

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

**Enquête Publique unique
sur la réalisation des phases 1 & 2
de la LNPCA, Ligne Nouvelle Provence Côte-d'Azur**

portant sur:

- la DUP, Déclaration d'Utilité Publique du projet
- la MECDU, Mise En Compatibilité des Documents d'Urbanisme

Enquête Publique du 17 Janvier au 28 Février 2022

PV de synthèse des Observations

établi par la Commission d'Enquête
désignée par le Tribunal Administratif de Marseille
Décision n° 21000109/13

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

Table des matières

1.	L'ENQUETE PUBLIQUE	7
2.	BILAN GENERAL DE L'ENQUETE	9
2.1.	BILAN QUANTITATIF	9
2.1.1.	MODE DE DEPOT DES CONTRIBUTIONS	9
2.1.2.	CONSULTATION DU DOSSIER D'ENQUETE	10
2.1.3.	LES PIECES DU DOSSIER CONSULTEES	10
2.1.4.	PROVENANCE GEOGRAPHIQUE DES CONTRIBUTIONS NUMERIQUES	11
2.1.5.	FREQUENTATION DES LIEUX DE PERMANENCE	11
2.1.6.	DEPOT DES CONTRIBUTIONS	12
2.2.	BILAN QUALITATIF	12
2.2.1.	TYPOLOGIE DES DEPOSANTS	12
2.2.2.	TYPOLOGIE DES OPERATIONS	13
2.2.3.	TYPOLOGIE DES THEMES RETENUS	13
2.2.4.	LES OPERATIONS COMPTABILISANT LE PLUS GRAND NOMBRE D'OBSERVATIONS	15
2.2.5.	LES THEMES LES PLUS EVOQUES	16
3.	OBSERVATIONS DU PUBLIC (EN ANNEXE LISTING DES CONTRIBUTIONS ET DES OBSERVATIONS)	17
3.1.	PROCEDURE D'ENQUETE, DOSSIER D'ENQUETE, COMMUNICATION ET INFORMATION	17
3.1.1.	BILAN CHIFFRE	17
3.1.2.	THEMES PRINCIPAUX SOULEVES	18
3.1.3.	RAPPEL DES PRINCIPAUX POINTS SOULEVES PAR LES PPA	18
3.1.4.	QUESTIONS AU MAITRE D'OUVRAGE	18
3.2.	PROJET GLOBAL LNPCA PHASE 1 ET 2 HORS OPERATIONS SPECIFIQUES	19
3.2.1.	ECONOMIE GENERALE DU PROJET	20
3.2.1.1.	BILAN CHIFFRE	20
3.2.1.2.	THEMES PRINCIPAUX SOULEVES	22
3.2.1.3.	QUESTIONS AU MAITRE D'OUVRAGE	25
3.2.2.	NUISANCES	27
3.2.2.1.	BILAN CHIFFRE	27
3.2.2.2.	THEMES PRINCIPAUX SOULEVES	27
3.2.2.2.1.	NUISANCES SONORES ET VIBRATIONS	27
3.2.2.2.2.	CIRCULATION ROUTIERE	27
3.2.2.2.3.	NUISANCES ENVIRONNEMENTALES ET CADRE DE VIE	27
3.2.2.2.4.	RISQUES NATURELS ET TECHNOLOGIQUES ET IMPACT SUR L'ATMOSPHERE ET LA SANTE	28
3.2.2.3.	RAPPEL DES PRINCIPAUX POINTS SOULEVE PAR LES PPA	28
3.2.2.4.	QUESTIONS AU MAITRE D'OUVRAGE	28
3.2.3.	OFFRE FERROVIAIRE (VOYAGEURS)	30

3.2.3.1.	BILAN CHIFFRE.....	30
3.2.3.1.1.	PRINCIPAUX POINTS SOULEVES PAR LES PPA.....	31
3.2.3.1.2.	QUESTIONS A POSER AU MAITRE D'OUVRAGE (OFFRE FERROVIAIRE)	31
3.2.4.	LE FRET	33
3.2.4.1.	BILAN CHIFFRE.....	33
3.2.4.2.	THEMES PRINCIPAUX SOULEVES	33
3.2.4.3.	POINTS PARTICULIERS EVOQUES PAR LES PPA.....	35
3.2.4.4.	QUESTIONS AU MAITRE D'OUVRAGE	35
3.2.5.	DEMANDES COMPLEMENTAIRES AU PROJET LNPCA PHASE 1 ET 2	36
3.2.5.1.	BILAN CHIFFRE.....	36
3.2.5.2.	PRINCIPAUX POINTS SOULEVES.....	36
3.2.5.3.	QUESTIONS AU MAITRE D'OUVRAGE	37
3.3.	ANALYSE PAR OPERATION.....	38
3.3.1.	CREATION DE LA HALTE DE ST ANDRE ET SUPPRESSION DE DEUX PASSAGES A NIVEAU	38
3.3.1.1.	BILAN CHIFFRE.....	38
3.3.1.2.	THEMES PRINCIPAUX SOULEVES	39
3.3.1.3.	RAPPEL DES PRINCIPAUX POINTS SOULEVES PAR LES PPA	42
3.3.1.4.	QUESTIONS AU MAITRE D'OUVRAGE	42
3.3.2.	DOUBLEMENT DU TUNNEL SAINT LOUIS.....	44
3.3.2.1.	BILAN CHIFFRE.....	44
3.3.2.2.	THEMES PRINCIPAUX SOULEVES ET COMMENTAIRES	45
3.3.2.3.	RAPPEL DES PRINCIPAUX POINTS SOULEVES PAR LES PPA	46
3.3.2.4.	QUESTIONS AU MAITRE D'OUVRAGE	47
3.3.3.	ENTREE NORD TUNNEL A LA DELORME.....	49
3.3.3.1.	BILAN CHIFFRE.....	49
3.3.3.2.	THEMES PRINCIPAUX SOULEVES	49
3.3.3.3.	RAPPEL DES PRINCIPAUX POINTS SOULEVES PAR LES PPA	50
3.1.3.6.	QUESTIONS AU MAITRE D'OUVRAGE	50
3.3.4.	AMENAGEMENT DU FAISCEAU D'ARENC.....	52
3.3.4.1.	BILAN CHIFFRE.....	52
3.3.4.2.	THEMES PRINCIPAUX SOULEVES	52
3.3.4.3.	RAPPELS DES PRINCIPAUX POINTS SOULEVES PAR LES PPA.....	53
3.3.4.4.	QUESTIONS AU MAITRE D'OUVRAGE	53
3.3.5.	DOUBLEMENT DE LA HALTE D'ARENC/ DOUBLEMENT DE LA VOIE SAINT CHARLES-ARENC/AMENAGEMENT POUR RELEVEMENT DE VITESSE	55
3.3.5.1.	BILAN CHIFFRE.....	55
3.3.5.2.	THEMES PRINCIPAUX SOULEVES	55
3.3.5.3.	RAPPEL DES PRINCIPAUX POINTS SOULEVES PAR LES PPA	56

3.3.5.4.	QUESTION AU MAITRE D'OUVRAGE	57
3.3.6.	TUNNEL BI-TUBE	58
3.3.6.1.	BILAN CHIFFRE.....	58
3.3.6.2.	THEMES PRINCIPAUX SOULEVES	58
3.3.6.3.	RAPPEL DES PRINCIPAUX POINTS SOULEVE PAR LES PPA	60
3.3.6.4.	QUESTIONS AU MAITRE D'OUVRAGE	60
3.3.7.	GARE SAINT CHARLES : GARE SOUTERRAINE ET AMENAGEMENT GARE DE SURFACE	62
3.3.7.1.	BILAN CHIFFRE.....	62
3.3.7.2.	THEMES PRINCIPAUX SOULEVES	63
3.3.7.3.	RAPPEL DES PRINCIPAUX POINTS SOULEVES PAR LES PPA	65
3.3.7.4.	QUESTIONS AU MAITRE D'OUVRAGE	66
3.3.8.	AMENAGEMENT DES BLOCS EST ET OUEST ET LIBERATION DES EMPRISES ABEILLES (1 ET 2) POUR BLOC EST	68
3.3.8.1.	BILAN CHIFFRE.....	68
3.3.8.2.	THEMES PRINCIPAUX SOULEVES	68
3.3.8.3.	RAPPEL DES PRINCIPAUX POINTS SOULEVES PAR LES PPA	69
3.3.8.4.	QUESTIONS AU MAITRE D'OUVRAGE	70
3.3.9.	TECHNICENTRE LA BLANCARDE	71
3.3.9.1.	BILAN CHIFFRE.....	71
3.3.9.2.	THEMES PRINCIPAUX SOULEVES	71
3.3.9.3.	RAPPEL DES PRINCIPAUX POINTS SOULEVES PAR LES PPA	72
3.3.9.4.	QUESTIONS AU MAITRE D'OUVRAGE	72
3.3.10.	ENTREE EST TUNNEL LA PARETTE	73
3.3.10.1.	BILAN CHIFFRE.....	73
3.3.10.2.	THEMES PRINCIPAUX SOULEVES	74
3.3.10.3.	RAPPEL DES PRINCIPAUX POINTS SOULEVES PAR LES PPA	75
3.3.10.4.	QUESTIONS AU MAITRE D'OUVRAGE	75
3.3.11.	SAINT CYR SUR MER	76
3.3.11.1.	BILAN CHIFFRE.....	76
3.3.11.2.	THEMES PRINCIPAUX SOULEVES	77
3.3.11.3.	PRINCIPAUX POINTS SOULEVES PAR LES PPA.....	79
3.3.11.4.	QUESTIONS AU MAITRE D'OUVRAGE	79
3.3.12.	LA PAULINE : DENIVELLATION DE LA LIGNE HYERES, MISE A QUATRE VOIES DE LA GARE, RECONFIGURATION DU POLE D'ECHANGE	81
3.3.12.1.	BILAN CHIFFRE.....	81
3.3.12.2.	PRINCIPAUX THEMES SOULEVES	82
3.3.12.3.	RAPPEL DES PRINCIPAUX POINTS SOULEVES PAR LES PPA	85
3.3.12.4.	QUESTIONS AU MAITRE D'OUVRAGE	86
3.3.13.	TERMINUS CARNOULES	88

3.3.13.1.	BILAN CHIFFRE.....	88
3.3.13.2.	THEMES SOULEVES.....	88
3.3.13.3.	PRINCIPAUX POINTS SOULEVES PAR LES PPA.....	90
3.3.13.4.	QUESTIONS AU MAITRE D’OUVRAGE.....	90
3.3.14.	PASSERELLE EN GARE DE SOLLIES, CUERS ET PUGET.....	92
3.3.14.1.	BILAN CHIFFRE.....	92
3.3.14.2.	THEMES PRINCIPAUX SOULEVES.....	92
3.3.14.3.	RAPPEL DES PRINCIPAUX POINTS EVOQUES PAR LES PPA.....	92
3.3.14.4.	QUESTIONS AU MAITRE D’OUVRAGE.....	92
3.3.15.	TERMINUS LES ARCS.....	93
3.3.15.1.	BILAN CHIFFRE.....	93
3.3.15.2.	THEMES PRINCIPAUX SOULEVES.....	93
3.3.15.3.	RAPPELS DES PRINCIPAUX POINTS SOULEVES PAR LES PPA.....	94
3.3.15.4.	QUESTIONS AU MAITRE D’OUVRAGE.....	94
3.3.16.	GARE TER CANNES MARCHANDISES ET RENFORCEMENT IFTE.....	95
3.3.16.1.	BILAN CHIFFRE.....	95
3.3.16.2.	THEMES PRINCIPAUX SOULEVES.....	96
3.3.16.4.	QUESTIONS AU MAITRE D’OUVRAGE.....	98
3.3.17.	BIFURCATION CANNES/ GRASSE.....	102
3.3.17.1.	BILAN CHIFFRE.....	102
3.3.17.2.	THEMES PRINCIPAUX SOULEVES.....	103
3.3.17.3.	RAPPEL DES PRINCIPAUX POINTS SOULEVES PAR LES PPA.....	106
3.3.17.4.	QUESTIONS AU MAITRE D’OUVRAGE.....	107
3.3.18.	CANNES CENTRE.....	109
3.3.18.1.	BILAN CHIFFRE.....	109
3.3.18.2.	THEMES PRINCIPAUX SOULEVES.....	109
3.3.18.3.	RAPPEL DES PRINCIPAUX POINTS SOULEVES PAR LES PPA.....	110
3.3.18.4.	QUESTIONS AU MAITRE D’OUVRAGE.....	111
3.3.19.	GARE TGV/TER NICE AEROPORT.....	113
3.3.19.1.	BILAN CHIFFRE.....	113
3.3.19.2.	THEMES PRINCIPAUX SOULEVES.....	113
3.3.19.3.	RAPPEL DES PRINCIPAUX POINTS SOULEVES PAR LES PPA.....	117
3.3.19.4.	QUESTIONS AU MAITRE D’OUVRAGE.....	117
3.3.20.	NICE VILLE.....	118
3.3.20.1.	BILAN CHIFFRE.....	118
3.3.20.2.	THEMES PRINCIPAUX SOULEVES ET COMMENTAIRES.....	118
3.3.20.3.	PRINCIPAUX POINTS SOULEVES PAR LES PPA.....	119
3.3.20.4.	QUESTIONS AU MAITRE D’OUVRAGE.....	119

3.3.21.	NICE SAINT ROCH	120
3.3.21.1.	BILAN CHIFFRE.....	120
3.3.21.2.	THEMES PRINCIPAUX SOULEVES	120
3.3.21.3.	RAPPEL DES PRINCIPAUX POINTS SOULEVES PAR LES PPA	121
3.3.21.4.	QUESTIONS AU MAITRE D'OUVRAGE	121
3.4.	MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME	122
3.4.1.	BILAN CHIFFRE	122
3.4.2.	THEMES PRINCIPAUX SOULEVES.....	122
3.4.3.	RAPPEL DES PRINCIPAUX POINTS SOULEVES PAR LES PPA.....	123
3.4.4.	QUESTIONS AU MAITRE D'OUVRAGE.....	123
3.5.	PROJET LNPCA PHASES 3 ET 4	125
3.5.1.	BILAN CHIFFRE.....	125
3.5.2.	POINTS PARTICULIERS EVOQUES	126
3.5.3.	PRINCIPAUX POINTS EVOQUES PAR LES PPA	126
3.5.4.	QUESTIONS AU MAITRE D'OUVRAGE.....	127

1. L'ENQUETE PUBLIQUE

L'arrêté inter-préfectoral n° 2021-61, en date du 9 Décembre 2021, prescrit l'ouverture d'une enquête publique préalable à la DUP, Déclaration d'Utilité Publique pour le projet concernant la réalisation des phases 1 et 2 de la LNPCA, Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur par SNCF Réseaux et SNCF Gares & Connexions et emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme (PLUi ou PLU) pour les communes de Marseille, Saint-Cyr-sur-Mer, La Garde, La Crau, Carnoules et Cannes.

A ce titre, une commission d'enquête publique composée de 19 Commissaires Enquêteurs a été désignée par les Présidentes des Tribunaux Administratifs de Marseille, de Toulon et de Nice par la décision n°E21000109/13, en date du 12 octobre 2021.

L'enquête publique s'est déroulée du **lundi 17 Janvier 2022 au lundi 28 Février 2022 inclus**, soit une durée de **43 jours**.

Le public a été informé de cette enquête par la publicité réglementaire par voie de presse dans les 3 départements, par affichage réglementaire dans les Préfectures des trois départements, les 11 Mairies traversées par le projet ou concernées par l'organisation de l'enquête, ainsi que sur les lieux prévus pour la réalisation du projet.

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

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

Pendant toute la durée de l'enquête, le public a pu consulter l'ensemble des pièces du dossier soit sur un format numérique sur le site du registre dématérialisé, sur le site de la Préfecture des Bouches-du-Rhône, sur un poste informatique mis à la disposition du public dans les Préfectures des Bouches-du-Rhône, du Var, des Alpes-Maritimes, soit sous format papier sur un des 24 lieux d'enquête.

Le public a pu déposer ses observations suivant différents modes : sur le registre papier dans un des 24 lieux d'enquête, par courrier postal, par courrier électronique et sur le registre dématérialisé. En outre, les observations écrites ou orales ont été reçues par les commissaires enquêteurs lors des 107 permanences organisées dans les 24 lieux d'enquête pour les 3 départements, aux dates et heures fixées dans l'arrêté d'ouverture d'enquête

L'ensemble des permanences indiquées dans l'Arrêté inter-préfectoral a bien été tenu par les commissaires enquêteurs dans le respect des conditions sanitaires.

Les permanences se sont tenues dans de bonnes conditions, la Commission d'Enquête signale cependant au Maître d'Ouvrage :

- Un groupe d'une dizaine de personnes concernant les expropriations dans le secteur de La Parette lors de la permanence du 26 janvier en Mairie secteur VI à Marseille,
- Une délégation d'une quinzaine de personnes dont des membres du CIQ de Saint-André, au sujet de la suppression du PN, Passage à Niveau et des expropriations pour l'opération du tunnel Saint-Louis lors de la permanence du 4 février en Mairie secteur VIII à Marseille,
- Le déplacement d'une délégation de 26 copropriétaires du Domaine de la Lieutenante de Puget-sur-Argens, conduite par le Président de l'Association des propriétaires de ce domaine, à la permanence du 8 février en Mairie des Arcs
- La remise en main propre de la part de la Présidente du CIQ de Saint-André d'un dossier volumineux lors de la permanence du 28 Février en Mairie Centrale
- La remise en main propre d'un dossier étayé de la part d'une représentante des habitations situées au 114 Chemin Saint-Louis au Rove à Marseille lors de la permanence du 28 Février en Mairie secteur VIII à Marseille

Par ailleurs, le Président de la Commission d'enquête accompagné de commissaires enquêteurs, a rencontré soit en réunion présentiel, soit en visio :

- 06/01/22 : M. NEGRE, Maire de Cagnes sur Mer, Président délégué de Nice Côte d'azur, Président du Gart et membre du COI.
- 13/01/22 : M BARTHELEMY, Maire de Saint-Cyr-sur-Mer, M. JOANNON Adj urbanisme, M. PAMELLE, Délégué à la Mobilité
- 14/01/22 : M CIMA Gilles, adjoint maire de Cannes
- 20/01/22 ; M CERRUS, Vice-Président de la région PACA, M. BIAU Directeur des infrastructures à la Région PACA
- 03/02/22 : M. VIAU, Maire de Grasse, Président de la communauté d'agglomération du Pays de Grasse, Vice-Président du CD 06, M. ASCHIERI, Maire de Mouans Sartoux, Vice-Président de la CAPG.
- 08/02/22 : rencontre avec le CIQ de Saint André, Mme PELLICIO, Présidente et M. PELLICIO, Vice-Président ainsi que MM. CAMACHO et CROTTA en présence de M. YZOMBARD, Président de la Confédération des CIQ de Marseille.
- 16/02/22 : Mme GATIEN, Adjointe à la politique de la ville à la Mairie de Marseille et Président de Marseille Habitat.
- 21/02/22 : rencontre avec les CIQ du centre de Marseille dont M. YZOMBARD, président de la confédération des CIQ de Marseille et environs.
- 21/02/22: rencontre Mme Samia Ghali, 3eme adjointe au maire de Marseille en charge notamment de la stratégie municipale sur les projets structurants de la ville.
- 24/02/22: rencontre avec Mme Caradec Conseillère Métropole Aix Marseille, Présidente de Euroméditerranée avec Mme Jouve responsable du projet Quartier Libre.

