellation de la bifurcation de la ligne Cannes-Grasse.

Le public est invité à s'exprimer sur chacune de ces opérations et les éventuelles variantes proposées pour leur réalisation, l'objectif de SNCF Réseau étant de retenir celles qui seront insérées au dossier préalable à l'enquête d'utilité publique. Le public peut également s'exprimer plus largement sur le projet et ses composantes.

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

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

Les opérations faisant l'objet de concertations complémentaires feront l'objet d'études pour être insérées dans les dossiers réglementaires au fur et à mesure de la stabilisation du programme de l'opération, après prise en considération par le maître d'ouvrage des retours des concertations de fin 2020 et début 2021.

2.4 LES TERRITOIRES CONCERNÉS

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

2.4.1 LA CONCERTATION DE FIN 2020

Les communes concernées par la navette toulonnaise sont :

- Sanary-sur-Mer ;
- Saint-Cyr-sur-Mer ;
- La Ciotat.

Les communes concernées par la gare de La Pauline sont :

- La Crau ;
- La Garde.

La commune concernée par la gare TER de Cannes La Bocca est :

- Cannes.

2.4.2 LA CONCERTATION DE DEBUT 2021

La commune concernée par la gare souterraine de Marseille Saint-Charles souterraine, l'insertion de la sortie est du tunnel à La Parrette, la sortie nord du tunnel à la Delorme, la gare et le remplacement du passage à niveau à Saint-André est Marseille, et plus spécifiquement les mairies des :

- 1/7èmes et 2/3èmes arrondissements pour Marseille Saint-Charles souterraine
- 15/16èmes arrondissements pour La Delorme et Saint-André
- 11/12ème arrondissements pour Parette

Les communes concernées par la 4ème voie entre Blancarde et La Penne-sur-Huveaune sont :

- Marseille, et plus spécifiquement la mairie des 11 / 12èmes arrondissements
- La Penne-sur-Huveaune

La commune concernée par la dénivellation de la ligne Cannes-Grasse est :

- Cannes.

3 LA CONCERTATION COMPLEMENTAIRE AVEC LE PUBLIC DE FIN 2020

3.1 LES MODALITÉS DE LA CONCERTATION AVEC LE PUBLIC[4]

3.1.1 LES ÉCHANGES BILATÉRAUX AVEC LES ÉLUS

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

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

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

3.1.2 L'INFORMATION ET LA PARTICIPATION DU PUBLIC

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

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

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

3.1.2.1.1 Les relations presse

5 communiqués de presse ont été adressés à :

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

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

3.1.2.1.2 La campagne média

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

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

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

- le 28 novembre dans Var Matin, pour une diffusion de 49390 exemplaires,
- le 5 décembre dans Nice Matin, pour une diffusion de 69726 exemplaires.

3.1.2.1.3 Les réseaux sociaux

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

20/11/2020	Ouverture de la concertation complémentaire 2020
26/11/2020	Inscriptions aux réunions publiques et aux permanences Navette toulonnaise
27/11/2020	Consultation livret La Pauline
30/11/2020	Consultation livret Cannes La Bocca
01/12/2020	Livret navette toulonnaise dans les commerces
02/12/2020	Rappel : RP navette toulonnaise Saint-Cyr-sur-Mer
03/12/2020	Rappel : RP navette toulonnaise Sanary-sur-Mer

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

3 campagnes Facebook et Instagram géolocalisées ont été réalisées du 17 au 30 décembre afin d'informer le public de la prolongation de la concertation et l'inviter à participer.
Ces campagnes se sont adressées aux personnes de 18 à 65 ans, habitant dans un rayon de 17km autour :

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

3.1.2.1.4 Les e-mailings

4 e-mailings ont été adressés `

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

3.1.2.2 LE DISPOSITIF D'INFORMATION DU PUBLIC

3.1.2.2.1 Le site internet www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr

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

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

3.1.2.2.2 Le standard téléphonique

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

- Commander des dossiers de concertation
- Se renseigner sur les modalités d'inscriptions aux réunions publiques et permanences.

Le standard a reçu au total 55 appels sur la période.

3.1.2.2.3 Les dossiers supports de la concertation avec le public

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

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

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

- Dans les mairies et dans 27 commerces de proximité[5] de Saint-Cyr-sur-Mer, Sanary-sur-Mer pour la Gare terminus ouest de la navette toulonnaise
- Dans les mairies d'Ollioules et La Ciotat pour la Gare terminus ouest de la navette toulonnaise
- Dans les mairies et dans 46 commerces de proximité de La Garde et La Crau pour le Pôle d'échanges multimodal de La Pauline
- A la mairie annexe et dans 16 commerces de proximité de La Bocca pour la Gare TER de Cannes La Bocca.

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

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

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

Au total, ont été distribués :

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

Par ailleurs, ont été téléchargés sur le site Internet :

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

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

3.1.2.3 LE DISPOSITIF DE PARTICIPATION ET D'EXPRESSION DU PUBLIC

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

3.1.2.3.1 Les réunions publiques[6]

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

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

En raison du contexte sanitaire, celles-ci se sont tenues à distance, via le logiciel Zoom.

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

3.1.2.3.2 Les permanences de SNCF Réseau[7]

Afin de répondre aux questions individuelles et faciliter les échanges portant sur des situations particulières, **5 permanences** d'une demi-journée chacune, ont été organisées :

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

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

3.1.2.3.3 Les supports de recueil des expressions

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

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

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

3.2 L'ANALYSE QUANTITATIVE DE LA CONCERTATION AVEC LE PUBLIC

3.2.1 UNE BONNE PARTICIPATION GLOBALE DU PUBLIC[8]

Malgré le contexte sanitaire défavorable, les actions d'information mises en œuvre par SNCF Réseau ont abouti à **582** participations :

- 156 participants aux 4 réunions publiques organisées et 71 prises de parole enregistrées lors de ces réunions publiques ;
- 27 participants aux 5 permanences avec le maître d'ouvrage ;
- 235 avis postés sur le site internet, sur Facebook et Twitter
- 79 questions posées sur le site Internet ;
- 31 avis déposés dans les registres papier mis à disposition, dont 1 délibération ;
- 8 avis formulés par téléphone[9] ;
- 14 avis postés par mail ou par courrier ;
- 32 contributions communiquées, dont 2 délibérations.