Conformément à l'article 8 de l'Arrêté inter-préfectoral, le Président de la Commission d'Enquête transmet au Maître d'Ouvrage le PV de synthèse des observations.

2. BILAN GENERAL DE L'ENQUETE

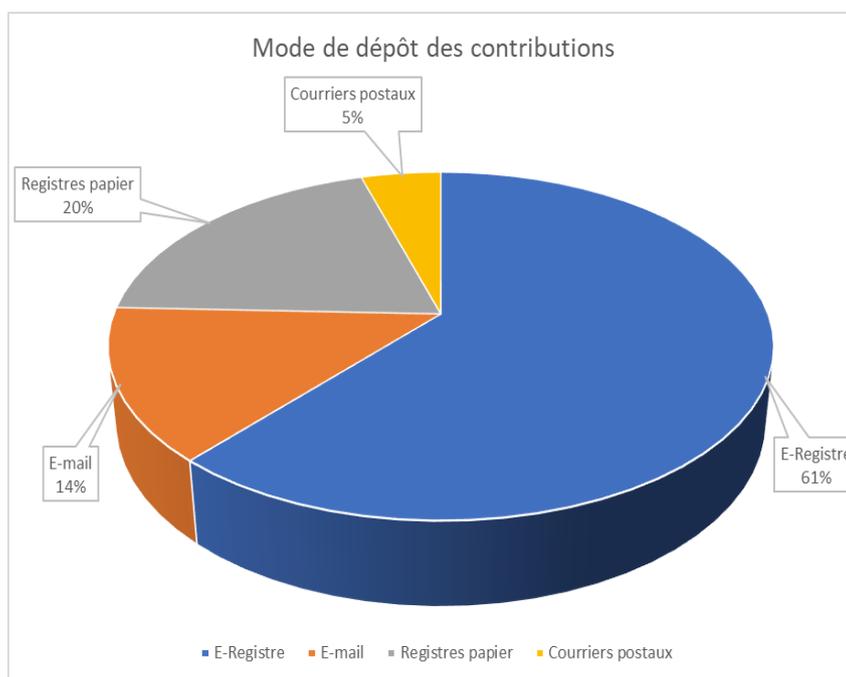
2.1. BILAN QUANTITATIF

Cette enquête publique a totalisé 1513 contributions ventilées en 4100 observations. La Commission d'enquête précise qu'UN déposant effectue UNE contribution et UNE contribution comporte X observations, chaque observation étant rattachée à UN SEUL thème.

2.1.1. MODE DE DEPOT DES CONTRIBUTIONS

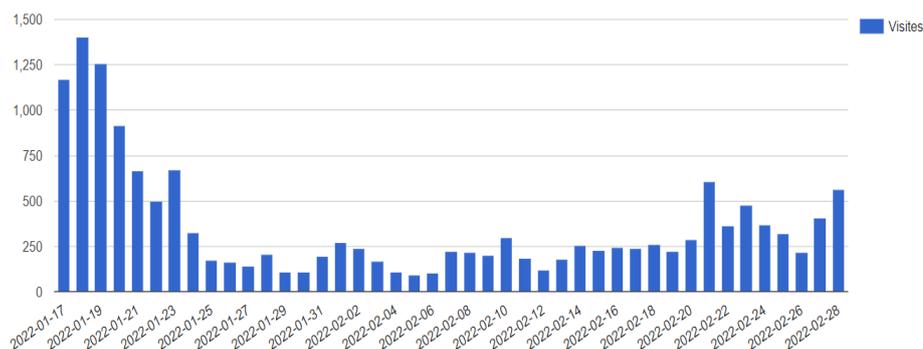
Comme indiqué dans l'Arrêté d'ouverture de l'enquête publique, le public a pu déposer ses contributions selon 4 modes :

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



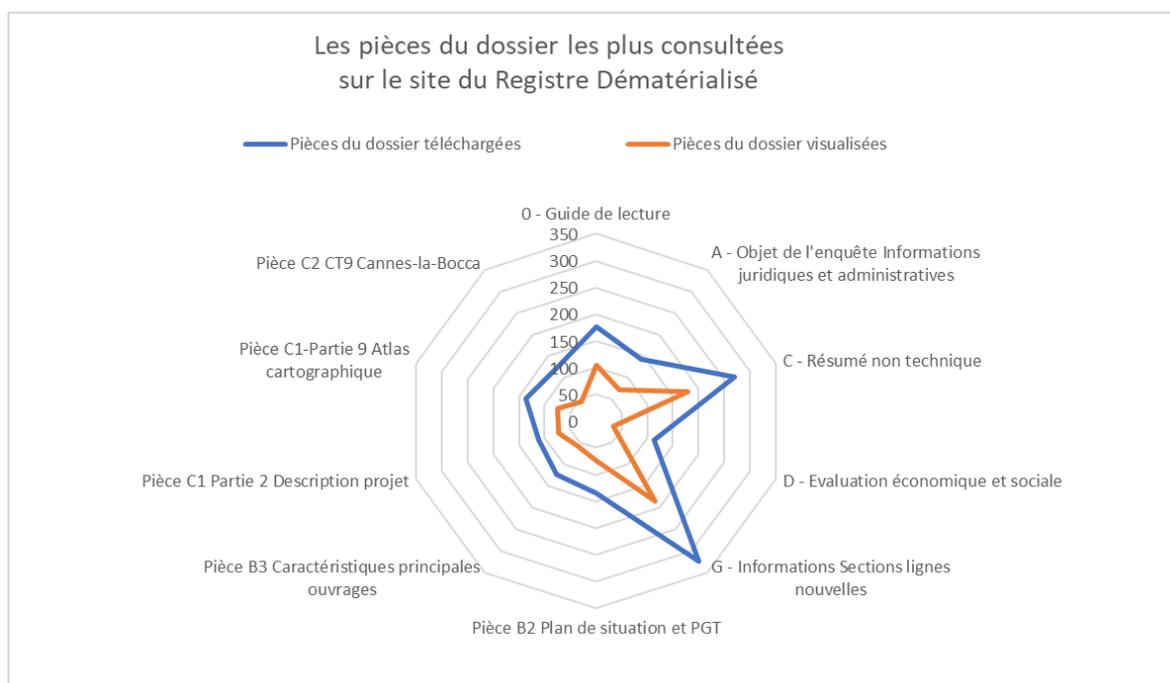
2.1.2. CONSULTATION DU DOSSIER D'ENQUÊTE

Au terme de 6 semaines d'enquête, le dossier du projet LNPCA mis à la disposition du public a été consulté sur le site du Registre Dématérialisé par 13 135 visiteurs parfois en plusieurs visites (15 848 au total). Les pièces du dossier ont été également consultées sur les 24 lieux d'enquête publique.



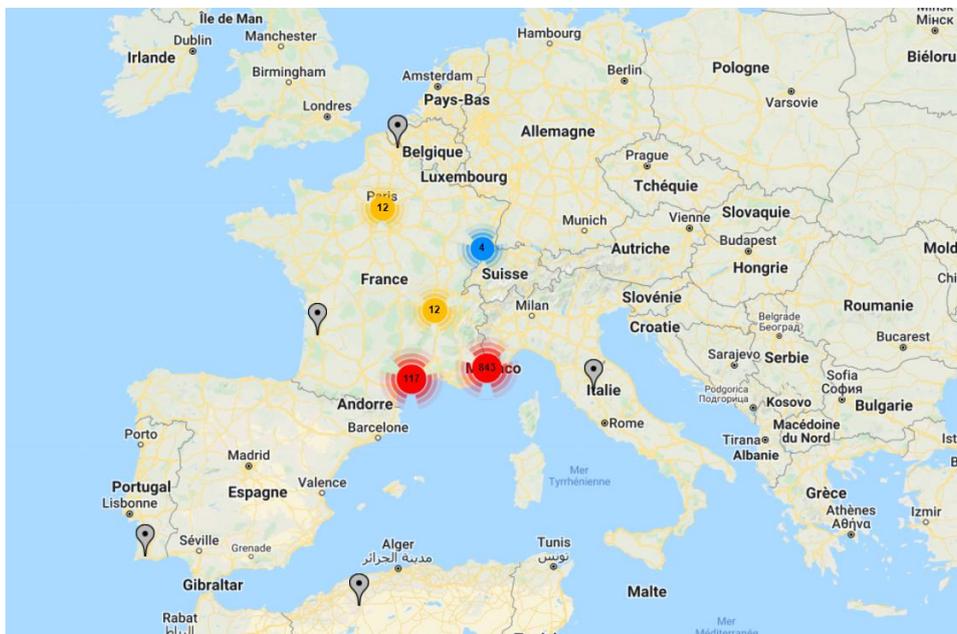
2.1.3. LES PIÈCES DU DOSSIER CONSULTÉES

Les pièces du dossier les plus consultées sur le site du Registre Dématérialisé apparaissent dans le graphique suivant pour les 10 les plus téléchargées. On remarque que c'est la pièce G, « informations sur les sections de lignes nouvelles » qui est la première (324 téléchargements), puis le Résumé Non Technique avec 270 téléchargements, le Guide de Lecture totalise 176 téléchargements quant à la pièce A « Objet de l'enquête, Informations juridiques et administratives », le nombre de téléchargements est de 142.



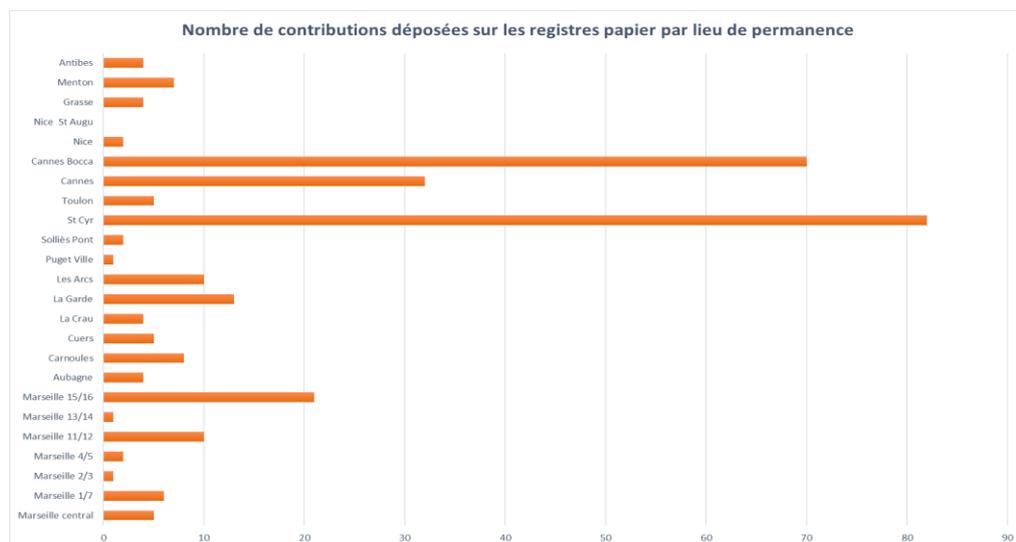
2.1.4. PROVENANCE GEOGRAPHIQUE DES CONTRIBUTIONS NUMERIQUES

Les personnes ayant déposé une contribution numériques se répartissent sur tout le territoire français et pays frontaliers. Elles prennent plus d'intensité à Paris et Lyon mais se concentrent avant tout sur le littoral méditerranéen où se localise le projet, sur les départements du Var, des Alpes Maritimes et des Bouches-du-Rhône.



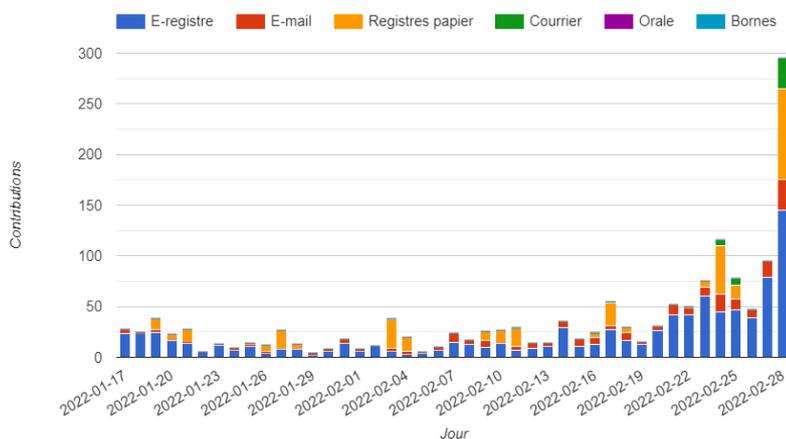
2.1.5. FREQUENTATION DES LIEUX DE PERMANENCE

Le graphique ci-dessous indique le nombre de contributions déposées sur les registres papier dans les 24 lieux de permanence. Ce sont les registres papier de Saint-Cyr-sur-Mer, Cannes la Bocca, Cannes puis Marseille 15^{ème}/16^{ème} qui ont enregistré le plus de contributions.



2.1.6. DEPOT DES CONTRIBUTIONS

Le graphique met en évidence que le public a essentiellement déposé ses contributions à la fin de l'enquête publique.



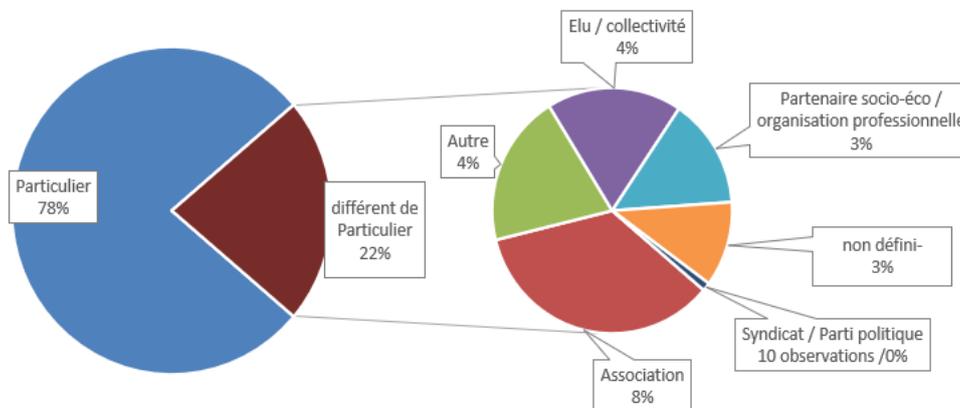
2.2. BILAN QUALITATIF

2.2.1. TYPOLOGIE DES DEPOSANTS

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

- ✓ des particuliers,
- ✓ des Associations dont les CIQ,
- ✓ des Elus, des Collectivités, des Mairies,
- ✓ des partenaires socio-économiques et organisations professionnelles dont les syndicats de copropriété (FONCIA)
- ✓ des syndicats et partis politiques
- ✓ la catégorie « Autre » : comporte par exemple les Conseils Syndicaux de copropriété, les syndicats de copropriété,

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



2.2.2. TYPOLOGIE DES OPERATIONS

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

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

2.2.3. TYPOLOGIE DES THEMES RETENUS

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

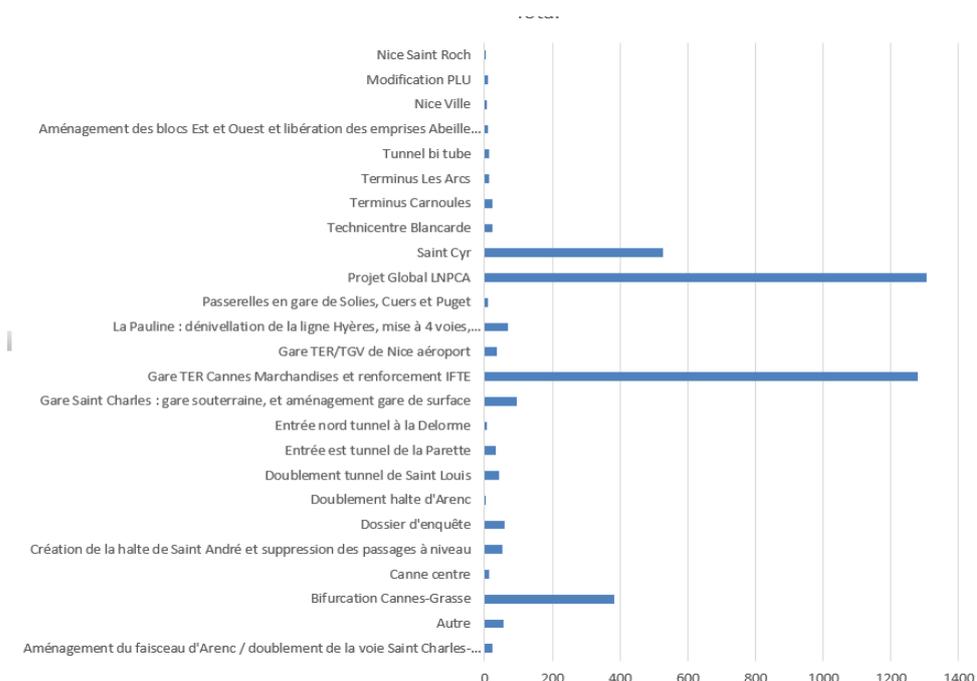
- emprises
 - ✓ terres agricoles
 - ✓ bâti/foncier/réseaux
- impact :
 - ✓ paysage et patrimoine
 - ✓ eaux superficielles et souterraines
 - ✓ milieux naturels/zones humides
- impact économique : Economie/Agriculture/Tourisme
- nuisances
 - ✓ Bruit/ Vibrations
 - ✓ Air /Santé

- ✓ pollution eaux
 - ✓ Trafic routier
- risques : inondations, séisme, risques technologiques, autre
- Economie Générale du projet
- offre ferroviaire
- informations techniques
- Infrastructure ferroviaire
- Intégration urbaine du projet
- Demandes complémentaires au projet mis à l'enquête
 - ✓ Aménagement
 - ✓ halte/gare supplémentaire
 - ✓ autre ligne
- Fret
- multimodal
 - ✓ Piéton/train
 - ✓ vélo/train
 - ✓ bus-métro-tram/train
 - ✓ voiture/train
- mesures de sécurité
- Phases 3 et 4
- Phase Chantier
 - ✓ nuisances pour les riverains
 - ✓ milieux naturels
 - ✓ nuisances liées au tunnel
 - ✓ nuisances pour les usagers
 - ✓ déchets, déblais
 - ✓ information et sécurité
 - ✓ diagnostics liés au sous-sol
- modification PLU
 - ✓ EBC EVP
 - ✓ ER emplacements réservés
 - ✓ règlement et zonage
- Dossier d'enquête
 - ✓ Organisation
 - ✓ pièces du dossier
 - ✓ concertation
 - ✓ Communication, information du public
 - ✓ Déroulé post-enquête

2.2.4. LES OPERATIONS COMPTABILISANT LE PLUS GRAND NOMBRE D'OBSERVATIONS

Les observations se concentrent à 85% sur 4 projets :

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



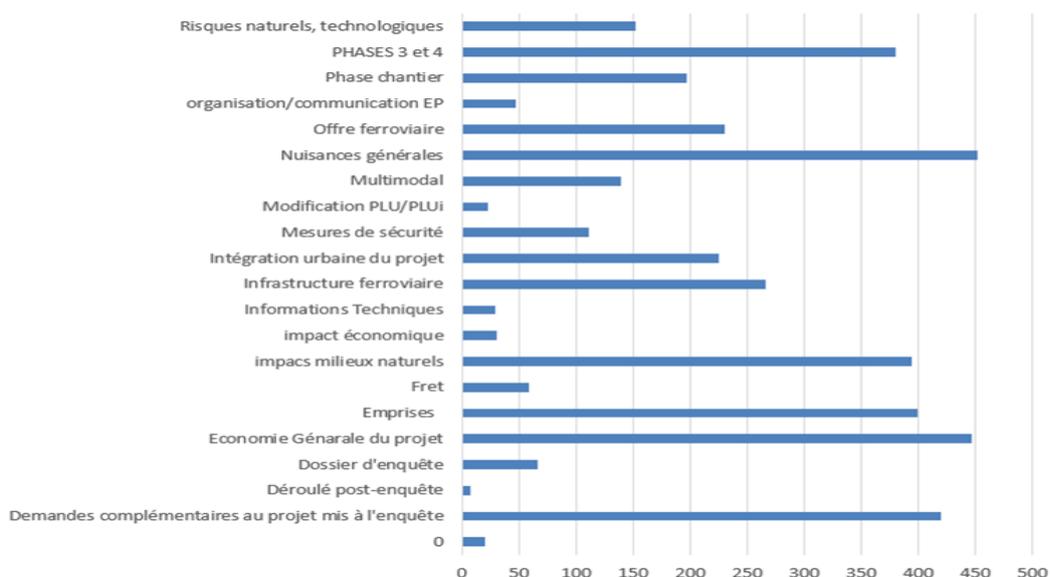
A noter que l'opération portant sur la création d'une halte ferroviaire et la fermeture de 2 passages à niveau à Saint André sur Marseille est un des sujets de l'enquête qui a recueilli le plus de réactions. En effet le CIQ de Saint André a organisé une contribution collective de quartier qui pèse peu en nombre mais qui est portée par un très grand nombre de personnes.

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

2.2.5. LES THEMES LES PLUS EVOQUES

Les 5 thèmes les plus souvent évoqués par le public représentent 60% des observations :

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



3. OBSERVATIONS DU PUBLIC (*EN ANNEXE LISTING DES CONTRIBUTIONS ET DES OBSERVATIONS*)

3.1. PROCEDURE D'ENQUETE, DOSSIER D'ENQUETE, COMMUNICATION ET INFORMATION

3.1.1. BILAN CHIFFRE

Nombre de contributions	Nombre d'observations	Pétition
40	58	0

Une majorité de visiteurs lors des permanences ont soulevé auprès des commissaires enquêteurs leur mécontentement face à un dossier trop volumineux de plus de 5 000 pages A3 soit plus de 10 000 pages en A4. Ils se sont plaints également du RNT, Résumé Non Technique ne correspondant pas à sa fonction d'être à la fois un résumé (200 pages en A4) et non technique. Il est également signalé que les dossiers sont trop longs et complexes pour le public.

Ce thème a été mis en exergue dans 45 observations portant sur le dossier d'enquête, la communication et l'information. Et il se retrouve plus généralement dans une centaine d'observations sur des opérations spécifiques en particulier pour celles de Saint-Cyr-sur-Mer, Gare TER Cannes Marchandises et Gare Souterraine de Saint-Charles.

Ces observations émanent de particuliers (24 observations).

Les associations ont transmis également leur mécontentement sur la forme du dossier (19 observations):

- ADPLG, Association des Architectes Diplômés par Le Gouvernement,
- Collectif Est-Var
- Collectif d'Actions Citoyennes de Six-Fours
- Collectif SSB Sud Sainte-Baume
- France Nature Environnement
- Collectif Stop LGV Sud-Sainte-Baume
- Association Stop Nuisances Cuers
- Association Citoyens au Pays-La Chambrette – SIGNES
- Association Basta Ligne Nouvelle Biot
- Association de Défense de l'Environnement de Biot et des Alpes-Maritimes (ASEB-AM)
- Association Saint-Julien Roquefort à Biot
- Association STOP LGV Sanary
- CIQ La Pauline

Des élus et collectivités ont aussi fait part de leurs remarques sur ce sujet :

- M BOUCHARD, Maire de Bagnols en Forêt mentionne que l'étude d'impact comporte de nombreuses lacunes voir même des imprécisions (obs 1081)

Ainsi que des organisations socio-professionnelles et partenaires socio-économiques :

- CCI Nice Côte d'Azur signale que certaines informations ne sont pas à jour dans l'ESE, Etude Economique et Sociale (obs 1336).

3.1.2. THEMES PRINCIPAUX SOULEVES

Les thèmes principaux évoqués sont les suivants :

- **Dossier trop volumineux, difficile à lire et à analyser**
« Dossier de plus de 5000 pages », « permet d'embrouiller les choses » , « mépris pour les citoyens », « difficile à lire sur internet », « extrême opacité des éléments présentés »
- **Erreurs, manques dans le dossier d'enquête**
Dont la demande d'orthographe correctement l'impatte TACCONE (143)
- **Horaires d'ouverture des mairies et des permanences, manque d'information**
- **Demande d'une nouvelle concertation, demande d'un suivi post enquête**
Dont la demande d'une nouvelle concertation pour l'opération Gare Cannes Marchandises ou un suivi post-enquête par les CIQ

3.1.3. RAPPEL DES PRINCIPAUX POINTS SOULEVES PAR LES PPA

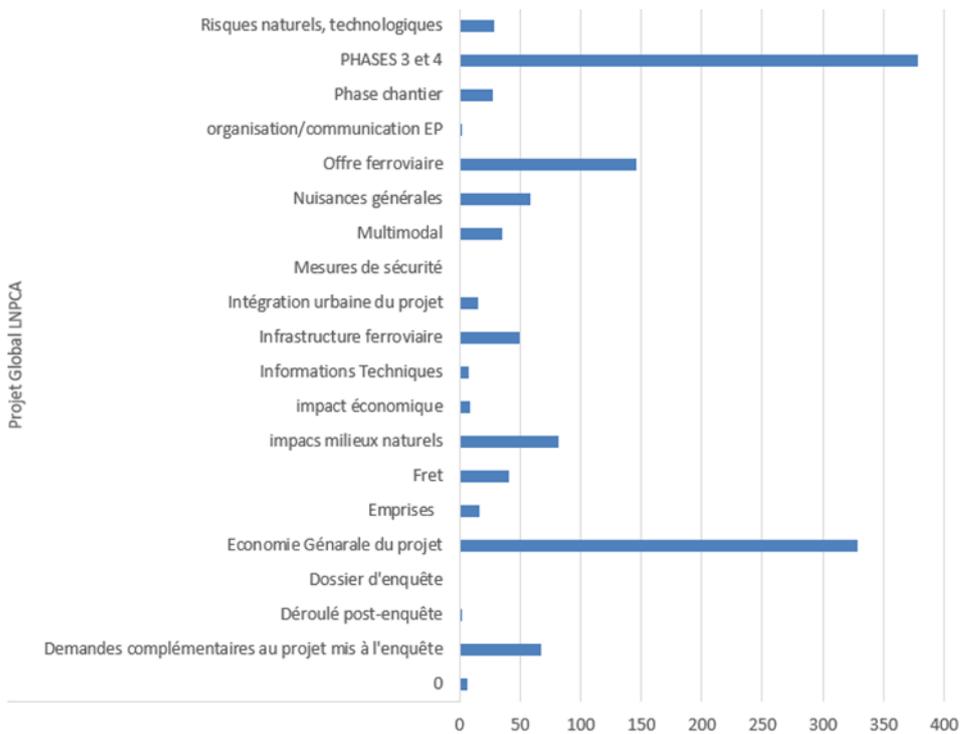
RAS

3.1.4. QUESTIONS AU MAITRE D'OUVRAGE

- | |
|--|
| <p>1- Compte tenu qu'il n'y a pas de section de ligne nouvelle dans le projet (excepté la traversée souterraine de Marseille), pourquoi avoir choisi un nom LNPCA Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur portant à confusion ?</p> |
|--|

3.2. PROJET GLOBAL LNPCA PHASE 1 ET 2 HORS OPERATIONS SPECIFIQUES

Cette partie concerne l'ensemble du projet de réalisation des phases 1 et 2 de la LNPCA et aborde le sujet général de l'économie du projet ainsi que des sujets d'ordre transverse : les nuisances, l'offre ferroviaire, le fret.



3.2.1. ECONOMIE GENERALE DU PROJET

3.2.1.1. BILAN CHIFFRE

Nombre de contributions	Nombre d'observations	Pétitions
297 (hors Saint-Cyr-sur-Mer et Cannes)	329 (hors Saint-Cyr-sur-Mer et Cannes)	-

Les observations concernant l'économie générale du projet s'élèvent à 329. Certaines observations abordent le sujet « Economie générale du Projet » sur des opérations spécifiques telles que Saint-Cyr-sur-Mer (33 observations), la bifurcation Cannes-Grasse (49 observations). Pour plus de cohérence, ce point a été traité dans les opérations concernées.

Alors que la majorité des observations a été déposée par des particuliers (217 observations), associations, élus, collectivités, partis politiques, organisation socio-professionnelle se sont également exprimés.

Les associations (31 observations) se sont mobilisées sur ce sujet, la plupart exprimant un avis défavorable :

- STOP TGV Goudron
- Collectif STOP LGV Sud Sainte-Baume
- Association STOP LGV Sanary
- ADPLG
- Les ALM Cadre de Vie à la Crau
- Collectif SSB
- STOP nuisances Cuers
- Basta Ligne Nouvelle Biot
- GADSECA
- Association Bagnolaise d'Information
- Association Défense de l'Environnement de Biot et des Alpes-Maritimes (ASEB-AM)
- CAPRE
- Colinéo
- CIQ la Pauline
- ASPONA

D'autres associations (9 observations) soutiennent le projet dans la réalisation des phases 1 et 2, sans pour autant donner un blanc-seing :

- Association DEPART, souhaite une amélioration des délais de réalisation et font quelques propositions pour les phases ultérieures
- L'association Les Amis d'Evenos, s'oppose totalement aux phases 3 & 4
- FNE, France Nature Environnement, nationale et PACA, émet des réserves concernant Saint-Cyr-sur-Mer et s'oppose aux phases 3 & 4
- Fédération des CIL de l'Est toulonnais, s'inquiète concernant les nuisances sonores

- MNLE PACA, Mouvement National de Lutte pour l'Environnement, demande le démarrage des travaux au plus tôt, afin que les phases 3 et 4 puissent s'enchaîner.
- Ensemble !06, s'oppose aux phases 3 & 4
- Association Vivre à Gémenos, émet des réserves concernant les nuisances sonores et accroissement des circulations routières aux abords des gares et pôles d'intermodalités

Des Elus et Collectivités apportent également leur soutien au projet, quelques-uns émettent une réserve :

- Lionel BERTORELLE, Adjoint à l'Environnement Carnoules
- Valérie GOMEZ-BASSAC, Députée, émet des réserves concernant Saint-Cyr-sur-Mer et s'oppose aux phases 3 & 4
- Marie-Louise GOURDON, Adjointe à la culture de Mouans-Sartoux, Conseillère départementale des Alpes-Maritimes. Vice-présidente de Pays de Grasse
- Frédéric MASQUELIER, Estérel Côte d'Azur Agglomération, demande d'être associé aux futures phases 3 et 4. Le territoire d'Estérel Côte d'Azur Agglomération apparaît le grand oublié pour ne pas dire l'exclu de la démarche de projet engagée
- Blandine MONIER, Communauté d'Agglomération Sud Sainte-Baume, s'oppose aux phases 3 & 4
- Mairie de Signes
- Magali GUSELLA, Service Mobilités-Transports, Pays de Grasse
- Olivier DELAET, Commune de Villeneuve Loubet, regrette l'abandon du trajet NICE/SOPHIA-ANTIPOLIS / CANNES et demande que la desserte ferroviaire de la gare de Villeneuve Loubet soit améliorée
- Kevin LUCIANO, Ville de Vallauris Golfe Juan, s'interroge concernant l'avenir de la Gare de Golfe Juan et son environnement urbain
- Guy BENARROCHE, sénateur des Bouches du Rhône, précise qu'on ne doit pas attendre 2030
- Alexandra LOTHMANN, Elue pour la commune du Beausset, attire l'attention sur les phases 3 et 4 avec une demande de vigilance sur les effets environnementaux socio-économiques et paysagers
- Richard GALY, Maire de Mougins, sollicite de démarrer dès à présent les études pour les phases 3 et 4

Cependant, le projet n'a pas reçu le soutien de certains élus :

- Marc RAMUS, Elu, considère que le projet est surdimensionné pour un gain de temps faible
- René BOUCHARD, Maire de BAGNOLS en FORÊT considère que le projet ne répond pas au besoin de notre territoire et que les risques de nuisances sont trop élevés
- Sandrine NOVASIK, Conseillère Municipale d'Evenos considère que le projet comporte trop d'incertitudes et d'impacts reconnus pour les deux premières phases pour pouvoir dire oui

Le parti politique EELV, Europe Ecologie les Verts a exprimé un avis favorable au projet mais s'oppose aux phases 3 & 4

Des partenaires socio-économiques et organisations socio-professionnelles ont fait part de leur soutien, en effectuant quelques demandes :

- CCI NICE COTE D'AZUR : que le calendrier phases 1 & 2 soit respecté et de programmer la mise en œuvre des phases 3 et 4, notamment la phase 3 puisqu'il est question de la ligne nouvelle intégrant la desserte de Sophia-Antipolis
- CCI Aix-Marseille-Provence, émet des réserves du fait de l'absence de traitement du fret
- Union Pour les Entreprises des Bouches-du-Rhône (UPE 13) / Medef 13, regrette l'absence de traitement du fret
- Convergence 13, regrette l'absence de traitement du fret
- CAIPDV - Club des Entreprises de Carros le Broc, demande qu'à l'issue des travaux, le taux de ponctualité des trains, passe le seuil des 99 %
- PÔLE ALPHA Z.A.C. LA PENNE / AUBAGNE
- Président de la Fédération du BTP des Alpes-Maritimes
- Sophia Club Entreprises
- TLV
- Menuiserie Bâtiment
- Société Européenne d'étanchéité

Avant de lister les thèmes principaux identifiés dans l'Economie Générale du Projet, il est à souligner que l'économie générale du projet dans sa globalité est complètement remise en cause dans certaines contributions, dont celle de personnalités publiques et d'associations.

➤ M Emilio TEMPIA Consultant en développement économique régional et urbain
Consultant Expert des Nations Unies et de la Coopération française, Ancien directeur d'études à la DATAR et au ministère de l'Intérieur, (contribution 793) : Sa présentation étayée et sa vision du développement futur en Provence Côte d'Azur du territoire indiquent que la priorité était l'aménagement de la section Le Muy-Nice.

- Des particuliers relèvent que la région Provence-Côte d'Azur est la seule à ne pas avoir d'itinéraire de contournement (81)
- Demande d'étude de contre-projet d'une ligne directe Aix-Nice longeant l'autoroute (504)

Enfin, il est noté que des contributions ont été déposées pour donner un avis favorable à l'économie générale du projet : elles s'élèvent à 84, dont des élus, des partis politiques, des partenaires socio-économiques et organisations socio-professionnelles

3.2.1.2. Thèmes principaux soulevés

Pour bâtir l'économie générale d'un projet, plusieurs niveaux d'analyses de faisabilité sont requis : la faisabilité technique, la faisabilité socio-économique, la faisabilité environnementale, la faisabilité institutionnelle, la faisabilité financière.

Le thème « Economie générale du projet » a été traité en 4 points :

- Le coût du projet avec les aspects investissements et rentabilité globale du projet
- Les conditions de réalisation et de financement du projet concernant des éléments tels que : constitution et organisation du budget, participation européenne, taxation, établissement public de gestion, ...
- Les risques de surcoût du projet liés aux risques du projet, tels que provisions insuffisantes, dérives imprévues (retards, conditions climatiques, risques travaux, ...), études environnementales mal appréciées ou non réalisées
- Les effets socio-économiques : Ils représentent l'effet économique et social global du projet sur les collectivités, identifient l'impact des évolutions au sens de mode vie (télétravail), les technologies (ERTMS)...