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

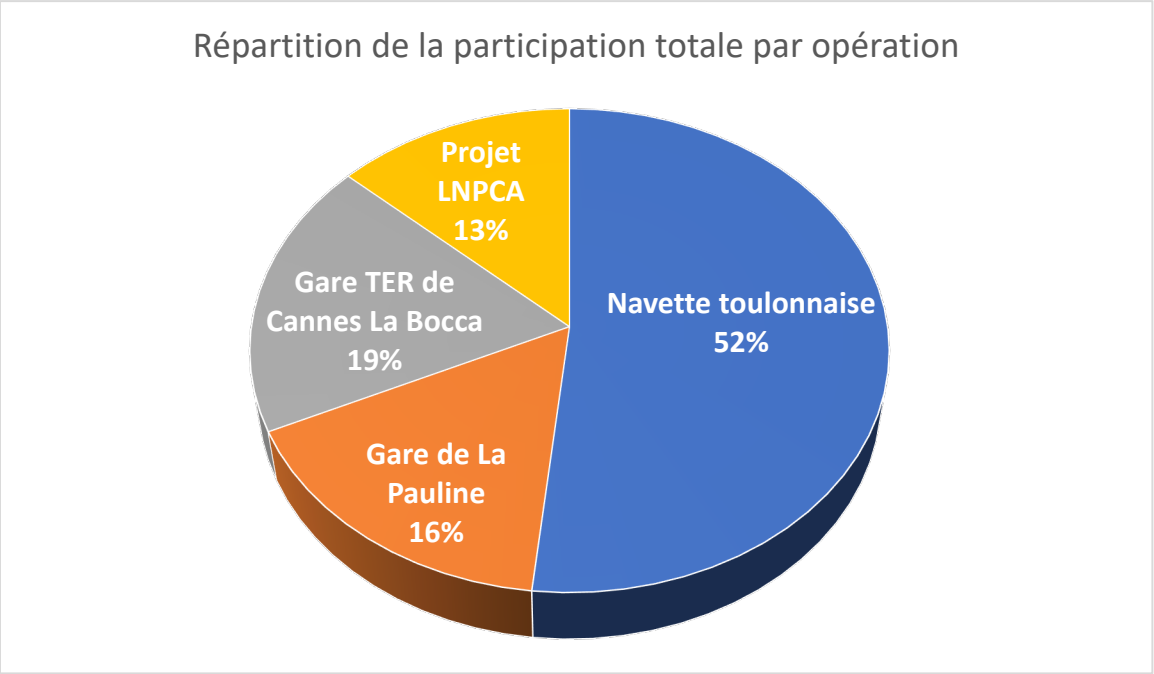
3.2.2 LES CARACTÉRISTIQUES DE LA PARTICIPATION

3.2.2.1 UNE PARTICIPATION PLUS IMPORTANTE POUR LA NAVETTE TOULONNAISE

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

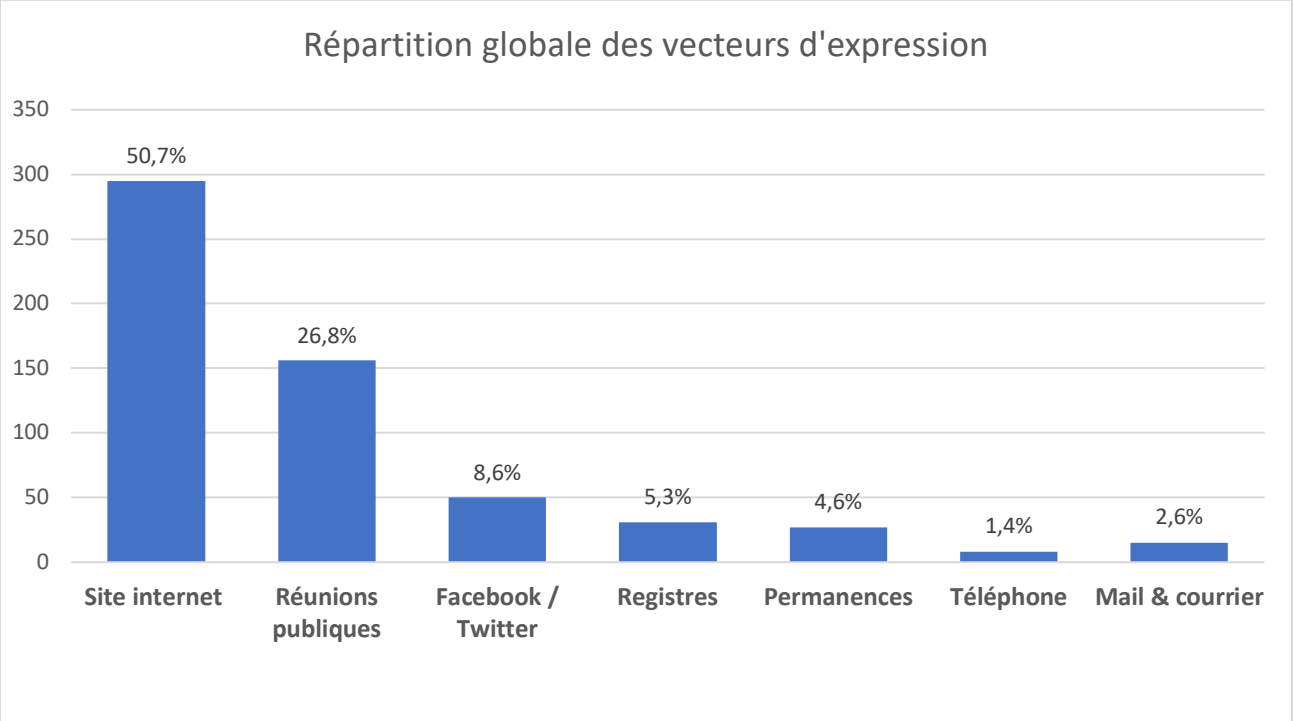
Les expressions sur la gare ouest de la navette toulonnaise ont représenté plus de la moitié du total des expressions.

[8] La totalité des expressions du public est disponible en annexes
[9] La totalité des appels n'est pas recensée dans la participation, 49 appels ayant été des demandes d'assistance aux inscriptions aux réunions publiques et permanences ou des commandes de livrets supports de la concertation.



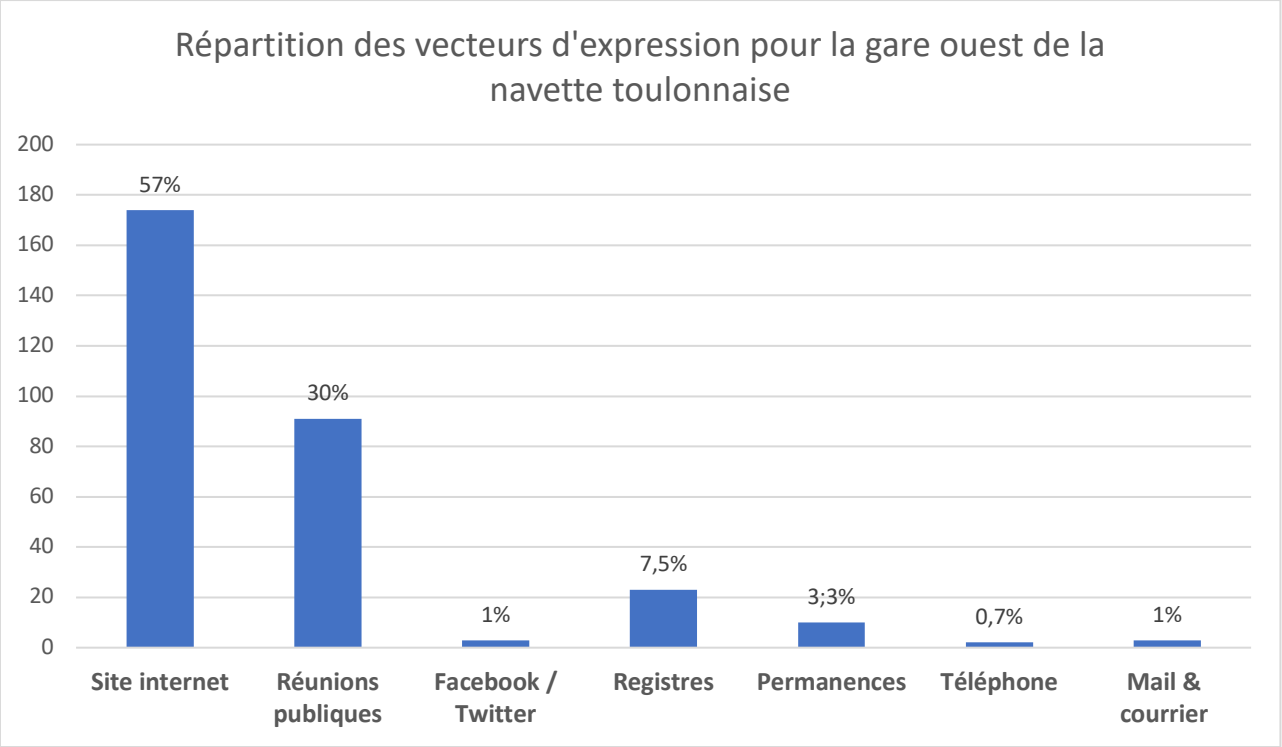
3.2.2.2 LE SITE INTERNET, 1ER VECTEUR D'EXPRESSION