Pour chacun de ces 4 points, il est présenté successivement les observations soulevées par le public puis les questions au Maître d'Ouvrage

1. Le coût du projet

Le coût exorbitant du projet a été relevé dans 199 observations qui portent sur les appréciations suivantes :

- Rentabilité du projet : l'équilibre avantages /inconvénients est défavorable avec des millions d'investissement pour un gain de temps minime (144 observations)
- Projet aggravant la dette nationale et gaspillage de l'argent des contribuables (16 observations)
- Projet d'inutilité publique flagrante :
 - Il vaudrait mieux réhabiliter et moderniser le vétuste réseau existant (19 observations)
 - Ce projet exorbitant n'améliorera pas les transports du quotidien car les travaux de la phase 1 et 2 sont surtout destinés à préparer les phases 3 et 4, c'est à dire la nouvelle ligne TGV qui ne profitera en rien aux communes qui sont impactées par les nuisances créées (12 observations)
 - L'aménagement de la gare et la traversée souterraine de Marseille ne constituent pas une nécessité au regard des objectifs des phases 1 et 2 (3 observations)
- Ce projet ne se justifie pas à lui seul, sans LGV (10 observations).

2. Les conditions de réalisation et de financement

Pour les 50 observations portant sur les conditions de réalisation et financement du projet, apparaissent les interrogations suivantes :

- En cas de surcoûts, le projet dans sa globalité va accroître la dette publique de l'État avec pour conséquence une augmentation des impôts locaux. Le financement par les collectivités locales est de 40% des 3,5 milliards d'euros de budget prévu par les

collectivités territoriales. Comment cela va-t-il se répercuter sur les finances locales des communes déjà surendettées ? (25 observations)

- Un montage financier incertain du fait de l'incertitude du financement à 20% de l'Europe (16 observations)
- Un protocole de financement n'est qu'une succession de « bonnes intentions » alors que, réglementairement, c'est un plan de financement validé, avant l'ouverture de l'enquête, par l'Etat et les financeurs dont l'Europe qui devrait être présenté dans le dossier (4 observations)
- Y aura-t-il une nouvelle taxe pour financer la LNPCA ? Des impôts supplémentaires ? (4 observations)
- La plus grande partie des travaux du projet sont des travaux de rénovation, sécurisation et modernisation qui sont le cœur même de la mission de SNCF, avait déjà été décidée et financée dans le cadre du CPER (Contrat de Plan État - Région) 2015-2020 pour une somme de 800 millions d'euros. Où sont-ils passés ? (2 observations)
- Le public s'interroge sur les indications de coût mentionnées tantôt avec TVA, tantôt HT « Montant des Taxes (TVA), dans le financement « 3,6 Milliards Hors Taxes » (1 observation)
- " Le dossier évoque une convention signée par l'Etat et la région avec Vinci pour 460 millions d'euros en vue de la réalisation de plusieurs projets routiers... tout cela sans évaluation environnementale qui permettrait de vérifier la cohérence de ces politiques régionales de mobilité entre elles et avec le projet de nouvelle ligne ferroviaire ". (1 observation)
- Demande d'un engagement financier précis avec la DUP, Déclaration d'Utilité Publique (1 observation)

3. Le risque de surcoût du projet

Le risque de surcoût du projet apparaît dans 15 observations. Les arguments mis en évidence sont les suivants :

- L'avis de l'Autorité Environnementale est souvent cité, notamment concernant l'indication des risques de surcoût tels que ceux liés aux études insuffisamment précises sur les zones de sites lithologiques en cas de séisme (aggravation des dégâts par amplification des secousses) ou d'aléas géologiques (gonflement des argiles, sources en zones karstiques) lors du creusement des tunnels. Les provisions pour risques ne sont pas assez provisionnées alors que la probabilité est élevée et la criticité très élevée (6 observations)
- Le projet ne prend pas suffisamment en compte certains points importants (9 observations) :
 - aléas importants des coûts de construction (notamment des tunnels) de probabilité élevée et de degré de criticité très élevé ,
 - les risques environnementaux tels que le risque inondations sur la partie littorale ou les nuisances sonores.
 - L'état initial de l'environnement ne correspond pas à la réalité. Les campagnes de mesures sonores ont été réalisées pendant la pandémie (un couvre-feu était en vigueur à 18 heures)
 - Les études pour ce projet ne sont pas finalisées en particulier les études géologiques, le coût des travaux, le financement, les expropriations.

4. Les effets socio-économiques

Au regard des 63 observations, il apparaît les points suivants :

- Le projet ne tient pas compte de l'évolution récente des technologies et du mode de vie (télétravail, véhicules électriques,). Le débat public initiant ce projet date de 2005, les conditions économiques, la conscience des enjeux environnementaux, les besoins des populations, les moyens techniques ont changé (13 observations)
- Le train est un SERVICE PUBLIC qui répond à un besoin de la population de l'ensemble du territoire. Son intérêt se mesure aussi en termes de retombées sociales et pas seulement économiques ! (15 observations) :
 - Le projet ne prend pas en compte les problèmes de mobilité des habitants du haut-var et centre-var
 - Il faut arrêter de fermer les petites gares qui sont indispensables pour garantir une égalité en termes de transport à la population
- Le réseau actuel n'est pas saturé (16 observations)
 - il est encore possible d'ajouter des rames : ouverture du réseau à de nouveaux opérateurs comme TRANSDEV
 - il peut être amélioré grâce à l'ERTMS
- Risques minimisés : on relève une préoccupation citoyenne sur les enjeux environnementaux de développement des transports pour les générations futures (8 observations)
- Le projet ne prend pas en compte le fret : elle ne servira donc pas à diminuer la circulation des camions sur les routes (6 observations)
- Demande de revoir à la baisse les délais de réalisation et de mise en œuvre : la date de 2030 est trop lointaine, il faut associer les phases 1 et 2 (5 observations)
- Provisions prévues pour perte de chiffres d'affaires : immobilier, activité économique, touristique (3 observations) et dévalorisation de biens en cas de vente (1 observation).

3.2.1.3. Questions au maitre d'ouvrage

Sur le coût du projet :

- 2- **Le coût de la réalisation des phases 1 et 2 de la LNPCA, se justifie-t-il à lui seul, à savoir sans la LGV ?**
- 3- **La mise en œuvre du dispositif ERTMS dans le cadre de l'HPMV, n'est-il pas suffisant pour répondre au besoin d'accroissement du trafic sur l'axe ferroviaire ?**

Sur les conditions de réalisation du financement

- 4- **Le financement du projet est basé sur une participation de l'Europe à hauteur de 20% : qu'en est-il (321,486) ?**
- 5- **La grande partie des travaux du projet sont des travaux de rénovation, sécurisation et modernisation qui sont le cœur même de la mission de SNCF, avait déjà été décidée et financée dans le cadre du CPER (Contrat de Plan État - Région) 2015-2020 pour une somme de 800 millions d'euros. Quelle a été leur utilisation?**
- 6- **Ce projet ne risque-t-il pas d'augmenter la dette publique et par conséquent les impôts locaux ? (146)**

Sur le surcoût du financement

- | |
|---|
| <p>7- N'y a-t-il pas un risque de surcoûts environnementaux liés aux inondations sur la partie littorale ou les nuisances sonores (213) ?</p> <p>8- Le montant des travaux souterrains n'est-il pas sous-estimé compte-tenu de la probabilité élevée à 70% - degré de criticité très élevée :56 millions d'€ ? (445, 544)</p> <p>9- Le budget ne risque-t-il pas d'augmenter fortement car les études pour ce projet ne sont pas finalisées, en particulier les études géologiques, le coût des travaux, les expropriations ?</p> |
| <p>10- La contribution 533, s'appuyant sur des études des projets ferroviaires français ou internationaux, demande pourquoi un taux de 30% pour PRI pour les travaux en zones denses et tunnels n'est pas appliqué.</p> |

Sur les effets socio-économiques

- | |
|--|
| <p>11- Le réseau ferroviaire est-il réellement saturé ? Comment expliquer alors l'arrivée d'un nouvel opérateur comme TRANSDEV (38,62)</p> <p>12- L'ESE, Etude Socio-Economique a-t-elle intégré pour ces bases de calcul les récentes évolutions technologiques et de mode de vie ? (74)</p> <p>13- Les habitants du Var estiment que ce projet va dégrader leur qualité de vie sans bénéficier d'amélioration pour leur déplacement : est-ce que SNCF prévoit des aménagements complémentaires pour les habitants du Var et haut-Var ? (80)</p> <p>14- Quelles sont les modalités d'expropriations (concertation avec les parties concernées) ?</p> <p>15- Le SGPI recommande d'instituer une information continue du public sur l'évolution des dépenses et le suivi des risques de surcoût : comment cette communication sera-t-elle mise en place ?</p> <p>16- De nombreux déposants demandent la justification des choix du projet : ils considèrent que l'aménagement de la gare ferroviaire de Marseille, avec son budget représentant plus de la moitié du coût global du projet, ne constitue pas une nécessité au regard des objectifs des phases 1 et 2. Ces sommes auraient pu servir utilement à moderniser le réseau existant dans toutes ses composantes. L'ensemble des gares et haltes du tracé Marseille/Nice avec leurs parkings et la modernisation des déplacements multimodaux auraient pu être intégrées dans les deux phases du projet. Ces aménagements associés à des services de transport en commun adaptés viendraient renforcer la performance attendue. Ils auraient pour corollaire l'égalité, au niveau des trois départements, des conditions ferroviaires offertes à toute la population en Provence-Côte d'Azur.</p> <p>17- Dans le cadre de la création d'un EPL Etablissement Public Local, y-a-t-il eu une évaluation des recettes fiscales, des recettes foncières, immobilières et commerciales et de leur répercussion sur les finances locales ?</p> |
|--|

3.2.2. NUISANCES

3.2.2.1. BILAN CHIFFRE

Nombre de contributions	Nombre d'observations	Pétitions
147	161	0

3.2.2.2. THEMES PRINCIPAUX SOULEVES

3.2.2.2.1. NUISANCES SONORES ET VIBRATIONS

La plupart des 34 observations déposées, qui confirment et confortent celles précisées dans le cadre des différentes opérations, et qui soulignent l'importance de l'appréciation de cette problématique, font état de nuisances sonores et vibratoires considérées comme minimisées (mises à part une ou deux observations (1336/3 et 6) soulignant *a contrario* leur bonne prise en compte...) par la présentation qui en est faite dans le dossier.

Distinguant les nuisances pendant les travaux et celles en régime d'exploitation, elles expriment des inquiétudes quant au bruit généré par l'augmentation du trafic et soulignent les risques de fissures et de déstabilisation des sols que les travaux souterrains risquent d'entraîner, et s'émeuvent des conséquences en matière de dévalorisation induite des biens immobiliers.

S'expriment ainsi des interrogations et demandes sur les mesures d'évitement, de diminution et de protection (murs anti-bruit, voies enterrées) ; et sur les mesures de précaution voire de suites à donner aux éventuels constats de désordres (fissures structurelles).

3.2.2.2.2. CIRCULATION ROUTIERE

Les 11 observations concernant le trafic routier et ses nuisances sont *de facto* contrastées : d'une part l'augmentation de la fréquence des trains porte en germe une diminution théorique de la circulation routière (obs. 277) ; d'autre part les travaux seront générateurs d'embouteillages accrus (obs. 193/3 et 193/4) et de nuisances (PL et engins).

3.2.2.2.3. NUISANCES ENVIRONNEMENTALES ET CADRE DE VIE

Sur les 37 observations, les conséquences négatives du projet sont mises en relief à la fois dans le cadre des travaux prévus dans le cadre des phases 1 et 2, de l'environnement détérioré à terme, et en particulier de la perspective des sections LGV, dont la présence prégnante dans le dossier d'enquête "pollue" - comme indiqué plus bas - la perception des phases 1 et 2 du projet LNPCA.

En matière de "paysages et patrimoine" les qualificatifs employés par les déposants de cette rubrique témoignent d'un sentiment d'atteinte à l'environnement considéré comme en porte-à-faux en regard du souci partagé de protection de l'environnement : désastre écologique ; destruction de sites protégés et de paysages provençaux remarquables ; projet inutile et inadapté aux besoins de transport des usagers de la région ; gain de 15 minutes de durée de transport sans commune mesure avec l'impact environnemental et le coût financier.

A noter, en particulier, les conséquences attendues, voire déjà vécues en termes de dépréciation des biens immobiliers des résidents de proximité de la ligne, notamment dans les Alpes Maritimes.

Eaux souterraines, milieux naturels et zones humides

En outre, 39 observations portent sur le risque d'impact sur les nappes phréatiques, engendré par les travaux de forage et de construction, mais aussi par les vibrations émises par le passage des trains à grande vitesse, est stigmatisé par quelques personnes, qui se plaignent en outre des conséquences délétères de l'artificialisation des sols des nouvelles infrastructures en matière de ruissellements.

Les zones naturelles et autres milieux à protéger sont considérés comme mis en danger par le projet, sans mesures suffisantes de réduction.

3.2.2.4. RISQUES NATURELS ET TECHNOLOGIQUES ET IMPACT SUR L'ATMOSPHERE ET LA SANTE

40 observations portent sur ce thème.

Le creusement des tunnels en zones karstiques et/ou argileuses génèrent des inquiétudes concernant d'éventuels aléas géologiques aux conséquences délétères ; les millions de mètres cubes à extraire pour réaliser ces tunnels et les autres ouvrages sont considérés comme porteurs de quantités énormes de GES, lesquels, calculés selon des référentiels obsolètes, apparaissent sous-évalués. Le transport des gravats et la perspective de leur stockage font craindre en outre des impacts majeurs tant sur l'environnement que sur la santé des riverains.

Les risques de submersion le long de la côte (tsunami) et l'élévation probable du niveau de la mer rendent enfin, selon certaines personnes, le projet incertain en termes de sécurité.

3.2.2.3. RAPPEL DES PRINCIPAUX POINTS SOULEVE PAR LES PPA

L'ensemble de ces récriminations et doléances qui font d'ailleurs écho pour partie aux demandes de l'Ae qui constate dans son avis la sous-estimation des nuisances "bruit" et "vibrations"- rejoignent certaines préventions des municipalités concernées, notamment en matière de besoin en places de parking rendues nécessaires par l'appel aux voyageurs à abandonner leur VL (La Crau, Cuers, Puget-Ville).

3.2.2.4. QUESTIONS AU MAITRE D'OUVRAGE

Au total, la somme des inquiétudes exprimées en matière de nuisances et risques encourus fait émerger un vrai sujet en soi, qui semble mériter être pris en compte de manière globale par le maître d'ouvrage, d'autant que l'Ae elle-même a fait valoir dans son avis que certains impacts, notamment sonores, lui paraissaient sous-évalués.

18- Ainsi, concernant le bruit et les vibrations, est-il par exemple prévu de conduire des opérations de mesure de la pollution sonore en cours de travaux, et en phase d'exploitation? Quelles sont les solutions techniques pour réduire les impacts acoustiques : infrastructures de transport ferroviaire, matériel roulant, mesures compensatoires(murs anti-bruit et autres) ?

19-La phase de travaux génère des nuisances visuelles et des pollutions atmosphériques, liées à une augmentation du trafic routier et d'engins de TP et/ou de PL : fera-t-elle l'objet d'une prise en compte par le MO, et de quelle façon : écrans, masques, recouvrement-couronnement ?

20- Enfin, concernant les atteintes à l’atmosphère et à l’environnement soulignées (zones humides, zones karstiques et nappes phréatiques, gestion des déchets [extraction, transport, stockage et GES générés]) et les risques de submersion encourus en bord de mer, associés ou non à des évènements sismiques, quelles sont les mesures de prévention et/ou d’évitement, voire de traitement que le MO a conçues ? Ne serait-il pas opportun de mettre en place et de communiquer sur un “plan général d’actions et de suivi” pour l’ensemble de la ligne, qui serait décliné par nature de risque, par probabilité d’occurrence et par priorité selon les thèmes identifiés comme critiques

21- Certains déposants demandent les raisons pour lesquelles le maître d’ouvrage n’applique pas les normes européennes en matière de nuisances acoustiques ?

21bis-La gare de Cannes centre a été dévastée par les inondations dues aux intempéries de 2015 avec les débordements du ruisseau de la Foux, sous forme d’écoulement pluvial généralisé. Le dossier qualifie les risques naturels liés aux eaux souterraines et superficielles d’enjeux forts. Les études hydrauliques ont-elles bien pris en compte tous les paramètres pour le dimensionnement des mesures d’évitement et de réduction nécessaires pour faire face à des intempéries aussi fortes ou du type Alex? En qualité d’entreprise publique à caractère industriel, avez-vous pris des dispositions pour anticiper ce type d’inondation comme retour d’expériences, pour faire face à ce type de risques s’il devait se reproduire sur les installations de Cannes et Cannes La Bocca ?

3.2.3. OFFRE FERROVIAIRE (VOYAGEURS)

3.2.3.1. BILAN CHIFFRE

Nombre de contributions	Nombre d'observations	Pétitions
210	229	0

La majorité des observations relevées émane de particuliers ; 2 associations (FNR Provence CA et SID Cannes La Bocca) se sont cependant inquiétées de la qualité du service ferroviaire et du nombre de places de parking en gare des Arcs, ainsi que de la politique de marketing de la SNCF, peu propice à drainer des clients (coût des billets).

Au-delà des infrastructures ferroviaires, principal sujet de l'enquête, de nombreux participants se projettent déjà dans l'exploitation de la LNPCA et expriment des souhaits à cet égard. Tous ces sujets ont été regroupés ci-dessous par grandes catégories. (Les numéros de certaines contributions sont indiqués entre parenthèses).

Cette enquête publique tournée vers l'optimisation du réseau VF à une époque où la recherche de moyens de déplacement alternatifs à la voiture est au centre des politiques publiques, a ainsi conduit un certain nombre de contributeurs, au-delà du dossier d'enquête LNPCA proprement dit, à faire valoir leurs réflexions et demandes fondées sur le constat d'un maillage VF insuffisant selon eux en vrac" leurs idées/propositions d'amélioration du service rendu au public. .

Les dessertes de la ligne LNPCA Ainsi, nombre d'observations (11) mettent-elles en exergue cette insuffisance du maillage SNCF au cœur du territoire et constatent donc son inadéquation au besoin d'anticiper la pénurie de carburant et de diminuer l'impact carbone de la circulation routière. L'utilité du projet apparaît donc, pour certains contributeurs, obérée par l'exclusion des petites communes du maillage ferroviaire.

Dans ce cadre, près de Toulon, le besoin d'une gare à l'entrée ouest de Toulon, apparemment annoncée par certains élus, est apparu. Un tramway semble également attendu à Toulon comme la mise en place du BHNS, complément indispensable au réseau SNCF.

De même la mise en place d'une gare à La Ciotat est demandée comme également la réouverture de la gare de la Farlède, 10 000 habitants.

Il est souligné qu'au départ de St-Cyr sur Mer, la liaison vers Marseille est au moins aussi importante que vers Toulon, de nombreux Saint-Cyriens ayant leurs activités sur Marseille. (14, 283)

La réouverture des gares du Muy, Roquebrune sur Argens ou encore Puget sur Argens est demandée, tandis qu'une meilleure desserte de Gonfaron est attendue (97), comme dans le secteur ouest du Var celle des petites gares « qui sont indispensables pour garantir une égalité en termes de transports à la population ». A noter à cet égard que les habitants du centre Var se sentent oubliés et regrettent de devoir continuer à se rendre en voiture à Toulon ou à Marseille. Quant aux Raphaëlois, ils souhaitent la poursuite du service des TGV pour leur ville (184, 439). Enfin, un contributeur de Menton suggère de faire le terminus du RER à Menton et de mettre en place une navette entre Vintimille et Menton, laquelle serait moins soumise aux problèmes d'ordre frontalier.

Des lignes à vocation nationale sont en outre appelées des vœux de plusieurs contributeurs : ligne Nice-Toulouse-Bordeaux ; Toulon-Bordeaux ; des lignes "régionales voire locales" sont souhaitées Carnoules-Gardanne ; ligne desservant le nord du Var ; Aubagne-Aix ; Cavillon-Pertuis,

Saint–Maximin-Brignoles, etc.

Une meilleure desserte routière par autocar du golf Saint-Tropez est par ailleurs jugée nécessaire au départ de la gare de Toulon (21), ainsi qu’une meilleure intermodalité en gare d’Hyères.

Une halte au niveau de la ZI des Milles est demandée, comme la desserte directe de l’aéroport de Marseille.

Une alternative par Sophia au tracé littoral Cannes – Nice est enfin réclamée, afin de ne pas accroître le trafic ferroviaire sur la ligne du bord de mer (57).

Enfin, à rebours de cette demande d’extension de l’offre dans le Var et dans les Bouches du Rhône, il est intéressant de noter qu’une inquiétude paradoxale est exprimée vis-à-vis de l’augmentation du trafic ferroviaire et des nuisances qu’il génère, sur l’axe littoral Nice – Cannes, dans une zone à forte densité urbaine alors que la vocation touristique et balnéaire du secteur devrait pousser à une urbanisation apaisée et à la réduction des nuisances. Cette opposition entre les points de vue met en exergue la nature complexe du projet et sa perception contrastée par un public souvent « autocentré ».

En matière de services, l’aménagement/modernisation des gares toujours en service mais anciennes, considérées comme laissées pour compte par le projet, est demandé : accès, aménagement d’espaces culturels, points de services publics, DAB, points retrait de colis, commerces de proximité ; ouverture et ou maintien des guichets, panneaux à lecture plus aisée – notamment pour les plus âgés, meilleure qualité des revêtements des quais, dangereux (1 obs.), rampes d’accès pour les vélos, telles sont des récriminations dont les observations font état. Pour les voyageurs, l’amélioration des infrastructures ne peut en effet être efficace que si lui est associée l’amélioration de l’accueil du public dans les gares (“les machines ne remplacent pas une personne à qui le voyageur peut parler”).

Des horaires correspondant aux besoins des travailleurs sont aussi demandés, sans oublier la plainte récurrente d’un tarif trop élevé des prix des billets, donc peu cohérent avec l’appel à “laisser la voiture au garage”, et l’attente d’un dispositif de distribution de “billets intégrant différents services ferroviaires”, ce qui ne semble pas possible aujourd’hui (46, 49, 94,199, 255).

3.2.3.1.1. PRINCIPAUX POINTS SOULEVES PAR LES PPA

La communauté de Communes Cœur du Var, favorable au projet, souligne le mauvais état des abris voyageurs et la dangerosité des traversées piétonnes qui ne sont pas toutes prises en compte.

La ville d’Antibes demande que la réalisation de la phase 2 soit planifiée en même temps que celle de la phase 1.

3.2.3.1.2. QUESTIONS A POSER AU MAITRE D’OUVRAGE (OFFRE FERROVIAIRE)

22- Existe-t-il, outre le projet LNPCA lui-même, des projets associés concernant l’amélioration des conditions d’accueil des voyageurs dans les gares situées le long de l’itinéraire LNPCA, et si oui, à quelle échéance ? Ces projets pourraient en effet être fédérés dans le cadre, là aussi, d’un plan pluriannuel de rénovation des gares et infrastructures non incluses dans le projet LNPCA stricto sensu, mais pour autant utile à sa promotion et à son exploitation ?

23- Au-delà de cette préoccupation concernant la qualité des infrastructures d’accueil le long des voies prévues, partagée par nombre d’usagers, la question du maillage VF du centre Var se pose. Est-elle l’objet d’études qui puisse conduire à une augmentation de l’offre pour les usagers, notamment du Centre Var et du haut Var ? Quelle offre ferroviaire complémentaire pourrait ainsi être proposée aux usagers du Haut Var et du Centre Var et à quelle échéance, qui permettrait d’augmenter les mobilités, et de réduire fortement l’emploi de la voiture ?

24- La nécessaire amélioration de l'intermodalité avec les transports urbains (BHNS) est-elle l'objet d'un plan régional ou de plans départementaux, élaborés en liaison avec SNCF-R ?

25- La réouverture des gares actuellement fermées le long de la ligne LNPCA (La Farlède, Roquebrune-sur-Argens, Le Muy, Puget-sur-Argens est-elle envisagée ? La création d'une gare à l'entrée ouest de Toulon est-elle opportune ? L'aménagement d'une gare à la Ciotat a-t-elle fait l'objet ou fera-t-elle l'objet d'études de faisabilité ?

26- Le déficit de parkings est important dans de nombreuses gares en regard de l'augmentation du trafic et donc du nombre de voyageurs attendus, notamment le long de la ligne de la navette toulonnaise,. Existe-t-il un projet en la matière qui compense les possibilités des communes concernées et réponde à leur attente notamment dans les villes et gares proches de La Pauline ?

3.2.4. LE FRET

3.2.4.1. BILAN CHIFFRE

Nombre de contributions	Nombre d'observations	Pétitions
	49	276 lettres-type

SNCF Réseau présente comme quatrième objectif du projet LNPCA de « **Préserver le développement du fret ferroviaire** », en précisant que le projet permettra de dégager de la capacité et d'apporter de la robustesse qui bénéficieront aussi au fret.

Il indique également que de nouveaux sillons pourront être dégagés :

- 1 à 2 sillons fret Marseille - Vintimille selon le sens,
- 2 à 3 sillons fret Miramas -La Seyne, selon le sens, avec la perspective du raccordement du port de Brégaillon à la ligne

Les observations concernant le Fret Ferroviaire s'élèvent à 49 dont une lettre-type signée 276 fois.

Ces observations émanent de particuliers ; on note également l'expression d'Associations :

- CIQ Saint-André
- CIQ Saint-Henri
- Fédération des CIQ du 15^{ème}
- Fédération des CIQ du 16^{ème}
- FNE France Nature Environnement,
- Association du Conseil Citoyen Nord Littoral Ouest

Des élus/collectivités :

- Mme Valette, Conseillère Métropolitaine
- M LEREMY, Conseiller Métropolitain,

Et des organisations socio-professionnelles :

- M Jean-Luc CHAUVIN, Président de la CCI Marseille-Provence
- M Philippe KORCIA, Président d'UPE 13,
- Convergence 13
- Cap au Nord Entreprendre

3.2.4.2. THEMES PRINCIPAUX SOULEVES

Il est à noter que les avis sont partagés sur le développement du Fret :

D'une part, des particuliers et associations jugent que le projet n'est pas assez ambitieux pour le développement du fret qui permettrait de diminuer le nombre de camions sur les routes sur l'axe Aix-Italie et se désolent que le ferroutage ne fasse plus partie des priorités par rapport au problème de pollution et de changement climatique (36 observations).

Des acteurs économiques comme la CCI constate dans le dossier d'enquête que « les aménagements du corridor Ouest ne permettent ni n'anticipent le développement du fret » et indique qu'il est indispensable qu'ils ne les obèrent pas (observation 1340).

L'UPE 13, dans la contribution n°13, souligne que l'affichage d'une politique ambitieuse au point de vue environnemental ne peut faire l'économie du fret ferroviaire au risque d'être critiquable. De plus, le projet de développement du MIN des Arnavaux à hauteur de 450Md€ doit impérativement s'appuyer sur un fret ferroviaire efficace. Il précise que la desserte ferroviaire est très loin des standards internationaux.

D'autre part, de nombreux riverains aux voies ferrées à Saint-André s'opposent à toute augmentation du fret :

- ✓ 9 observations individuelles dénoncent ou craignent le risque d'augmentation, favorisé par la fermeture du PN, et ne facilite l'affectation de sillons fret pour les projets futurs du GPMM, Grand Port Maritime de Marseille,
- ✓ 1 Contribution émanant du CIQ de Saint André :
 - Le président de la commission accompagné de deux membres de la Commission d'enquête a rencontré le 8 février 2022, à la Maison Municipale d'Animation, 11 rue Labro Marseille ,15 °, la Présidente du CIQ de St André et 3 administrateurs. Cette réunion d'échange a permis au CIQ d'exprimer son analyse du projet, ses points d'accord et de désaccords, notamment sur la suppression du PN2 et du fret ferroviaire.
 - Le CIQ de Saint-André a déposé un dossier volumineux lors de la dernière permanence, le 28/02/2022 en Mairie Centrale, qui traite de toutes les opérations de Saint-André.

Concernant le fret ferroviaire, le CIQ de Saint André s'oppose à tout développement du fret, en raison des nuisances sonores et vibratoires, pour les habitations qui sont au bord de la ligne, parfois à quelques mètres seulement. Dans sa motion de 2021, le CIQ continue à affirmer que « la fermeture du PN n'est essentiellement imputable qu'à l'augmentation du trafic fret du GPMM. »

- Il est à noter que les 276 lettres-type, déposés en Mairie centrale le 28/02/2022 portent également concernant Saint-André et il est mentionné :« non à l'augmentation du fret, qui de facto, passerait la nuit ».

Enfin, il est noté une proposition technique précises d'utiliser La Seyne-sur-Mer plutôt que Saint-Cyr-sur Mer pour le fret (contribution n°678), et des demandes particulières :

- ✓ Créer une aire de ferroutage à Cannes La Bocca,
- ✓ Proposition de créer une plate-forme multimodale de la zone des Bréguières aux Arcs,
- ✓ Etudier de développer le fret à hauteur de la halte de l'Ariane à Nice,
- ✓ Préservation des installations de Nice-St-Roch pour la desserte logistique ferroviaire et développement fret sur la ligne Nice-Breil (3 observations)

Une observation fait part de son inquiétude sur les transports maritimes et fluviaux négligés.

3.2.4.3. POINTS PARTICULIERS EVOQUES PAR LES PPA

La Ville de Marseille dans son avis du 10 Novembre 2021 exige, que conformément aux accords pris lors du COPIL, que l'augmentation du trafic ne soit due qu'à l'augmentation de la fréquence à usage des passagers, à l'exclusion d'une augmentation du Fret.

3.2.4.4. QUESTIONS AU MAITRE D'OUVRAGE

27- Développement du Fret ferroviaire : Dans 27 observations, s'exprime le regret que la LNPCA ne fasse pas plus de place au fret ferroviaire et au ferroutage et 9 observations sont favorables au développement du fret et du ferroutage. Quelles sont les possibilités d'augmentation des sillons dédiés au fret ferroviaire, sur tout ou parties de la ligne Marseille-Nice dans le projet LNPCA, pour stimuler la demande des opérateurs ?

28- Le fret ferroviaire à Saint-Cyr-sur-Mer : La contribution n°678 présente de façon précise une proposition d'utiliser les voies de la gare de La Seyne-sur-Mer plutôt que celles de Saint-Cyr-sur-Mer, cette proposition est-elle réalisable, surtout dans la perspective annoncée dans le dossier du raccordement du port de Brégaillon?

29- Le fret ferroviaire sur les voies littorales et le raccordement envisagé du GPMM à ces voies : L'Ae a demandé à SNCF Réseau de prendre en compte le projet du GPMM, dans ses prévisions de trafic fret. Dans sa réponse à l'Ae, SNCF Réseau indique qu'il n'est pas possible d'intégrer dans l'étude d'impact des projets dont la faisabilité reste à garantir, dont le service et les infrastructures ne sont pas réellement connus par échéance et qui sont impossibles à tracer en termes de sillon avec les seules infrastructures prévues par le projet des phases 1 & 2. C'est le cas des projets éventuels de développement du fret souhaités par le port sur la ligne de Marseille à l'Estaque.

La population de Saint-André s'inquiète de cette éventualité, qu'elle reconnait ne pas faire partie des phases 1 & 2 du projet LNPCA tout en estimant que la fermeture du PN de la rue Condorcet n'a que ce but. Ils savent que ce projet fera l'objet de nouvelles procédures de concertation ou d'enquête. Ils tirent leurs informations du Projet Stratégique du GPMM, de la Convention Ville-Port, du Protocole GPMM-SNCF Réseau signé en 2020, documents publics qui mentionnent tous l'objectif stratégique du GPMM de relier les voies de Mourepiane aux voies littorales.

30- Dans un souci de clarté et de transparence vis à vis du public, et bien que ce projet ne figure pas dans le projet des phases 1 & 2 de la LNPCA, le Maître d'Ouvrage peut-il communiquer l'état actuel de ses informations sur le projet de raccordement des voies du port aux voies littorales?

3.2.5. DEMANDES COMPLEMENTAIRES AU PROJET LNPCA PHASE 1 ET 2

3.2.5.1. BILAN CHIFFRE

Nombre de contributions	Nombre d'observations	Pétitions
55	58	

De nombreux autres sujets sont évoqués dans des contributions.

3.2.5.2. PRINCIPAUX POINTS SOULEVES

Un certain nombre de propositions ont été reçues concernant la mise en œuvre ou la réactivation d'infrastructures ferroviaires :

- Réouverture de la liaison Les Arcs – Draguignan (contribution n° 35)
- Réouverture de la liaison Cavaillon – Pertuis (contribution n° 101)
- Réouverture de la liaison Carnoules – Gardanne (contributions n°33, 198)
- Réouverture de Carnoules – Brignoles (33)
- Création d'une ligne Aubagne – Aix (137)
- Modification du tracé, dans Nice, de la ligne des Chemins de Fer de Provence (Nice - Digne) (866)
- La FNE PACA souligne que le dernier CPER envisageait la réouverture aux services voyageurs de la ligne Aix-Rognac. Elle demande que cette réouverture soit traitée en phase 1 et que les études menées par SNCF Réseau soient rendues publiques. (1045)

Aménagements demandés

Des infrastructures et services de multimodalité sont demandés en gare d'Hyères (433)

Le dimensionnement des parkings des gares est jugé insuffisant (255)

Une contribution réclame la piétonisation de la place Labadié, à Marseille (396)

L'aménagement de la gare de l'Estaque est souhaité : accueil du public (le bâtiment existe), abri pour les voyageurs, parking pour encourager l'usage du train.

Une association demande une gare ou une halte à l'entrée Ouest de Toulon (233)

Une personne souhaite savoir ce que va devenir la gare de Bandol (359)

La FNE PACA regrette que l'amélioration de la desserte de l'aéroport de Marseille en développant la halte de Vitrolles n'est pas prévue alors que cette anomalie est pointée par l'AE.(1045)

3.2.5.3. QUESTIONS AU MAITRE D'OUVRAGE

- 31- Quelle est la position de SNCF-R vis à vis des demandes de desserte d'autres secteurs (hors LNPCA) et particulièrement la réouverture de la ligne Carnoules-Brignoles.? (181)
- 32- Des aménagements d'intermodalité sont-ils prévus en gare d'Hyères : piste cyclable et navette vers le centre-ville ? (433)
- 33- Serait-il possible de prévoir des aménagements en gare de l'Estaque : accueil en gare, abri pour les voyageurs, parking voyageurs ?
- 34- Une gare ou une halte à l'entrée Ouest de Toulon est-elle envisageable ?
- 35- Une modification du tracé, dans Nice, de la ligne des Chemins de Fer de Provence (Nice - Digne) afin de l'interconnecter avec la ligne principale est-elle envisageable (en sous-terrain), sinon pour quelles raison(s).
- 36- Pourquoi la ligne Aix-Rognac n'est-elle pas réouverte au trafic voyageur alors qu'elle pourrait desservir une zone de chalandise comme de Aix-Les Milles et permettrait de rallier la gare de Vitrolles pour desservir l'aéroport de Marseille-Provence ?
- 37- Pourquoi la Gare de Vitrolles ne figure pas dans les aménagements prévus au profit de la desserte de l'aéroport Marseille-Provence, comme le souligne l'AE ?

3.3. ANALYSE PAR OPERATION

3.3.1. CREATION DE LA HALTE DE ST ANDRE ET SUPPRESSION DE DEUX PASSAGES A NIVEAU

3.3.1.1. BILAN CHIFFRE

Nombre de contributions	Nombre d'observations	Pétitions
31	52	Pétition CIQ Saint-André et 276 lettres-type

Observations: - 143 particuliers :

La grande majorité exprime un avis défavorable au projet de suppression du passage à niveau de Saint-André.

- 5 partenaires socio-économiques/organisations professionnelles :

- 2 contributions d'élus : Mairie des 15, 16^{ème},

- 11 associations : CIQ de Saint André, CIQ Saint Henri, CIQ l'Estaque le marinier, Conseil citoyen Nord littoral ouest, Cap au Nord, FNE, Fédération des CIQ du 16, fédération du CIQ du 15, Collectif SSB,

Elles sont en majorité défavorables au projet.

A noter que le Comité d'Intérêt de Quartier de Saint-André a déposé une pétition comprenant 703 signatures d'habitants, de 29 commerçants et artisans, de 82 signatures concernant les expropriations et 276 courriers d'habitants sous forme de lettre-type refusant la fermeture du passage à niveau (n° 1631).

Rencontres de la Commission avec le CIQ et les élus :

Le président de la Commission d'enquête et 2 commissaires enquêteurs ont rencontré le CIQ de St André le 8 février 2022 à la Maison Municipale d'Animation, 11 rue Labro Marseille 15ème. Cette réunion d'échange a permis au CIQ d'exprimer son analyse du projet, ses points d'accord et ses désaccords, notamment sur la suppression du PN2 et du fret ferroviaire. Les contributions du CIQ de St André ont été déposées en Mairie Centrale le 28 février 2022, le jour de la clôture de l'enquête.