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

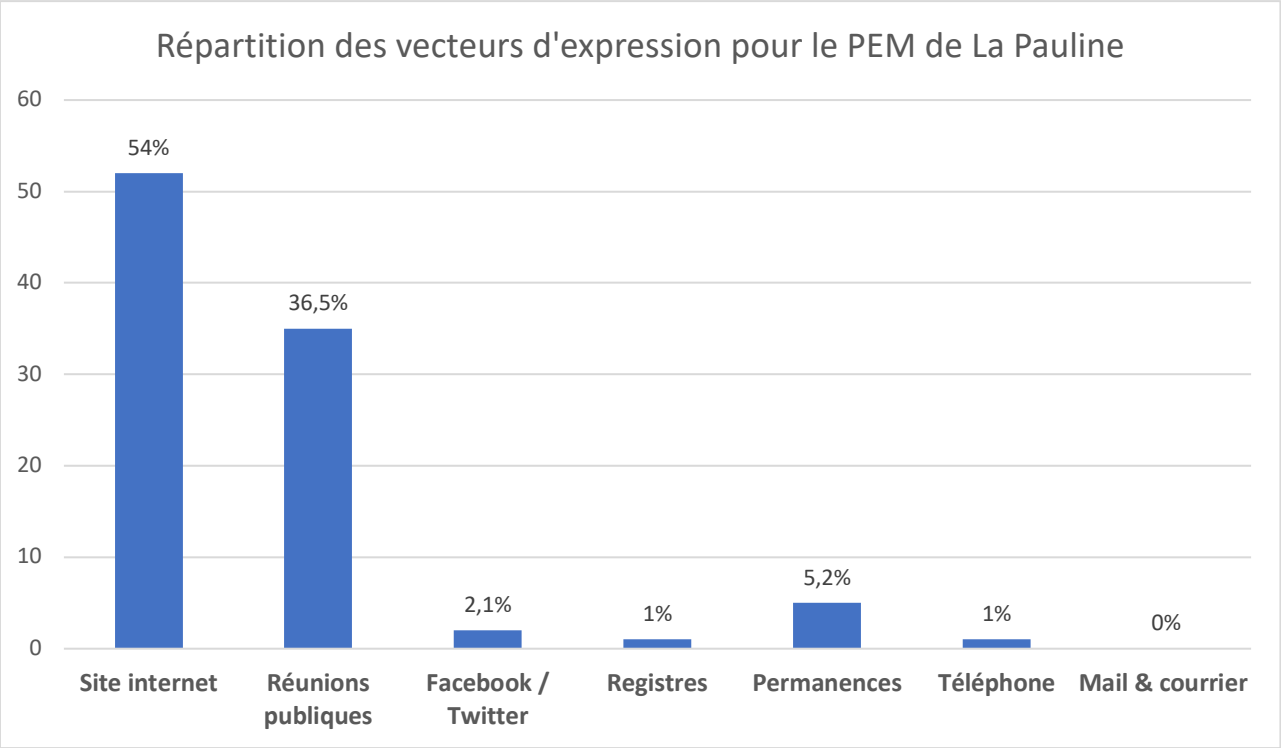


Si cette prédominance de l'utilisation du site internet est valable pour les 3 opérations proposées à la concertation, des écarts peuvent néanmoins être notés sur chacun des 3 sites concernant les vecteurs d'expression utilisés.

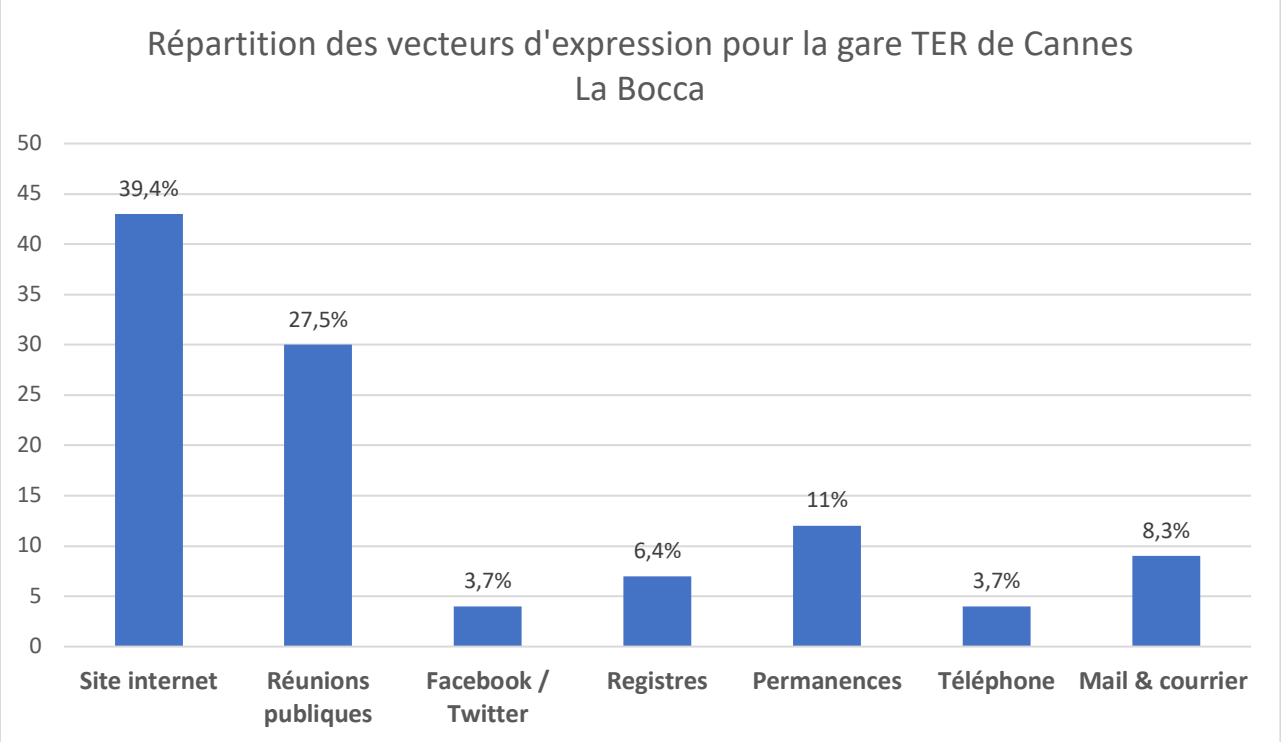
Ainsi, pour les expressions sur la navette toulonnaise, la part du site internet et des réunions publiques est encore plus importante, atteignant les 87%.
A l'inverse, les réseaux sociaux, téléphone, mails et courriers n'ont quasiment pas été utilisés par le public pour s'exprimer sur la navette toulonnaise.



Concernant le Pôle d'échange multimodal de La Pauline, avec plus de 90%, la part du site internet et surtout de la réunion publique est encore plus importante. A l'inverse, les registres en mairies, les mails et courriers n'ont pas du tout été utilisés.



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



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

3.2.3 LA FREQUENTATION DU SITE INTERNET WWW.LIGNENOUVELLEPROVENCECOTEDAZUR.FR

3.2.3.1 L'EVOLUTION DES VISITES

Du 19 novembre 2020, date de mise en ligne de la nouvelle version du site Internet, au 31 décembre 2020, date de fin de la concertation, le site a été visité à **18860 reprises**, par 16 338 visiteurs différents.
Deux pics de visites coïncident avec la tenue des réunions publiques, d'abord sur la navette toulonnaise, puis sur Cannes. Le dernier pic correspond à l'annonce du prolongement de la concertation.

3.2.3.2 LES PAGES CONSULTEES

Les visites ont duré en moyenne 1,34 minutes et le nombre moyen de pages vues par session est de 2.

Plus de 37 000 pages ont été vues au total. Les 10 premières pages consultées, qui représentent 52% du total des consultations, se répartissent comme suit :

« Accueil »	6 588
« Les opérations proposées à la concertation »	2 694
« Supports de la concertation »	2 093
« Exprimez-vous »	1 722
« Bénéfices du projet sur l'aire toulonnaise »	1 525
« Bénéfices du projet sur la Côte d'Azur »	1 142
« Zoom sur les phases 1 et 2 »	880
« Phases de réalisation »	872
« Documents »	862
« Dispositif d'information et de participation »	820

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

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

3.2.4 L'ACTIVITÉ SUR LES RÉSEAUX SOCIAUX

3.2.4.1 TWITTER

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

3.2.4.2 FACEBOOK

Les 3 campagnes géolocalisées ont généré plus de **173 500 impressions de posts** et **plus de 5300 clics** vers le site internet. Elles ont suscité 246 réactions (j'aime…) dont 50 se sont traduites par des avis ou commentaires, principalement sur le projet global.