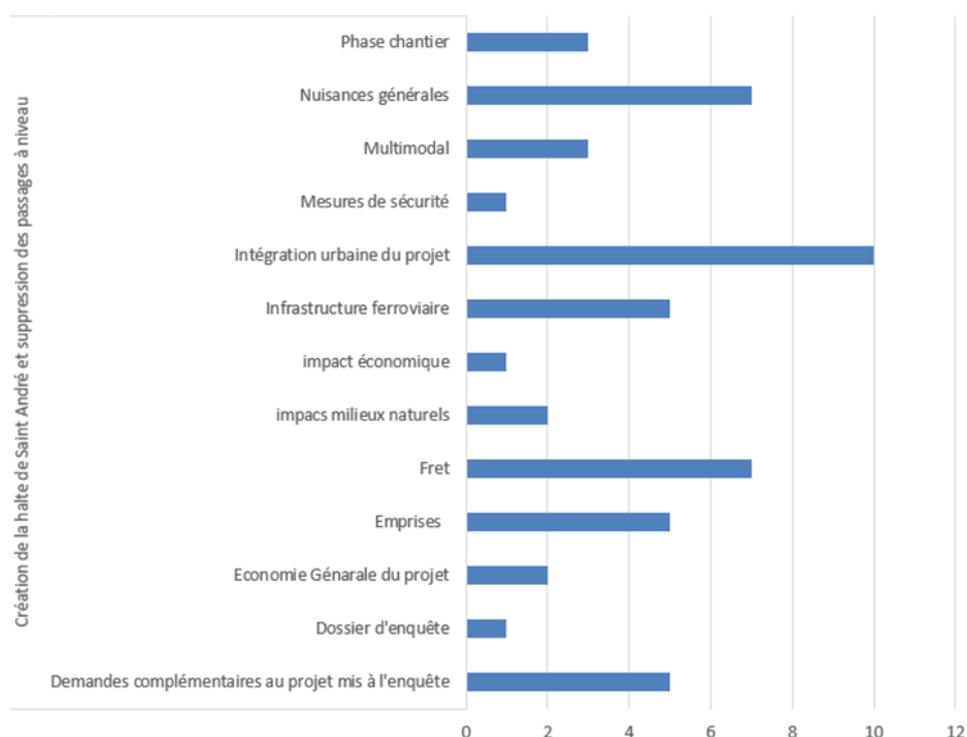
Le président de la Commission d'enquête, accompagné de trois commissaires enquêteur , a tenu une réunion avec **Mme Audrey GATIAN**, Adjointe à la politique de la ville et aux mobilités. Cette dernière a fait part de la situation de blocage sur l'opération de suppression du passage à niveau de St André. La Ville de Marseille estime que la SNCF doit trouver des solutions de manière à satisfaire les riverains et proposer un schéma global sur ce secteur (mobilité, accessibilité, circulation des bus...).

Mme Samia GHALI , Adjointe au maire de Marseille , au cours d'une réunion avec M. COURT et F.ALLAIN , a rappelé tout l'attachement qu'elle portait au quartier de St André . Elle estime que le projet LNPCA ne doit pas favoriser le développement du transport de marchandises (fret) sur ce secteur (risques de nuisances sonores et phénomènes de vibrations). Elle souhaite qu'un nouveau plan de circulation dans le quartier soit étudié. Concernant le projet de halte de Saint-André , le

parcours prévu pour le tramway doit être revu dans le contexte d'une desserte multimodale tenant compte de la réalité des flux urbains du quartier.

Mme Nadia BOULAINSEUR, maire du 8ème secteur (15/16ème arrondissements), dans son courrier du 28 février 2022, regrette l'absence de détail sur les ouvrages de franchissement notamment sur les aspects sécuritaires (éclairage, protection piétons, etc.), au niveau du boulevard Cauvet. " La reconstitution des circulations est essentielle... Sans une réponse concertée et à la hauteur des enjeux, nous prenons le risque d'isoler et de paupériser ces quartiers "(n°1339).

3.3.1.2. THEMES PRINCIPAUX SOULEVES



Signalées comme « un point chaud » du projet par le Maître d'ouvrage et par le Garant de la concertation de 2021, les opérations de Saint André ont suscité une forte mobilisation des habitants et de leur CIQ.

1/ THÈME PRINCIPAL :

Il concerne la fermeture du passage à niveau de Saint André, avenue Condorcet, et la solution alternative du passage par le Bd Cauvet au moyen d'un pont rail.

Thème lié : le développement induit du fret par la fermeture du PN, provenant du GPMM.

Observations individuelles :

Souvent rédigées dans des termes proches de la contribution du CIQ.

1. **Opposition à la fermeture du Passage à niveau** : Les contributions recensées concernant ce thème pour les raisons suivantes : contestation de la dangerosité de ce PN, perturbation de la vie du quartier et schéma routier alternatif proposé non réalisable, crainte que la suppression du PN, ne facilite l'affectation de sillons fret pour les projets du GPMM, Grand Port Maritime de Marseille.

2. **Augmentation des nuisances en raison de l'augmentation du trafic** favorisé par la **fermeture du passage à niveau** : une observation, formule des réserves.

Contributions du CIQ de Saint André :

Le 28 février 2022 le CIQ a déposé 6 documents,

1. la contribution du CIQ proprement dite ,
2. un argumentaire « Pourquoi il ne faut pas fermer le Passage à niveau » et
3. une étude argumentée de M. Briand,
4. une pétition de 732 signatures « Non à la fermeture du passage à niveau de Saint André, Non aux Alternatives proposées », 703 signatures d'habitants et 29 signatures de commerçants et artisans.
5. 276 courriers tous identiques, sous forme de lettre-type. Les 276 courriers contestent la dangerosité du passage à niveau, estiment les solutions proposées peu réalisables, rappellent l'importance des transports en commun pour le quartier, contestent les expropriations envisagées et s'opposent au développement du fret.
6. Une observation déposée par l'Association Conseil citoyen Nord Littoral Ouest, R1641, qui reprend la lettre type .

1. Contribution « officielle » du CIQ de Saint André : 102 pages.

Elle comprend une « Motion 2021 », un historique du quartier inventoriant les nuisances déjà existantes, un historique de la concertation, copie de courriers adressés aux autorités et élus et reçus, copie des délibérations du COPIL, copie d'articles de presse, des photos des manifestations.

Points principaux à retenir :

La motion 2021, le CIQ

1. réitère son opposition à la fermeture du passage à niveau²
2. qualifie les alternatives proposées de fantaisistes et irréalisables.
3. ne veut pas que le quartier soit un dommage collatéral de la LNPCA
4. pense que la fermeture du PN va augmenter le trafic fret, source de graves nuisances sonores et vibratoires.
5. demande un aménagement plus sécurisé du PN selon la Directive des Transports du 3 mai 2019

Le CIQ estime, dans sa conclusion que la ligne LNPCA n'a aucune influence sur le trafic de la ligne littorale et pense que la fermeture du PN est essentiellement imputable à l'augmentation du fret du GPMM (plan stratégique du GPMM) car seule l'augmentation modérée du nombre de TER ne nécessiterait pas la fermeture du PN.

Il rejette les solutions alternatives proposées (voir aussi étude de M. Briand) et demande que le PN reste ouvert avec des aménagements sécuritaires.

Le CIQ s'inquiète aussi des conséquences de la fermeture du PN pour les commerces,

artisans et entreprises du quartier : perte de chiffre d'affaires, déplacements plus difficiles.

Il dénonce l'augmentation des nuisances sonores et vibratoires pour les habitations situées pour certaines à « 1,5 m des voies ».

Il déplore également les risques liés au transport des matières dangereuses, classes 1 à 7 des trains de fret.

Enfin il met en cause l'Évaluation Économique et Sociale estimant que la santé et le bien être des habitants de St André n'a pas été pris en compte.

1. **Argumentaire « Pourquoi il ne faut pas fermer le passage à niveau de St André »** : 10 pages
2. **Dossier de M. Briand membre du CIQ** : 25 pages.

Les deux documents développent des arguments pour garder le passage à niveau ouvert et pour rejeter la solution du pont rail Bd Cauvet, irréalisable techniquement. Ces arguments

En synthèse des deux documents :

1. le projet LNPCA est réalisable sans fermeture du PN : sécurisation du PN, le PN a une forte visibilité des trains de passage, le surcroît de fermeture du passage est supportable (de 50 minutes à 90 minutes pour les TER, 8 minutes pour le fret constant dans les plages 5 h30- 23 h ; la SnCF réseau annonce 2 h 30).
2. 24 commerçants impactés par cette fermeture
3. La variante Cauvet : irréalisable techniquement : bassin de rétention, piles de l'autoroute A55, débouché du Bd Cauvet sur la D4 dangereux, étroitesse du Bd Cauvet, pente de 6 %, entrées charretières pas au niveau, suppression du stationnement des riverains (20 à 30 véhicules).
4. Impossibilité pour les transports en commun actuels de tourner sur la traverse du chemin de fer ou la traverse du Pas de Faon ; le schéma de circulation n'a pas été établi avec la Métropole, mini bus entraîneraient une rupture de charge .

Solutions alternatives proposées :

1. En gardant le passage à niveau ouvert : aménagement de voirie pour dissocier les flux automobiles sur la D4 et réduire le flux de véhicules qui empruntent le passage à niveau
2. Combiner l'enfouissement partiel de la voie et la création d'un pont route pour éliminer le PN
3. Déplacer les voies ferrées en bordure de l'autoroute pour les éloigner des riverains (zones réservées au PLU).
4. Passage en souterrain des voies ferrées.

Par contre, le CIQ émet **un AVIS FAVORABLE** à la création de la halte de St André- et de manière générale au projet LNPCA - pour désenclaver un quartier prioritaire de la Politique de la Ville et améliorer la mobilité régionale dans le respect de l'environnement.

2/ THÈME SUR LE FRET FERROVIAIRE A MARSEILLE SAINT ANDRÉ ET PERSPECTIVES D'AUGMENTATION DU TRAFIC DU GPMM :

Ce thème été traité dans la partie Fret Ferroviaire.

Rappel de la Position du CIQ sur le fret ferroviaire : contribution 1631

Le CIQ de Saint André s'oppose à tout développement du fret, en raison des nuisances sonores et vibratoires, pour les habitations qui sont au bord de la ligne, parfois à quelques mètres seulement. Dans sa motion de 2021, le CIQ continue à affirmer que « la fermeture du PN n'est essentiellement imputable qu'à l'augmentation du trafic fret du GPMM. »

Elle est accompagnée de 276 courriers type , ont en outre été déposés en Mairie centrale le 28/02/2022. dans ce courrier qui porte également sur tous les sujets intéressant St André, figure la mention :« non à l'augmentation du fret, qui de facto, passeraient la nuit ».

3.3.1.3. RAPPEL DES PRINCIPAUX POINTS SOULEVES PAR LES PPA

- La ville de Marseille, par délibération du Conseil Municipal du 10 novembre 2021, indique qu' elle " ne peut accepter la suppression des passages à niveau sans solution satisfaisante et concertée " concernant la desserte du quartier. " La Ville exige...que l'augmentation du trafic ne soit due qu'à l'augmentation de la fréquence des trains de passagers à l'exclusion du FRET . La création d'une nouvelle halte ferroviaire à Saint-André ...est une bonne nouvelle sous réserve que sa desserte soit de qualité et que son intégration urbaine respecte le quartier."

- Madame la Présidente de la Métropole AIX MARSEILLE PROVENCE , dans un courrier en date du 9 novembre 2021 , attire l'attention sur le remplacement du passage à niveau Saint André qui devra être traité avec le plus grand soin afin de répondre aux besoins du quartier.

3.3.1.4. QUESTIONS AU MAITRE D'OUVRAGE

Questions du public :

38- Sur quels éléments SNCF-Réseau s'appuie-t-elle pour évaluer la dangerosité du passage à niveau de Saint-André ?

39- Des études d'aménagement et de sécurisation du passage à niveau ont-elles été réalisées ?

40-Le raccordement routier du Bd Cauvet à la RD4 est-il techniquement réalisable ?

41- La solution proposée permet-elle le passage des bus standards desservant le centre de St André ?

42- Les aménagements piétonniers prévus sont-ils adaptés pour les PMR dans la réalisation du pont-rail ?

43- Le plan de circulation proposé par SNCF Réseau suite à la suppression des deux PN, ne fait pas apparaître le rétablissement des conditions de circulation existantes. Le maitre d'ouvrage peut-il fournir un plan de circulation précis : sens de circulation, gabarit autorisé, croisement des véhicules,...?

44-La contribution de M. Briand du CIQ de St André présente des solutions alternatives. Ces solutions ont-elles été étudiées ?

45- En gardant le passage à niveau ouvert : aménagement de voirie pour dissocier les flux automobiles sur la D4 et réduire le flux de véhicules qui empruntent le passage à niveau

- 46- Combiner l'enfouissement partiel de la voie et la création d'un pont route pour éliminer le PN**
- 47- Déplacer les voies ferrées en bordure de l'autoroute pour les éloigner des riverains (zones réservées au PLU).**
- 48- Passage en souterrain des voies ferrées.**

3.3.2. DOUBLEMENT DU TUNNEL SAINT LOUIS

3.3.2.1. BILAN CHIFFRE

Nombre de contributions	Nombre d'observations	Pétitions
26	42	131 lettres-type

Observations :

Les observations examinées concernent la création d'un tunnel monovoie de chaque côté du tunnel existant de Saint-Louis (deux voies en service), le raccordement de ces deux nouvelles voies à la ligne Paris-Lyon-Marseille (PLM) de part et d'autre dudit tunnel et les aménagements dans la zone d'activité du centre de traitement Nord des déchets ménagers.

Elles portent sur les 4 secteurs suivants :

- impasse de la ginestelle,
- 114 chemin saint Louis au Rove,
- sortie (Sud, côté village avec église St Louis) Tunnel St Louis
- Copropriété St Louis

85 % des contributions recensées correspondent à l'envoi ou au dépôt d'une lettre type mise au point par le CIQ (comité d'intérêt de quartier) de Saint-André (16^{ème} arrondissement). Cette lettre fait notamment allusion, à propos de la maîtrise foncière nécessaires aux opérations de doublement de voie dans le secteur de Saint-Louis, aux modalités de communication du porteur de projet (SNCF Réseau) avec les riverains de la ligne Paris-Lyon-Marseille.

Si le CIQ de Saint-André s'est montré particulièrement actif, trois autres associations et un conseil syndical de copropriété ont également participé :

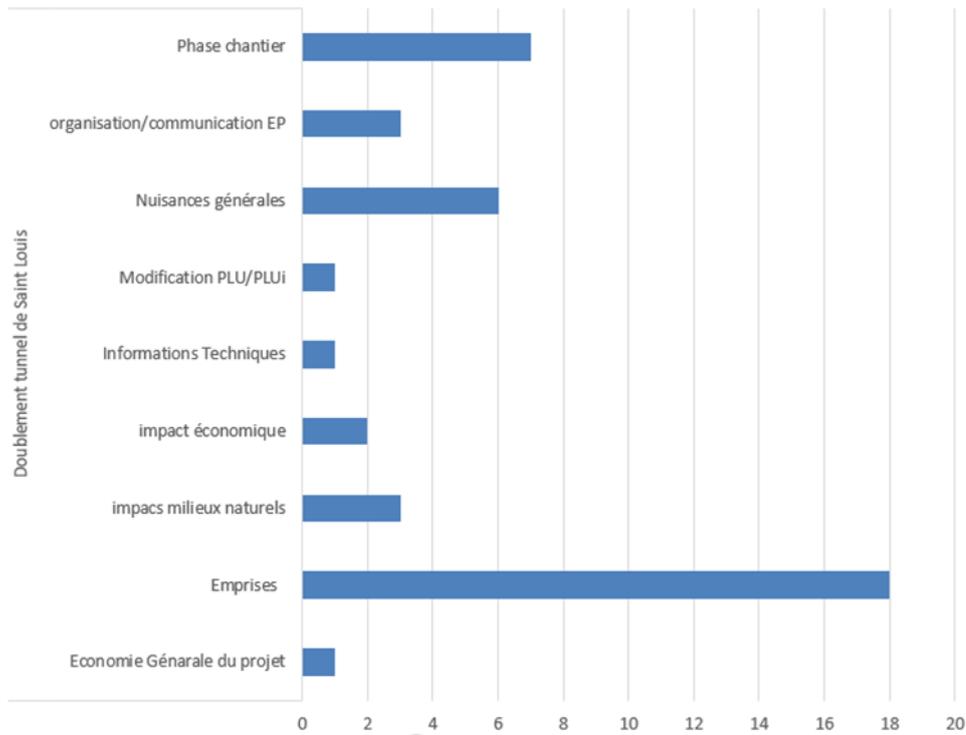
- CIQ des Aygalades-Quatre Chemins (trois observations)
- Collectif des habitants du Chemin de Saint-Louis au Rove ;
- Association du conseil citoyen Nord littoral Ouest ;
- Conseil syndical de la copropriété sise 186, avenue de Saint-Louis (trois contributions).

La typologie des observations recensées se présente ainsi : 131 courriers types reçus, 18 observations inscrites dans les registres d'enquête publique, 11 observations déposées dans le registre dématérialisé et 10 observations envoyées directement par courriel.

Il convient de noter que la contribution n° 1631 issue d'un registre d'enquête publique regroupe un certain nombre de lettres types du CIQ de Saint-André n'apparaissant pas dans le recensement susmentionné.

3.3.2.2.

THEMES PRINCIPAUX SOULEVES ET COMMENTAIRES



Le thème prépondérant soulevé par les participants à l'enquête publique est l'impact foncier du doublement de voies ferrées ou de l'élargissement du plateau de voies, la ligne actuelle PLM en étant l'axe central.

Les besoins d'informations sur les emprises foncières et les impacts sur le bâti concernent tant la phase travaux de la phase 2 LNPCA avec les aires prévues de chantier que la phase exploitation avec les emprises définitives des voies ferrées installées ou au tracé modifié. Parfois, le questionnement se fait plus précis sur les modalités d'acquisition des terrains (à l'amiable selon des procédés de droit privé, par voie d'expropriation).

L'impact sur le paysage et le patrimoine dû aux futurs travaux de génie civil nécessaires à ce tronçon de ligne nouvelle - compris entre les Tuileries de Marseille et le pont-rail de l'avenue Ibrahim Ali - est une autre source d'inquiétude pour les riverains potentiellement concernés ; à savoir : les dimensions des murs de soutènement, les caractéristiques des talus en remblais ou en déblais.

Le thème maintenant récurrent, pour les opérations LNPCA des phases 1 & 2, des nuisances sonores et des vibrations est également mentionné par les différentes catégories de participants (particuliers associations, conseil syndical).