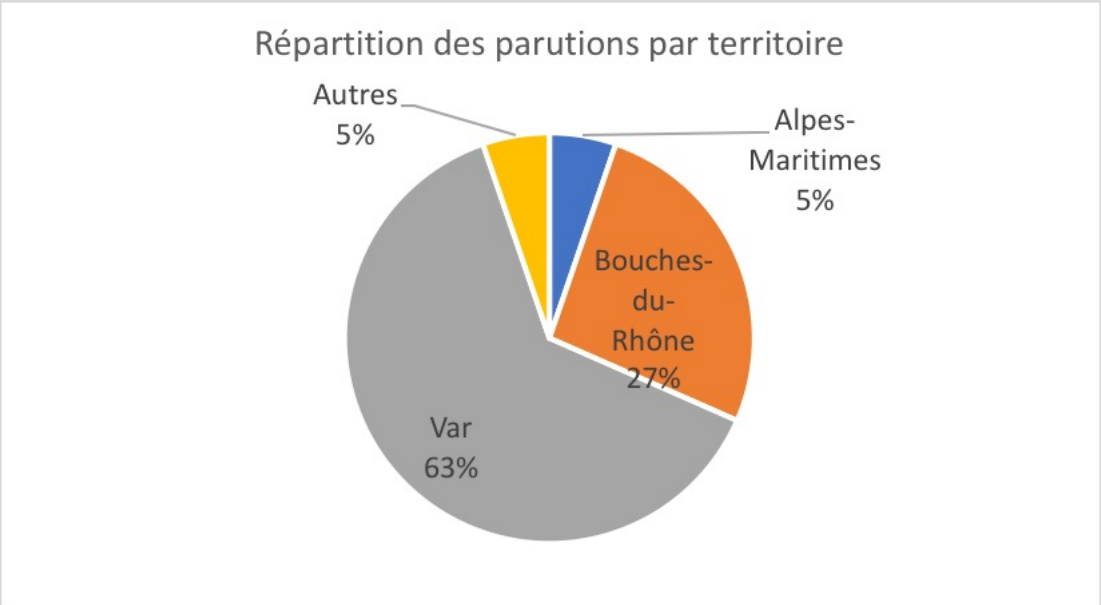
Le taux moyen de clics de 3,1% est un très bon taux au regard des récentes campagnes réalisées par SNCF réseau (0,5% à 0,8% sur LN Montpellier-Perpignan / 2,2% à 4,9% pour Roissy-Picardie dont la performance avait été soulignée).

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

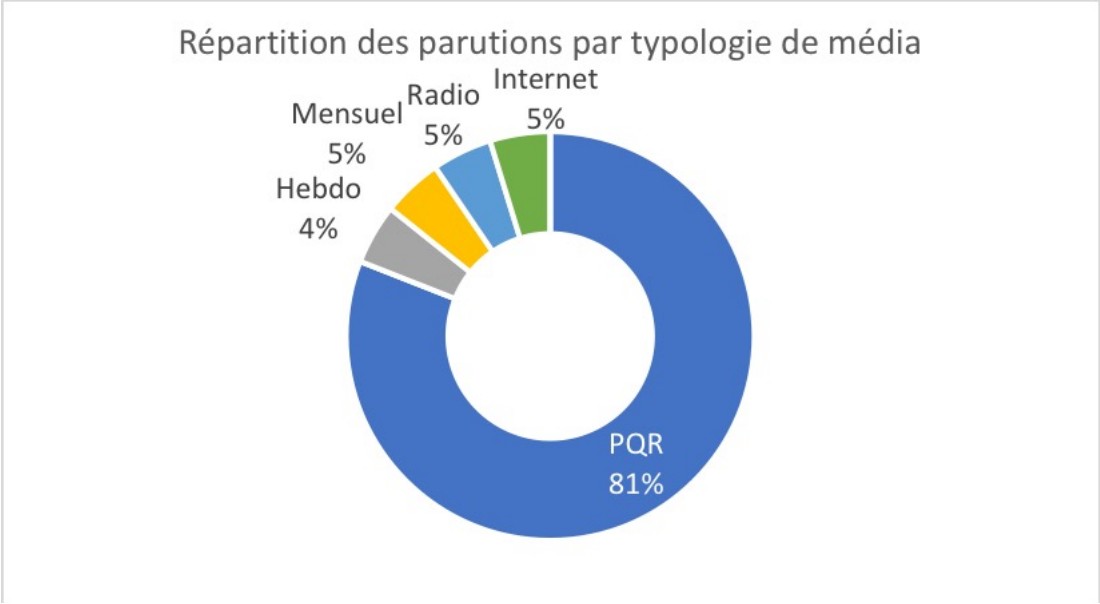
3.2.5 LES RETOMBÉES MÉDIATIQUES [10]

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

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

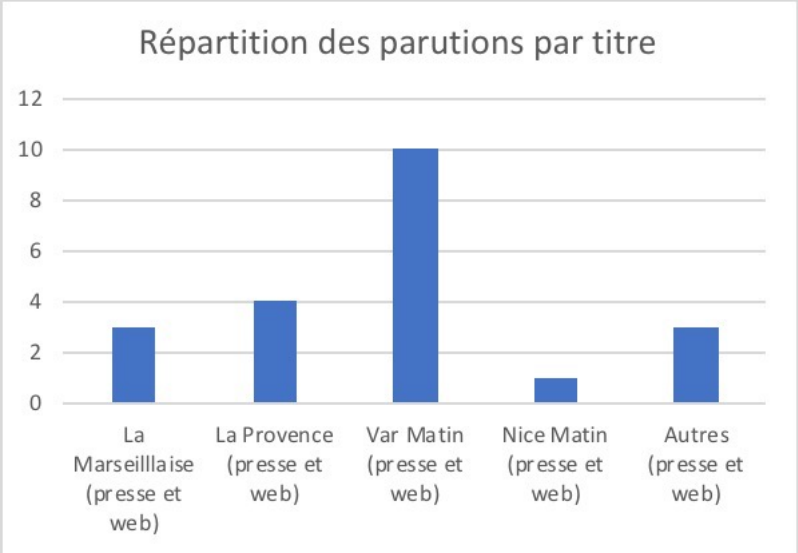


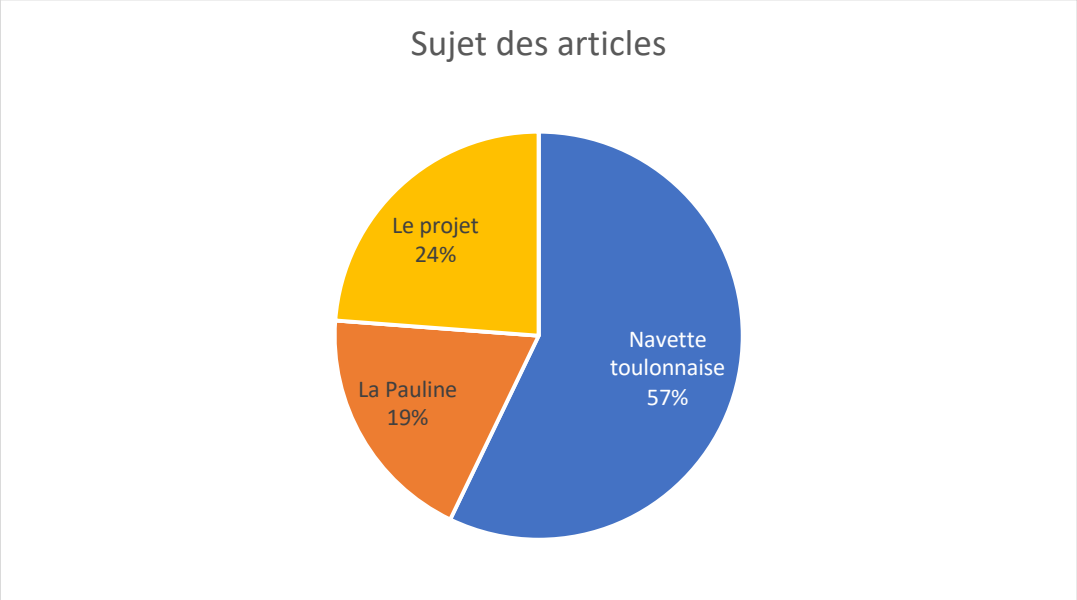
La presse quotidienne régionale est très largement majoritaire dans les parutions (81%).



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

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





Près de la moitié des retombées médiatiques ont été informatives, d'abord pour présenter le dispositif de concertation et le contenu des opérations de la navette toulonnaise et de La Pauline, voire du projet.
A noter que la gare TER de Cannes La Bocca n'a fait l'objet d'aucun article.