Deux thèmes particuliers méritent d'être notés : en termes de risques, il s'agit des infiltrations d'eaux pluviales avec un mouvement de terrain signalées par un conseil syndical (contribution n° 276) et l'intégration urbaine de ce tronçon de ligne analysée par le CIQ « Aygalades -Quatre Chemins » (contribution n° 1041).

3.3.2.3.

RAPPEL DES PRINCIPAUX POINTS SOULEVES PAR LES PPA

La **Métropole Aix-Marseille-Provence (MAMP)** souhaite attirer l'attention, dans son avis du 9 novembre 2021, sur les impacts sur le fonctionnement du Centre de Transfert des Déchets, au nord de Marseille, qui devront être particulièrement examinés afin que le fonctionnement en phase travaux et à terme ne soit pas affecté. Les mesures de compensation devront être prévues en amont.

La **note d'alerte** sur le centre de transfert Nord des déchets ménagers (CTN), joint à l'avis précité, précise que le projet de Ligne Nouvelle Provence-Côte d'Azur (LNPCA) génère deux types d'impacts distincts sur l'exploitation du CTN :

➤ Des impacts liés à la phase travaux

La durée des travaux de la LNPCA étant estimée à 6 ans sans phasage précis, il sera nécessaire de travailler un phasage commun (MAMP/SNCF-R) et de tracer les impacts sur l'exploitation du site.

Pour l'impact sur le réseau ferroviaire, les aspects réglementaires (concertations avec les services de l'Etat), sociaux (**concertations avec les quartiers affectés par le report modal**) et environnementaux doivent être pris en compte. Des recherches de modes de transport respectueux de l'environnement devront être recherchés pendant cette phase travaux afin de diminuer l'impact écologique des rotations de semi-remorques.

En outre, le chargement routier, en aussi grand nombre, entraînera des conséquences sur l'exploitation même du CTN. En cas de suspension des tractions ferrées depuis le CTN, un stationnement devra peut-être être prévu pour les rames du CTN.

Les travaux viennent impacter trois ouvrages d'art majeurs de la zone : le pont route de la bretelle de l'avenue Gaffarel, le pont rail de la rue le Chatelier et le pont rail de l'avenue Ibrahim Ali. Dans le même temps, l'avenue Gaffarel, la Rue le Chatelier (partie Est) et l'avenue Ibrahim Ali seront également modifiées. Ces axes constituent les voies d'accès principales des bennes de collecte des ordures ménagères et des semi-remorques. Compte tenu de la volumétrie des transports et de la disposition de la partie ouest de la Rue le Chatelier, un report sur cette voie ne peut être envisagé comme une solution globale et systématique.

Un calendrier des travaux affectant l'accessibilité de la zone, une revue de leurs impacts et des solutions de contournement envisagées doivent être travaillés ensemble.

A propos de l'exploitation de la zone, une installation temporaire de chantier sur l'emprise du CTN ne pourra pas être envisagée sans compromettre le fonctionnement du centre. **Des solutions alternatives devront être étudiées ensemble et prévues par le projet LNPCA.**

➤ Des impacts à long terme

Concernant le réseau ferroviaire, les raisons du décalage de l'ITE (installation terminale embranchée) vers le nord-est de ces voies devront être explicités.

Pour le réseau routier, le projet LNPCA propose un nouvel accès au CTN décalé vers le sud avec une voie en S et un pont au-dessus du ruisseau des Ayalades. Au-delà des conditions de réalisation des travaux citées plus hauts, la Métropole relève dans sa note d'alerte plusieurs aspects à prendre en compte. De façon plus générale, les ouvrages routiers entourant la zone devront être dimensionnés pour permettre la bonne circulation des différents engins amenés à se rendre sur le site du CTN.

Le conseil municipal de Marseille, lors de sa séance du 10 novembre 2021, souhaite appeler l'attention du maître d'ouvrage sur le fait que la Ville sera attentive aux atteintes aux propriétés riveraines et à la maîtrise des nuisances (extrait des registres des délibérations du conseil municipal - page 2/4).

De façon complémentaire, l'examen attentif du dossier d'enquête publique a fait apparaître deux nouveaux sujets de préoccupation pour **la Ville de Marseille** (lettre du 28 février 2022 au président de la commission) :

- l'élargissement de la plateforme et du pont ferroviaire au niveau du **carrefour entre le chemin de la Commanderie, les rues Le Châtelier et Augustin Roux** se traduit par une réorganisation des accès au centre de transfert nord des ordures ménagères de Marseille, avec pour conséquence le report du flux de camions très important généré par cet équipement devant l'opération immobilière récente située le long du chemin de la Commanderie. Cette situation, génératrice de fortes nuisances, **n'a pas fait l'objet d'une concertation spécifique avec les habitants ni avec les élus**. Des solutions alternatives d'accès au centre de transfert sont à étudier par le maître d'ouvrage ainsi que la définition de mesures de protection contre les nuisances présentées aux riverains et aux élus.
- Les impacts fonciers du doublement de la plate-forme ferroviaire dans le **secteur des Aygaldes** apparaissent assez conséquents. Il apparaît qu'une partie de ces impacts est liée à des choix d'organisation des travaux et non aux ouvrages définitifs. Dans les phases ultérieures du projet, des solutions doivent être étudiés de façon à minimiser ces impacts, en concertation avec les riverains et la Ville de Marseille qui est disposée à faciliter les recherches foncières.

Concomitamment, la **mairie du 8^{ème} secteur de Marseille** (lettre du 28 février 2022) rappelle que la préparation de la ligne ferroviaire nouvelle Provence-Côte d'Azur a déjà nécessité un certain nombre d'**expropriations**. Elle confirme son opposition de principe à cette procédure et demande que des solutions amiables soient toujours et réellement recherchées ; chaque expropriation étant un drame humain.

En dehors de la procédure spécifique d'enquête parcellaire, **la mairie regrette un manque d'information sur les parcelles d'ores et déjà identifiées** ; cette information permettrait de mieux appréhender l'impact sur le territoire et sur les habitants. Par ailleurs, les conséquences sur le bâti ne sont pas traitées, notamment dans le **secteur de Saint-Louis**. La crainte de vibrations importantes pouvant entraîner des fissures et les nuisances sonores lors des passages des trains est une véritable inquiétude, quelles sont les mesures conservatoires envisagées ?

En outre, la mise en place d'un vrai plan de maîtrise des nuisances **pendant le chantier** paraît essentiel pour la mairie du 8^e secteur.

En s'appuyant sur le rapport de contre-expertise du dossier d'évaluation socio-économique présenté par le maître d'ouvrage, **le SGPI** (Secrétariat général pour l'investissement) met en relief (avis SGPI du 23/11/2021) la sensibilité des résultats aux dépassements de coût du projet et recommandent que **la provision pour risques soit portée à un niveau correspondant au stade actuel des études, particulièrement pour les travaux souterrains**.

3.3.2.4. QUESTIONS AU MAITRE D'OUVRAGE

Pour rappel, la note SNCF datée du 21 décembre 2021 sur la concertation continue réalisée de sept. à déc. 2021 (disponible sur <https://www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr/documents>) informe qu'après avoir identifié les 30 propriétaires impactés par le doublement du tunnel de Saint-Louis, dans les 15/16èmes arrondissements de Marseille, SNCF Réseau leur a adressé un courrier électronique, le 8 décembre pour les informer du projet et leur proposer une rencontre avec le maître d'ouvrage.

Par ailleurs, les premiers échanges engagés avec des syndicats, copropriétaires et riverains se poursuivront, avec les riverains qui le souhaitent, fin 2021 et début 2022.

Le document précise que les premières rencontres avec SNCF Réseau ont permis aux personnes rencontrées :

- de mieux comprendre les aménagements prévus ;
- d'identifier précisément les impacts, principalement fonciers des opérations sur le secteur de Marseille ;
- de partager des connaissances sur le territoire et les réalités de terrain à prendre en considération par le maître d'ouvrage pour envisager des solutions d'optimisation des opérations étudiées par SNCF Réseau.

Concernant l'ensemble des opérations du secteur marseillais, les principales problématiques évoquées durant cette phase de concertation continue ont en particulier porté sur :

- l'importance d'accompagner le relogement des propriétaires expropriés et la relocalisation des entreprises concernées par les travaux ;
- l'importance d'anticiper, dans les coûts du projet, le rachat des habitations de riverains souhaitant déménager au vu des nuisances du chantier.

Plus spécifiquement, les échanges relatifs au doublement du tunnel de Saint-Louis ont notamment porté sur :

- la présence de maisons à l'architecture remarquable et de mines de la seconde Guerre mondiale dans l'emprise du futur chantier ;
- les possibilités d'utilisation du terrain industriel abandonné, chemin de Saint-Louis au Rove, pour les travaux ;
- les impacts des travaux, notamment des vibrations, sur les habitations du quartier très anciennes et peu entretenues pour certaines d'entre elles.

49- Après avoir pris connaissance des principaux thèmes soulevés par les participant(e)s à l'enquête publique, des principaux points de vigilance des personnes publiques associées concernant le secteur de Saint-Louis, quelles sont ou seraient vos nouvelles modalités pratiques de concertation ou de communication continue, notamment sur les outils de maîtrise foncière susceptibles d'être mis en œuvre en amont des phases réalisation et exploitation (acquisition foncière à l'amiable, par voie d'expropriation, autorisation d'occupation temporaire au sens de la loi du 29 décembre 1892) ?

50- Quelles sont ou seraient les modalités pratiques de concertation ou de communication continue avec les personnes publiques associées susmentionnées au sujet des différentes mesures de compensation et protection évoquées, de la recherche de solutions alternatives ?

51- Les solutions alternatives d'accès au Centre de Transfert Nord des déchets ménagers (CTN) ont-elles été étudiées ?

52- Les surcoûts mentionnés dans la note d'alerte de la Métropole concernant la fermeture temporaire du CTN pendant les travaux, ont-ils été intégrés dans le montant du projet LNPCA ?

53- Qu'est-il prévu en matière de concertation avec les parties prenantes (Métropole - Ville - riverains ...) concernant le CTN ?

3.3.3. ENTREE NORD TUNNEL A LA DELORME

3.3.3.1. BILAN CHIFFRE

Nombre de contributions	Nombre d'observations	Pétitions
5	8	

Le Président de la commission d'enquête, accompagné de plusieurs commissaires enquêteurs, ont rencontré Mme Audrey GATIAN, adjointe au maire de Marseille en charge de la Politique de la Ville et Présidente de Marseille-Habitat le 16 février 2022.

Celle-ci rappelle l'importance des points soulevés par la délibération du Conseil Municipal du 10 novembre 2021 concernant Bassens II ; elle attire l'attention sur la situation de la cité Bassens I située à proximité (risques de nuisances durant les travaux, nécessaire requalification de cette cité). Elle précise que Marseille-Habitat n'est propriétaire que du foncier de Bassens II, le bailleur en titre étant CDC-Habitat. Elle indique que Marseille-Habitat n'est pas directement impliquée dans le programme de relogement.

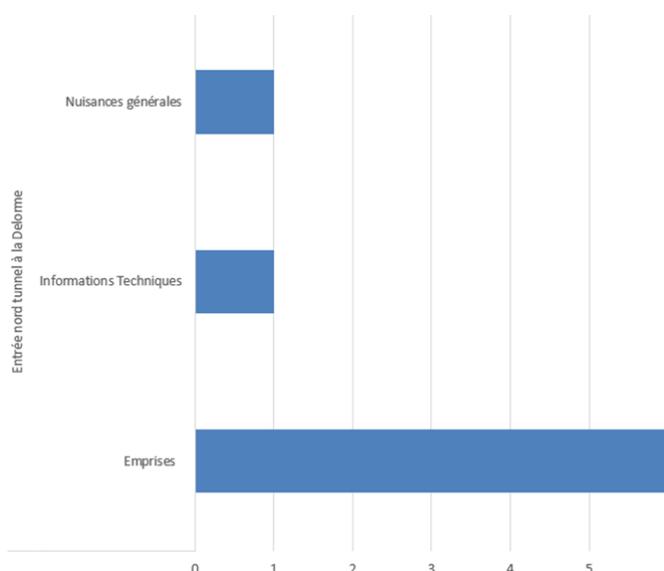
. Enfin, le Président de la commission d'enquête, accompagné d'un commissaire enquêteur, ont rencontré Mme Samia GHALI, adjointe au maire de Marseille le 21 février 2022.

Mme GHALI souligne l'impact du projet LNPCA sur les populations fragilisées du secteur et plus particulièrement sur la situation des habitants de la cité Bassens II qui souhaitent continuer à vivre ensemble. " Leurs desiderata doivent en conséquence être contractualisés avec les institutions". Elle indique que le principe d'une maîtrise d'œuvre urbaine et sociale (MOUS) est retenu dont l'objectif est de réaliser une résidence sociale.

Elle attire, en outre, l'attention sur 2 autres points pour cette opération:

- la modification de la voie d'accès au centre de transfert nord des déchets ménagers ;
- l'élargissement et l'allongement du pont-rail avenue Ibrahim Ali/ boulevard Mouraille (problèmes d'accès et de sécurité) et les nuisances créées par les murs de soutènement.

3.3.3.2. THEMES PRINCIPAUX SOULEVES



Démolition de la cité BASSENS II :

- un habitant s'élève contre la démolition de cette cité d'où beaucoup d'habitants ne veulent pas partir (R591);

- France Nature Environnement 13 regrette le choix opéré concernant la cité Bassens 2 (@1273);

- des conseillers métropolitains demandent qu' un soin particulier soit apporté aux conditions de relogement des habitants en étroite concertation avec eux" (@1337);

- Madame le maire du 8ème secteur (15ème/16ème arrondissements) regrette vivement le choix de la variante sud . " Le devenir des habitants est un impensé" . Elle rappelle les demandes formulées par la délibération du Conseil Municipal de Marseille du 10 novembre 2021 (R 1339).

3.3.3.3. RAPPEL DES PRINCIPAUX POINTS SOULEVES PAR LES PPA

- La Ville de Marseille : par délibération du Conseil Municipal en date du 10 novembre 2021, celle-ci a exprimé un certain nombre de remarques : “ Le choix technique retenu par l’Etat et la SNCF s’est porté sur l’option la plus au sud, qui conduit à démolition de la Cité Bassens II. Tout en regrettant cette atteinte à la vie des familles attachées à cette Cité, la Ville souhaite qu’une offre de logement de meilleure qualité leur soit proposée. Elle souhaite donc qu’une attention particulière soit apportée aux modalités de relogement de ces ménages, qu’une charte spécifique devra garantir :

- par la mise en place immédiate d’une Maîtrise d’Œuvre Urbaine et Sociale destinée à recueillir leur besoin;

- par la création , dans le même arrondissement, d’une opération immobilière sociale permettant aux familles d’être relogées dans des conditions de confort améliorées, avec des loyers constants et un reste à charge équivalent, ensemble pour celles qui le souhaitent;

- par un travail de mémoire sur cette cité et ses habitants et notamment sur le tragique accident ferroviaire qui l’a endeuillée.

La Ville souhaite également un travail partenarial sur le devenir des terrains d’assiette de la Cité Bassens 2 qui ne seront pas utilisés au terme des travaux.”

- La Présidente de la Métropole Aix-Marseille-Provence : dans un courrier en date du 9 novembre 2021, elle attire l'attention sur la démolition de la Cité Bassens 2 qui devra être travaillée en étroite collaboration avec la Ville de Marseille et la Métropole afin d’offrir un projet de relogement adapté aux ménages concernés.

3.1.3.6. QUESTIONS AU MAITRE D’OUVRAGE

Questions du public :

54-Quelles sont les mesures prises concernant l'accès et les problèmes de sécurité résultant de l'élargissement et de l'allongement du pont-rail à la hauteur de la jonction entre l'avenue Ibrahim

Page 50 | 129

Ali et du boulevard Mouraille et concernant les nuisances liées aux murs de soutènement prévus sur ce secteur ?

Questions de la Commission :

55- Quelles sont les acquisitions prévues dans le secteur du tunnel de La Delorme ? Qu'en est-il de la délocalisation des Restos du cœur et de son relogement ?

56- Quel est le coût estimé de la démolition et du relogement des habitants de Bassens II ? Quel est le plan de financement de l'opération et son échéancier ? Quel est le montant de la participation de SNCF-Réseau ?

(pour rappel, il est indiqué un montant de 225 M€ au titre du raccordement Marseille Nord sans autres précisions- pièce F2, p.20; il est d'autre part indiqué un montant de 13,2 M€ dont 5 M€ pour la participation au projet de relogement - pièce C1 – Incidences et mesures du projet- p.133).

57- Quelles sont les grandes lignes du programme de relogement et qu'en est-il du protocole d'intention évoqué dans le résumé non technique - pièce C – p.95 ?

3.3.4. AMENAGEMENT DU FAISCEAU D'ARENCE

3.3.4.1. BILAN CHIFFRE

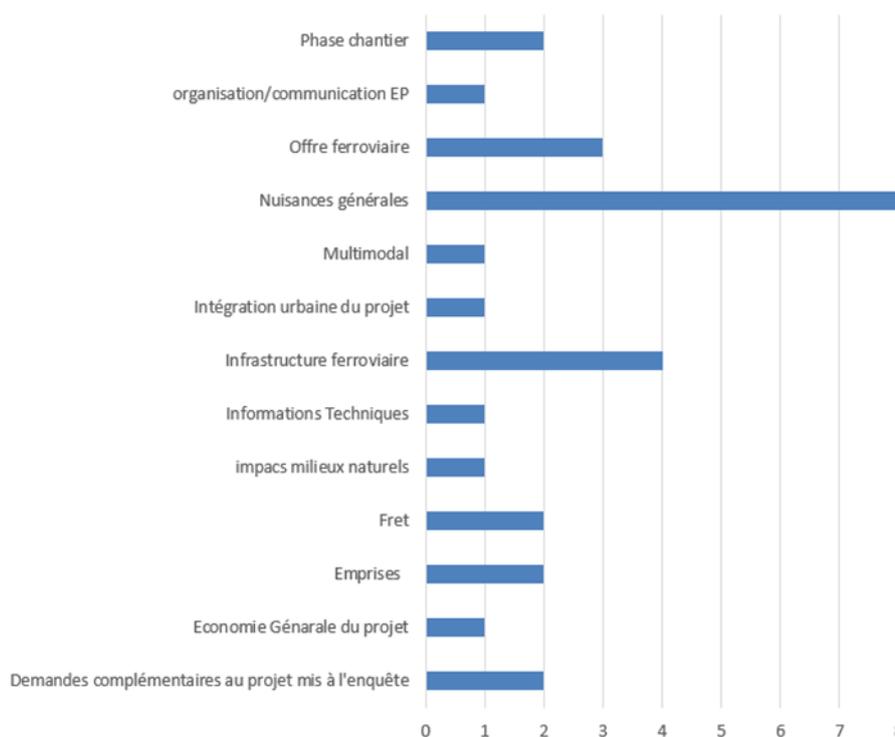
Nombre contributions	de	Nombre d'observations	Pétitions
12		17	0

Les observations déposées se répartissent de la façon suivante :

- 14 particuliers
- 1 association : CIQ Arenc-Villette
- 2 proviennent d'élus et de collectivités territoriales
 - Métropole AMP
 - Mairie Marseille 3

Réunion avec la Métropole le 24 février en présence de Mme CARADEC (Conseillère Métropole, Présidente EUROMED), Mme JOUVE (Cheffe de projet Quartiers Libres), Mr FAUCHET (DGA Mobilité à la Métropole) et Mr JOUVE (Adjoint DGA Mobilité à la Métropole).