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

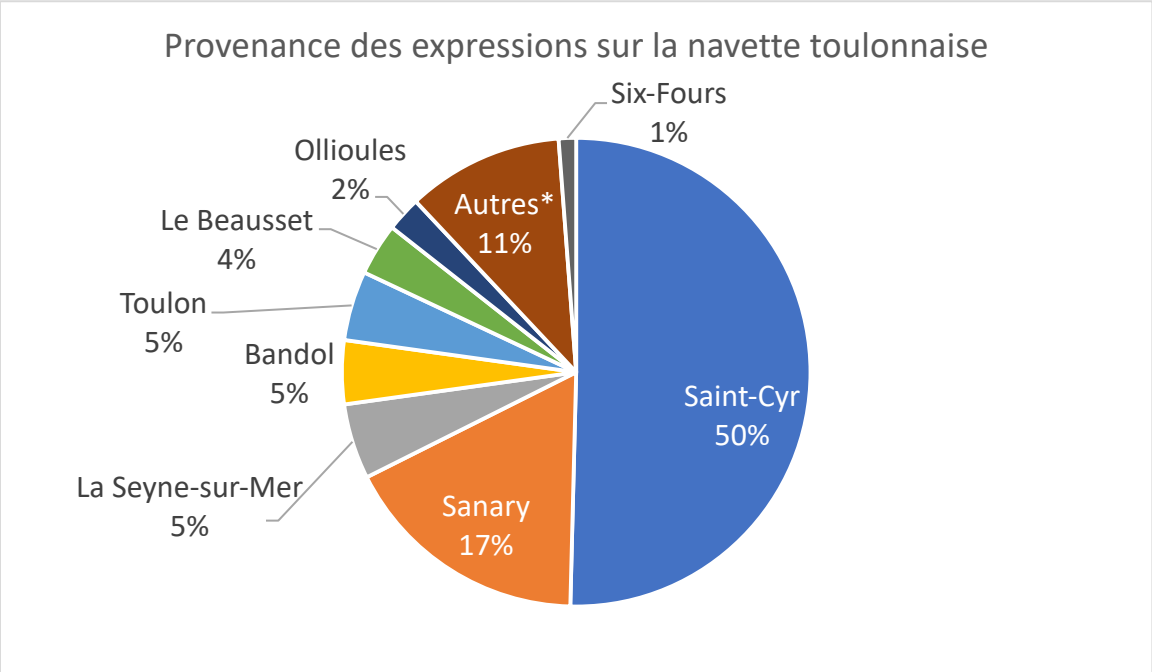
3.3 L'ANALYSE QUALITATIVE DE LA CONCERTATION AVEC LE PUBLIC

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

3.3.1 LES EXPRESSIONS SUR LE TERMINUS OUEST DE LA NAVETTE TOULONNAISE

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

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



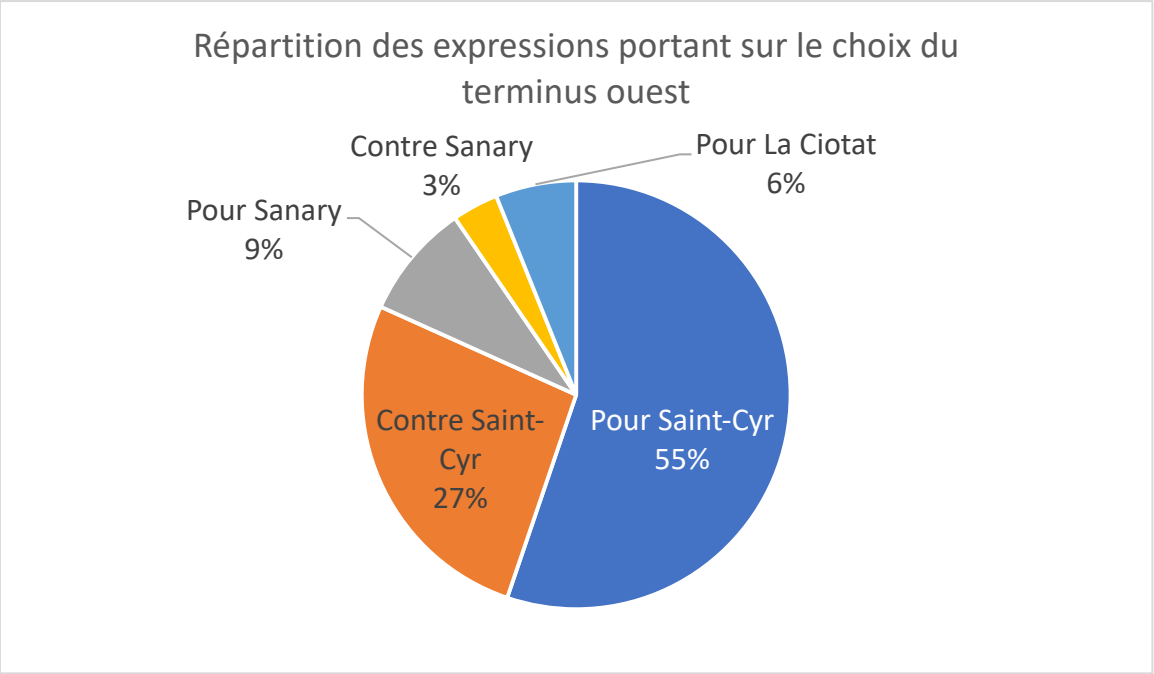
* Sont regroupées dans les communes « autres », les expressions en provenance de : Banne, Carqueiranne, Evenos, Hyères, La Cadière, La Ciotat, Le Castellet, La Chapelle-sur-Coise ou encore Solliès.

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

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

Ceci montre d'abord que l'objet de la concertation a été bien compris. Le nombre de questions posées sur l'opération (54) est d'ailleurs marginal, en particulier sur le site internet et les registres, par rapport au nombre d'avis exprimés (196).

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Et **27% des expressions** sur le positionnement du terminus ouest de la navette toulonnaise **s'opposent à l'implantation sur Saint-Cyr, qui génère différents types d'inquiétudes,** d'abord en raison de son impact foncier, tant sur les propriétés riveraines que sur les terres agricoles.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

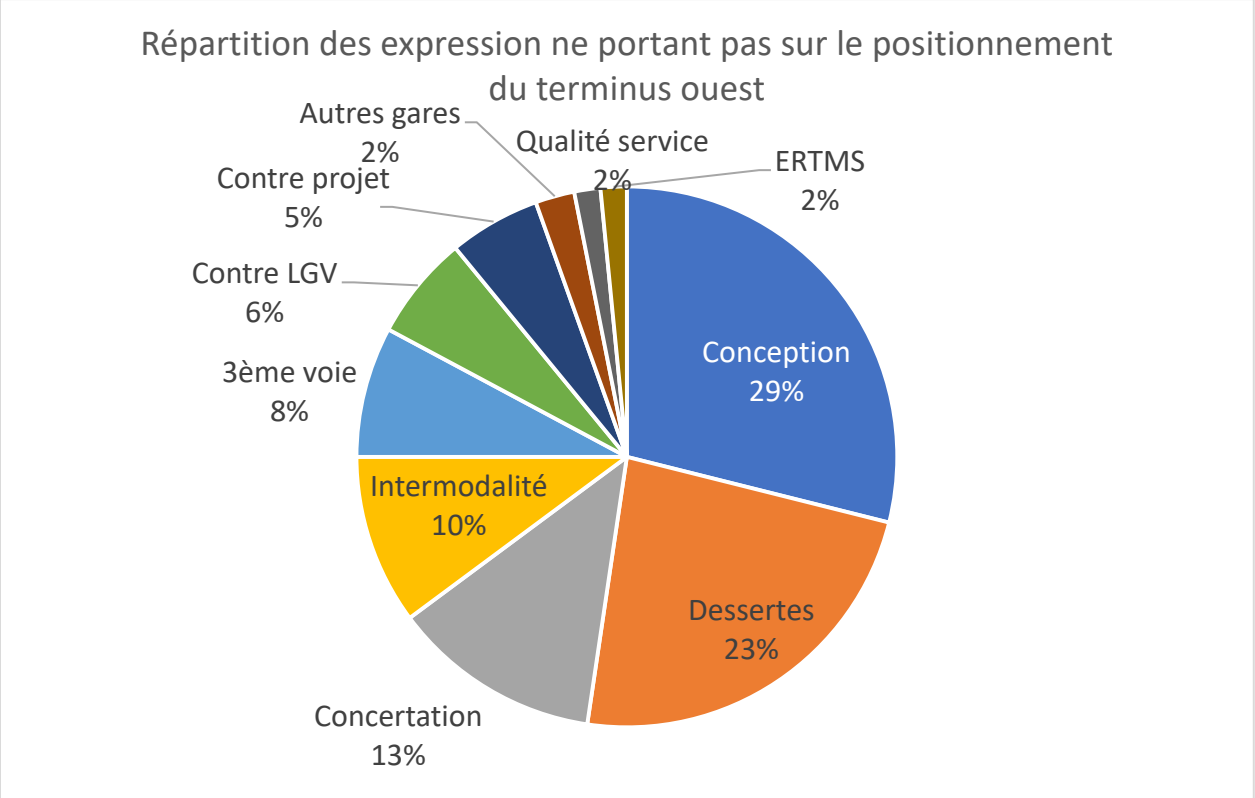
6% participants se sont exprimés en faveur d'un positionnement du terminus ouest à La Ciotat.

Ces expressions se répartissent en 2 grandes catégories :

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

3.3.1.3 LES AUTRES THEMATIQUES DE LA CONCERTATION

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



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

Ces questions portent d'abord sur les choix retenus en matière de plans de voies (voies réservées à la navette, position des quais…) et en particulier sur les voies de fret que des participants proposent de positionner différemment, pour réduire les impacts, ou ailleurs pour réduire les coûts.

Elles portent également sur les parkings jugés sous-dimensionnés, en particulier dans l'option de Sanary, sur l'intégration paysagère, sur le nombre d'étage des bâtiments voyageurs, sur la conservation des anciens bâtiments voyageurs sur la gestion des eaux pluviales.

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

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

Les 16 participant s'étant exprimés sur la **concertation** ont :

- remercié le maître d'ouvrage pour l'organisation des réunions à distance,

- regretté que le maître d'ouvrage n'ait pas attendu de pouvoir organiser la concertation en présentiel,
- fait part de leur mécontentement de ne pas avoir été informés plus en amont par le maître d'ouvrage ou la mairie,
- posé des questions sur le processus décisionnel et le retour post-COPIL qui sera fait aux participants,
- demandé un référendum local pour choisir le positionnement,
- remis en cause le processus décisionnel ayant abouti à l'étude d'une gare à Sanary,
- questionné sur l'opportunité d'une concertation plus large, incluant Toulon.

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

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

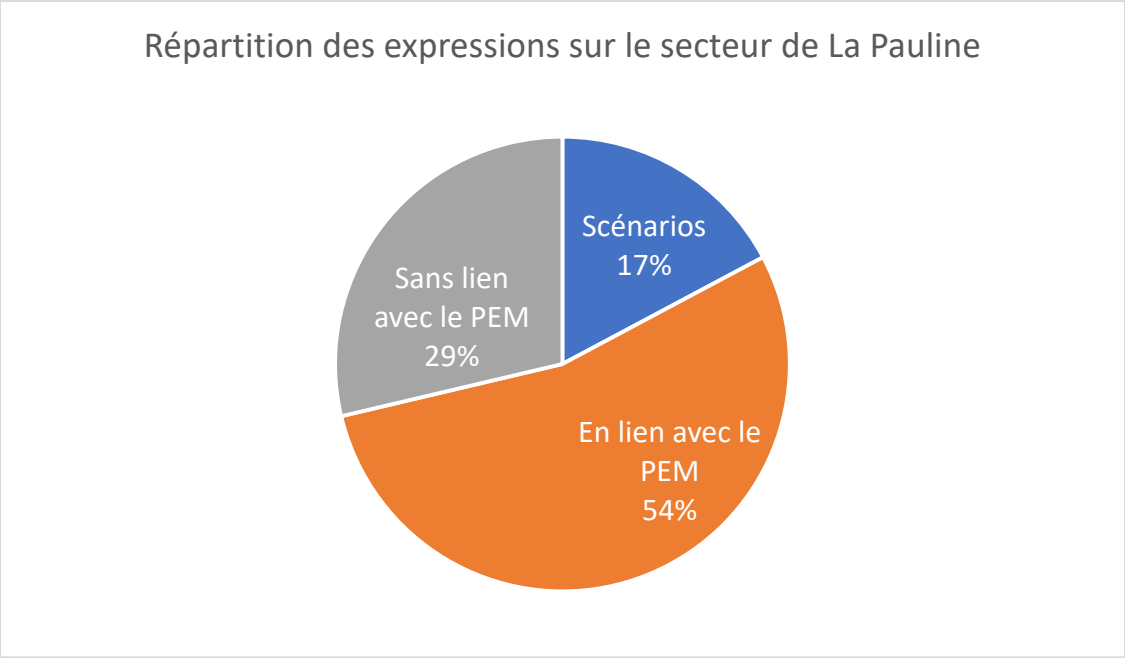
Seuls 7 participants ont exprimé leur **opposition** ou le fait qu'ils n'étaient pas convaincus par le **projet de navette toulonnaise**, arguant du fait qu'il était inutile, les TER n'étant pas remplis, qu'il engendrerait des nuisances trop importantes, qu'il coûtait trop cher ou qu'il était préférable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

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

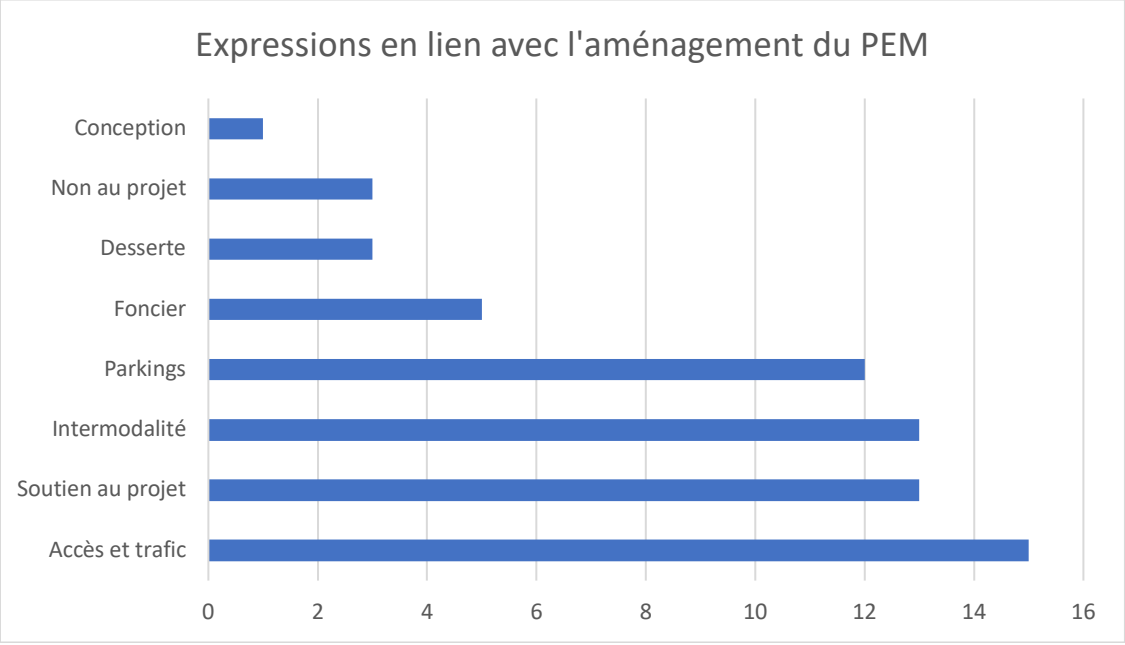
Enfin, 2 participants ont questionné le maître d'ouvrage sur les perspectives d'amélioration de la **ponctualité et de la régularité** et 2 autres sur l'ERTMS.

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

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



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



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

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

D'autres considèrent au contraire que le PEM est de nature à améliorer les conditions de circulation, dès lors que ses accès seraient réaménagés, notamment en créant une nouvelle entrée et sortie de l'autoroute A52, ce qu'ils jugent indispensable. Le **double accès à la gare** justifie d'ailleurs le choix de scénario de plusieurs participants.

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

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

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

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

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

Le thème des **parkings** fait l'objet de 12 expressions qui presque unanimement les considèrent sous-dimensionnés et proposent donc les agrandir, en utilisant le terrain situé entre la distillerie et la voie de chemin de fer ou de préférence en silos. La commune de La Crau demande également la création d'un parking relai sur son territoire. La gratuité des parkings fait quant à elle l'objet d'une demande.

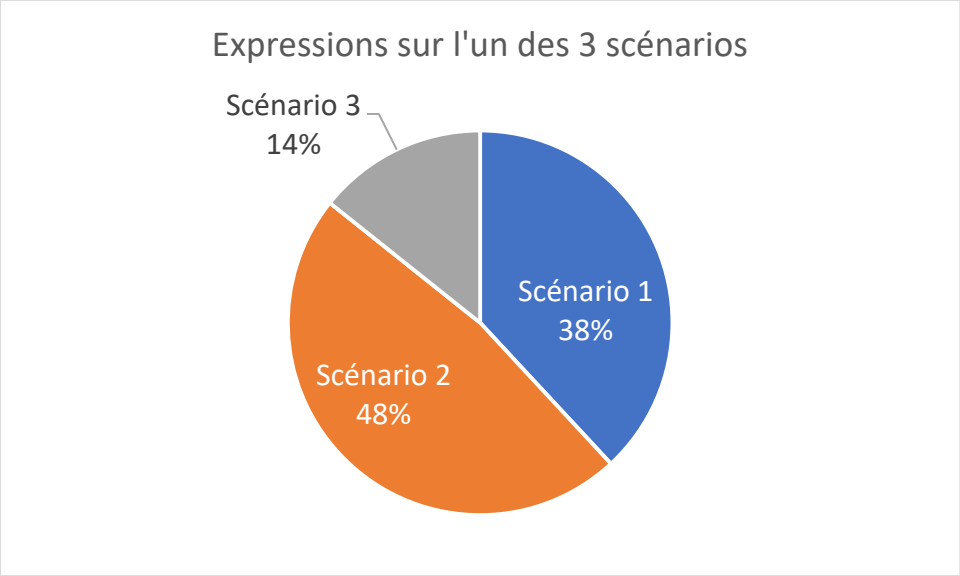
4 participants, riverains ou futurs riverains du PEM, ont interrogé le maître d'ouvrage sur les **procédures de préemption et d'acquisition du foncier**, ainsi que sur l'impact foncier du projet là où ils habitent.

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

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

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

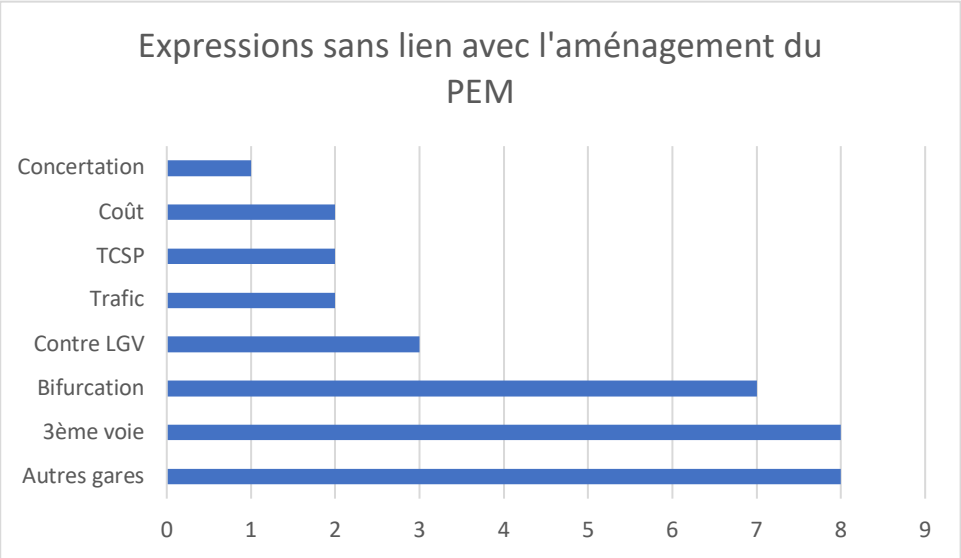
3.3.2.2 17% D'EXPRESSIONS SUR L'UN DES 3 SCENARIOS DE PROJET PROPOSES



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

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

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

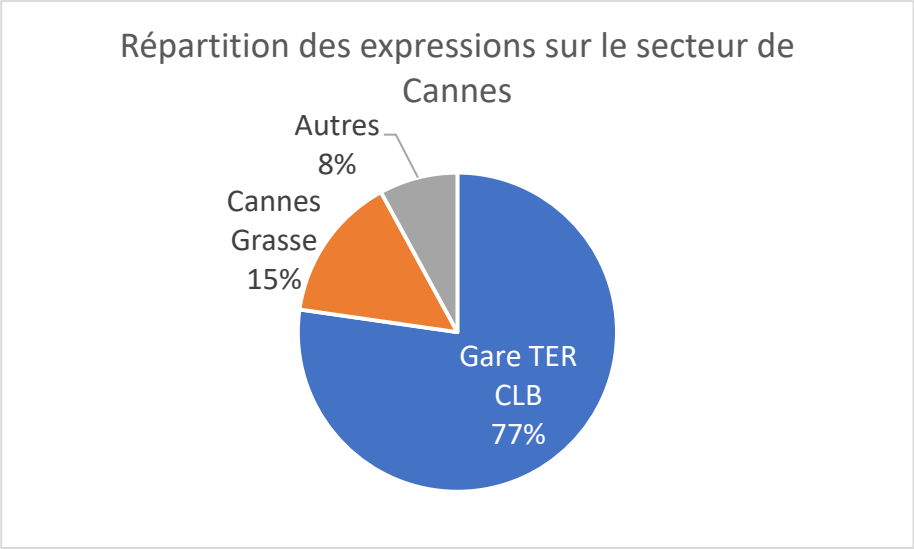


Les thématiques abordées par les participants ne s'étant pas exprimés sur le PEM de La Pauline portent sur :

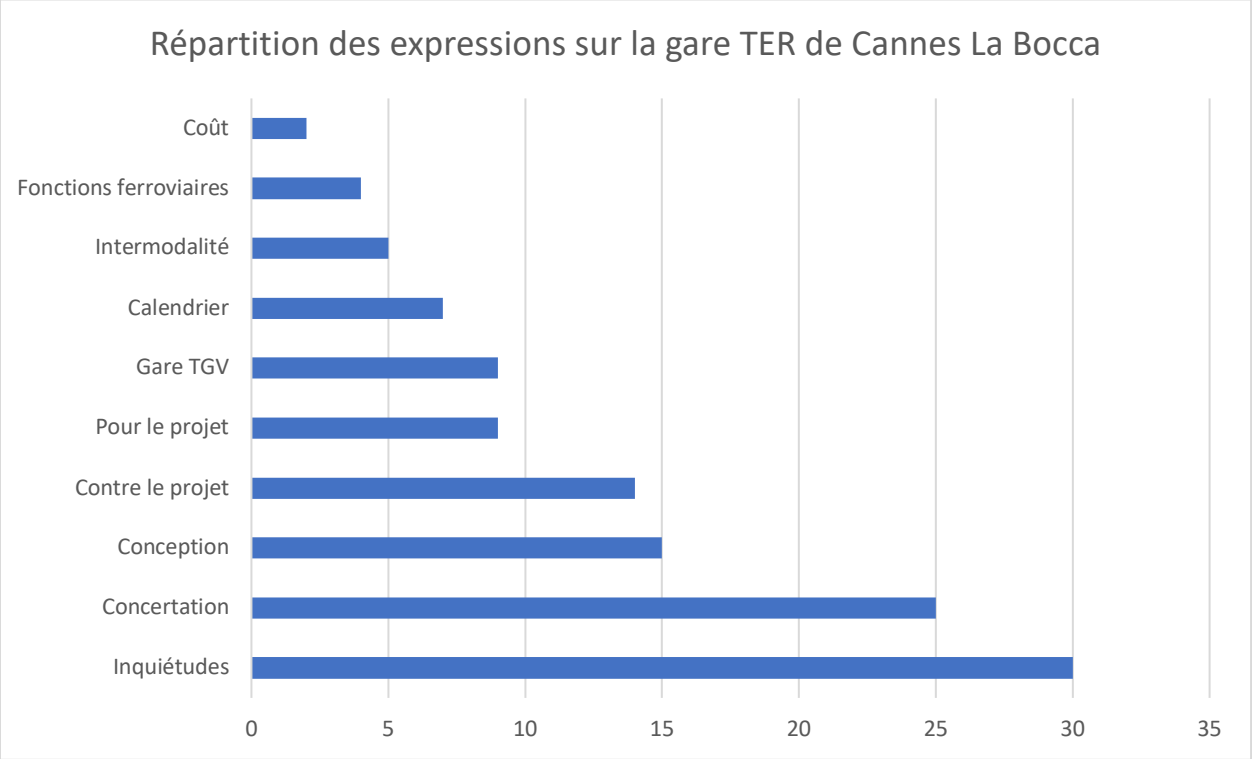
- **Les autres gares :** Celle de La Farlède d'abord, pour laquelle une réouverture est demandée, soit en lieu et place de la Pauline, dans un souci d'économie, soit en complément de celle-ci, afin de ne pas accroitre la saturation du réseau routier. Concernant la gare de Toulon, il est demandé à ce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

3.3.3 LES EXPRESSIONS SUR LA GARE TER DE CANNES LA BOCCA

Plus des ¾ des participants, à plus de 45% **propriétaires de la Résidence du Royal Palm**, se sont exprimés sur la gare TER de Cannes La Bocca, 15% sur la bifurcation de la ligne Cannes Grasse et 8% sur les autres aménagements de la LNPCA prévus dans les Alpes-Maritimes.



3.3.3.1 LES EXPRESSIONS SUR LA GARE TER DE CANNES LA BOCCA



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3.3.3.3 LES AUTRES EXPRESSIONS DANS LES ALPES-MARITIMES

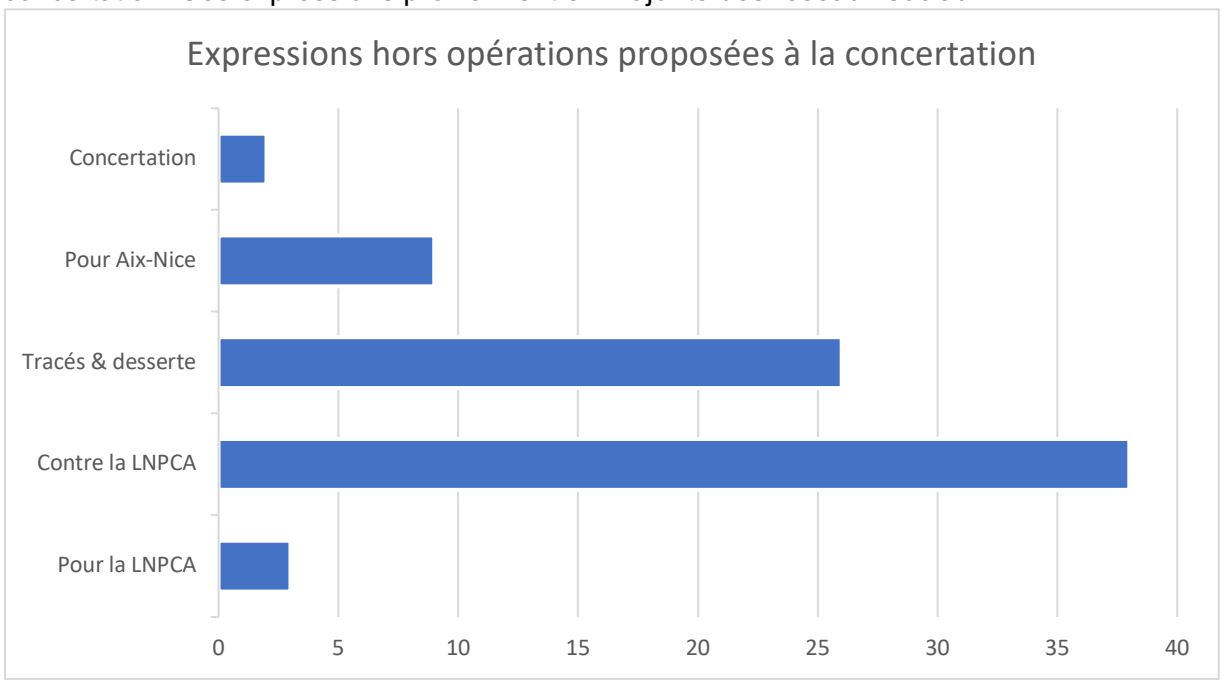
Parmi les 8 participants s'étant exprimés sur d'autres sujets que la gare de Cannes La Bocca ou la dénivellation de la bifurcation de la ligne Cannes Grasse :

- 3 ont demandé la réalisation de la **4ème voie à quai en gare d'Antibes**,
- 1 question a été posée sur le **calendrier de déploiement de l'ERTMS**,

- 1 a fait part de son intérêt pour la réalisation de la **ligne nouvelle Cannes-Sophia-Nice** et 1 autre de son opposition à cette section de ligne nouvelle,
- 1 a fait part des nuisances engendrés par les **travaux actuellement réalisés sur le site de Cannes Marchandises,**
- 1 a demandé la réalisation de la **3ème voie entre Cagnes-sur-Mer et Nice Ville**.

3.3.4 LES AUTRES THÉMATIQUES ABORDÉES

La concertation a suscité 78 expressions allant bien au-delà des aménagements proposés à la concertation. Ces expressions proviennent en majorité des réseaux sociaux.



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

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

3 participants, par le biais de leur contribution, ont par ailleurs rappelé leur soutien au projet global et l'urgence de sa réalisation.

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

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

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

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

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

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

Des demandes isolées ont également été formulées :

- Le doublement de la ligne vers Hyères et l'augmentation du nombre de trains entre Marseille et Les Arcs ;
- La remise en état de la ligne Toulon Brignoles ;
- Le fait de savoir si les 4èmes voies en gare d'Antibes et de Cannes, ainsi que la gare de Nice Aéroport seraient bien présentées à l'enquête d'utilité publique ;
- La création d'une gare dans la plaine du camp militaire de Fréjus, en lieu et place de celle du Muy ;
- La généralisation des accès PRM dans toutes les gares régionales ;
- La réalisation de lignes de tramway.

3.3.4.3 LA CONCERTATION

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

3.4 LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION AVEC LE PUBLIC

3.4.1 UNE CONCERTATION EN PERIODE DE CRISE SANITAIRE QUI A MALGRE TOUT FAIT L'OBJET D'UNE PARTICIPATION QUANTITATIVEMENT CORRECTE ET DE QUALITE

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

Malgré ce contexte, la participation a été bonne. Comparée à la concertation de 2019, qui avait duré presque 3 fois plus longtemps (4 mois pour 1,5), qui portait sur près de 3 fois plus d'opérations (8 pour 3) et pour laquelle plus de 5 fois plus de réunions publiques avaient été organisées (22 pour 4), le nombre de participations ramené au dispositif mis en place et au nombre d'aménagements concernés est du même ordre : 2 104 contributions en 2019 pour 582 en 2020, soit un ratio de 3,5 moins.

Le public a semble-t-il bien compris les objets de la concertation, la très grande majorité des avis exprimés et des questions posées ayant porté sur les opérations présentées.

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

Certains participants ont regretté la mise à disposition physique des dossiers de concertation trop peu de temps avant la tenue des réunions publiques.

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

3.4.2 LES ÉLÉMENTS DE CONVERGENCE EN VUE DE L'ENQUETE D'UTILITE PUBLIQUE

3.4.2.1 SUR LE TERMINUS OUEST DE LA NAVETTE TOULONNAISE

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

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

La demande d'étudier un autre site plus à l'ouest sur Saint-Cyr a été exprimée à de plusieurs reprises.

3.4.2.2 SUR LE POLE D'ECHANGES MULTIMODAL DE LA PAULINE

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

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

3.4.2.3 SUR LA GARE TER DE CANNES LA BOCCA

L'aménagement de la gare TER de Cannes La Bocca a soulevé de nombreuses questions, auxquelles le maître d'ouvrage a pu répondre.

Compte tenu des inquiétudes soulevées par les riverains de la gare, en particulier du boulevard du Midi, notamment sur la question du bruit, le maître d'ouvrage s'est engagé à poursuivre la recherche de solutions de réduction des nuisances sonores dans la conception de la gare et de bonne intégration urbaine.

3.5 LES PERSPECTIVES POUR LA SUITE

Pour la poursuite du projet, le maître d'ouvrage prévoit :

- de prendre en considération les demandes exprimées en concertation avec le public ;
- de mener des études d'ajustement avant et après l'enquête d'utilité publique pour essayer de continuer à réduire les impacts des aménagements et variantes retenus par les instances de gouvernance du projet suite à la concertation, en conformité avec les décisions ministérielles.