3.3.4.2. THEMES PRINCIPAUX SOULEVES



* ce graphique regroupe l'opération Aménagement du faisceau d'Arenc et l'opération suivante du doublement de la halte d'Arenc ; doublement de la voie Saint-Charles/Arenc ; Aménagement pour relèvement de la vitesse.

1/ Nuisances (13 observations)

Les observations recueillies concernent principalement les impacts tels que les nuisances sonores et vibratoires, et les nuisances occasionnées par les travaux (12 observations), les riverains déclarent être déjà exposés à un bruit aérien et un bruit solidien. Ces nuisances vont s'aggraver avec l'augmentation du trafic.

Un riverain signale le mauvais état du pont SNCF du 316 boulevard National MRS 03 et le risque de chute de brique (1 observation).

2/ Impact du faisceau sur les quartiers riverains (4 observations)

Des observations portent sur l'opportunité de l'élargissement du faisceau d'Arenc, qu'il serait beaucoup plus judicieux de faire à l'Ouest pour permettre l'aménagement du boulevard urbain à l'Est, avec vue sur la mer tel qu'il est prévu dans le projet EUROMED. Cela permettrait à terme le projet d'abaissement du tablier d'A88 pour réduire les nuisances. Tel qu'il est présenté, le projet SNCF nuit au projet Euromed et ne manifeste aucune prise en compte de l'impact paysager nuisant du site (2 observations).

La Métropole a également de nombreuses interrogations sur le renforcement du remisage au faisceau d'Arenc. Elle regrette que le report du remisage sur Miramas qui a été étudié comme solution alternative n'ait pas été retenu. Le renforcement de l'activité ferroviaire sur le faisceau va à l'encontre de l'opération de requalification de l'extension d'Euroméditerranée et du projet d'abaissement du tablier de l'A55 pour réduire les nuisances pour la ville et ses habitants. Ces inquiétudes ont déjà été exprimées lors de l'examen conjoint.

3.3.4.3. RAPPELS DES PRINCIPAUX POINTS SOULEVES PAR LES PPA

La Métropole, dans le cadre de l'examen conjoint du dossier mis à l'enquête, a souligné l'importance stratégique du site occupé par le faisceau d'Arenc (ampleur du site, situation centrale, front de mer) et déplore que les activités ferroviaires ne puissent libérer ce site pour valoriser les opérations de rénovations urbaines qui se développent depuis des années dans le cadre de l'opération EUROMED.

La ville de Marseille dans son avis du 28 février 2022, s'exprime lors de l'enquête pour contester le renforcement des opérations de maintenance au faisceau d'Arenc. Ces activités nuisantes ne doivent pas se développer sur cette large emprise qui sépare la ville de la mer. La ville attend du maître d'ouvrage et de la région une vraie collaboration pour définir le devenir de ce site et étudier des scénarios alternatifs pour les opérations les plus lourdes.

3.3.4.4. QUESTIONS AU MAITRE D'OUVRAGE

QUESTIONS DU PUBLIC

58- Quelles mesures sont prises pour réduire les nuisances sonores et les vibrations générés en phase d'exploitation ? Peut-on souder les rails qui seront posés pour réduire les nuisances ?

- 59- Quelles mesures de contrôle et de suivi sont prévues pour les nuisances de chantier d'origine acoustique et vibratoire ?
- 60- Est-ce que pendant les travaux, les usagers des lignes Sausset-Saint Charles verront leur temps de trajet impacté, de combien de temps et pendant combien de temps ?
- 61- Le pont SNCF du 316 boulevard National fait-il l'objet de travaux pour prévenir tout risque de chute de brique ?

QUESTIONS DE LA COMMISSION

- 62- A quelle échéance peut-on envisager le déplacement du remisage prévu sur Arenc hors de l'agglomération Marseillaise, et la réduction du faisceau pour développer le quartier en front de mer.
- 63- D'autres gares et sites ferroviaires sont peu utilisés voire à l'abandon aujourd'hui (ex : gare du Canet). Ne peut-on y reporter des activités de remisage ?

3.3.5. DOUBLEMENT DE LA HALTE D'ARENÇ/ DOUBLEMENT DE LA VOIE SAINT CHARLES-ARENÇ/AMENAGEMENT POUR RELEVEMENT DE VITESSE

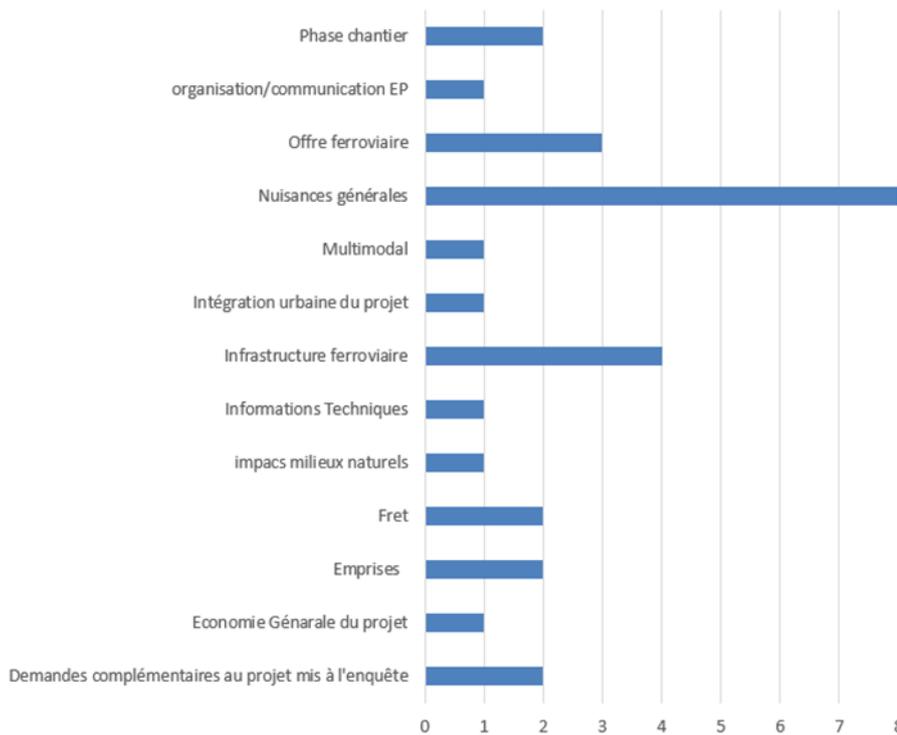
3.3.5.1. BILAN CHIFFRE

Nombre de contributions	Nombre d'observations	Pétitions
13	19	

Les observations déposées se répartissent de la façon suivante :

- 7 particuliers
- 2 partenaires socio- économiques
- 1 Association : FNE PACA
- 2 élus : Mairie de Marseille 3 et un élu de la côte Bleue
- 1 Métropole AMP

3.3.5.2. THEMES PRINCIPAUX SOULEVES



* ce graphique regroupe l'opération Aménagement du faisceau d'Arenc et l'opération suivante du doublement de la halte d'Arenc ; doublement de la voie Saint-Charles/Arenc ; Aménagement pour relèvement de la vitesse.

1/ Amélioration de l'offre ferroviaire

Les habitants de la Côte Bleue expriment leur satisfaction de voir les améliorations du trafic sur le corridor ouest (5 observations):

- Des usagers de la ligne Sausset-Saint Charles s'informent sur les travaux et leurs impacts sur le trafic (2 observations)
- Une habitante d'Ensuès-La -Redonne souhaite une intermodalité réussie au niveau de la halte en plus de la vitesse et de la fréquence des TER, condition sine qua non pour retrouver pleinement confiance dans les déplacements en train ;
- D'autres observations portent sur le doublement de la voie qui va permettre d'améliorer l'offre ferroviaire (3 observations)
 - Un élu de la Côte Bleue est très favorable au doublement des voies et des quais sur la halte d'Arenc. Avec les travaux réalisés sur la Côte bleue, cet aménagement va permettre de doubler l'offre ferroviaire sur corridor ouest (4 au lieu de 2).
 - Plusieurs observations soulignent l'intérêt d'améliorer la desserte de Port de bouc, Martigues, Fos et vers l'aéroport de Marignane.

2/ Incidence positive sur l'environnement urbain

Une entreprise souligne l'intérêt du projet pour les activités économiques comme pour les usagers, en pointant le relèvement de vitesse.

Convergence 13 qui fédère la communauté des zones d'activité des Bouches-du-Rhône est favorable au projet, et pense que le doublement de la halte d'Arenc aura un effet très bénéfique sur l'opération Euromed.

La ville de Marseille exprime également l'intérêt du renforcement de la halte pour tout le quartier d'Euroméditerranée.

Une habitante s'étonne que le dossier d'enquête ne parle pas de la voie verte, itinéraire vélo et piétons, qui va suivre la voie ferrée et relier St Charles à Euromed en passant par la halte d'Arenc.

3/ Propositions

Quatre contributions demandent la rénovation de la halte de la Belle de mai. La FNE PACA considère que la faible distance avec la gare St Charles ne justifie pas l'abandon de ce projet tout comme le projet de tram qui est un mode de déplacement supplémentaire pour le quartier mais ne doit pas remettre en cause les haltes ferroviaires.

Une contribution demande la réouverture d'une halte au tunnel du Resquiadou et le renforcement des parkings à la gare de l'Estaque afin de limiter l'utilisation de la voiture pour rentrer dans Marseille.

Une contribution demande l'aménagement d'un accès piéton direct entre la halte d'Arenc et le métro de la Joliette.

3.3.5.3. RAPPEL DES PRINCIPAUX POINTS SOULEVES PAR LES PPA

Le conseil municipal de Marseille, lors de sa séance du 10 novembre 2021, a souhaité appeler l'attention du maître d'ouvrage sur le développement du trafic sur les voies littorales qui offre la possibilité d'une meilleure desserte, notamment de la gare d'Arenc, au cœur d'Euro Méditerranée.

Dans le cadre de l'enquête publique, la ville de Marseille manifeste à nouveau son intérêt pour le développement de la voie littorale et à ce titre est favorable à l'exploitation des haltes existantes, à la création de nouvelles haltes, mais aussi à la réouverture des haltes fermées à tord .

3.3.5.4. QUESTION AU MAITRE D'OUVRAGE

QUESTION DU PUBLIC

64-Quelles réponses aux propositions du public sur la réouverture de haltes anciennes (Belle de Mai, Resquiadou ?

Question de la commission

65- L'amélioration de l'offre ferroviaire sur la ligne littorale a-t-elle été accompagnée d'études sur le renforcement de l'offre multimodale aux diverses haltes (stationnement, bus, tram, vélo...) ?

3.3.6. TUNNEL BI-TUBE

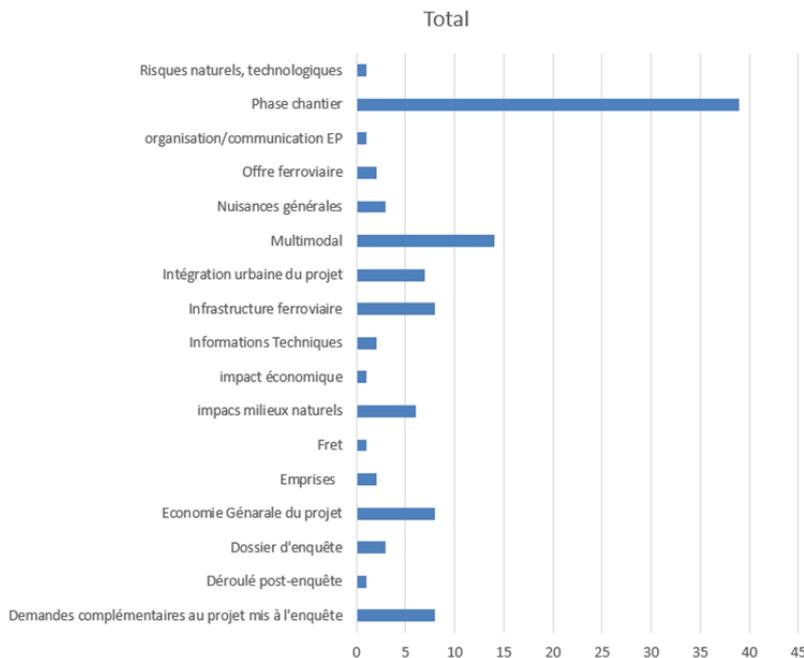
3.3.6.1. BILAN CHIFFRE

Nombre de contributions	Nombre d'observations	Pétitions
57	63	

Les observations déposées se répartissent de la façon suivante :

- 48 particuliers
- 3 partenaires socio- économiques
 - ODG Vins de Bandol
 - Lafarge (2 contributions déposées)
- 9 observations déposées par 7 Associations
 - 3 contributions des Amis d'Evenos,
 - FNE 13
 - ASEB-AM
 - Collectif Stop LGV Sud Ste Baume
 - CIQ les Beaussetans de la Couchoua
 - Colineo
 - La Crau
- 3 Elus et collectivités territoriales
 - 2 Elus d'Evenos,
 - Maire de Bagnols en forêt,

3.3.6.2. THEMES PRINCIPAUX SOULEVES



*Ce graphique regroupe les opérations tunnel bi-tube et gare souterraine

1/ Nuisances (30 observations)

De nombreuses personnes s'interrogent sur l'opportunité de la construction du tunnel pour la traversée souterraine de Marseille. Elles craignent des travaux « pharaoniques », des millions de m3 de déblais évacués par des centaines de milliers de trajets de camions engendrant des nuisances considérables durant la phase de travaux (bruit, poussière, circulation).

Plusieurs riverains du projet expriment leur crainte à la fois des nuisances des travaux mais aussi des effets induits sur les immeubles en surface : le bruit, les vibrations (« 140km sous Marseille ça s'entend jour et nuit ») et les risques de fissures de la structure des immeubles. Ils suggèrent que les tunnels soient plus profonds et demandent qu'une expertise soit faite avant le démarrage des travaux pour constater l'état des immeubles avant et que les futures éventuelles fissures de la structure du bâtiment (lié au passage du train) soient prises en charges.

2/ Evacuation des déblais (47 observations)

Ce tunnel de 8km nécessite l'extraction d'1.8 million de M3 de déblais pour un coût carbone de 860 000 tonnes de CO2 qui selon SNCF réseau seraient compensés en 2050.

Un très grand nombre d'observations contestent ces chiffres qui ne tiennent pas compte du déplacement des camions jusqu'à la mise en carrière, qui occasionnera des centaines de milliers de tonnes de CO2 supplémentaires.

L'organisation de l'évacuation des déblais est insuffisamment prise en compte dans le dossier d'enquête qui fait état du recours au train pour transporter les gravats, mais n'aborde pas les mouvements des camions entre les chantiers et les sites de destination.

Nombreux sont ceux qui s'interrogent sur la répartition des gravats entre 6 sites envisagés : Meyrargues, Châteauneuf les Martigues, Mirabeau, Marseille 16, et le Beausset. Les habitants du Var (8 observations) sont d'autant plus inquiets qu'ils ont été confrontés au problème lors du creusement du tunnel de Toulon et ont assisté à la répartition des boues et des déblais dans des décharges illicites des collines autour du Beausset (855- Association EVENOS).

Ce niveau préliminaire des études suscite la proposition de l'entreprise Lafarge de participer au projet (930)

3/ Les incertitudes techniques (27 observations)

Un grand nombre de contributions considèrent que les études d'impacts sont trop globales et incomplètes, et ne prennent pas suffisamment en compte les aléas importants (zones de sites lithologiques en cas de séisme (aggravation des dégâts par amplification des secousses) ou d'aléas géologiques (gonflement des argiles, sources en zones karstiques).

Ils craignent que le projet se trouve confronté à des problèmes techniques qui conduisent à le modifier et à rehausser tous les coûts, sans prise en compte préalable.

4/ Coût élevé (18 observations)

Le coût très élevé de l'ouvrage est controversé, d'autant qu'il pourrait s'accroître de façon très significative si les travaux mettent à jour de nouveaux éléments contraignants.

Les intervenants considèrent que les coûts annoncés sont sous-estimés pour assurer la prise en compte de tous les aléas.

Outre les contributions de l'Etat, des régions et des départements, la part des contribuables locaux reste considérable d'autant qu'une grande partie d'entre eux ne seront pas desservis car cette ligne principalement utilisée par des gens extérieurs au territoire.

La plupart des contributions concluent à un projet trop cher, trop incertain.

5/ Autres solutions évoquées (6 observations)

Plusieurs propositions sont faites pour éviter les tunnels :

- Le contournement de Marseille plutôt que le passage en tunnel (1 observation)
- Positionner le départ de la ligne à la gare TGV d'Aix en Provence (3 observations)
- Utiliser le tunnel des chartreux et arrêter les TGV à la Blancarde (2 observations)

6/ Opinion générale

Quelques personnes s'expriment en faveur de cette opération « OK pour le passage en souterrain à Marseille pour gagner du temps », mais la majorité des personnes qui se sont exprimées sur ce thème donnent un avis défavorable aux nouveaux tunnels « Autant d'argent pour gagner quelques minutes ».

3.3.6.3. RAPPEL DES PRINCIPAUX POINTS SOULEVÉS PAR LES PPA

L'Autorité Environnementale souligne les incertitudes liées au tunnel :

Elle recommande en particulier pour la gare souterraine de Marseille et pour le creusement des tunnels, d'approfondir significativement l'analyse des risques et des incidences du projet sur les aléas géologiques (zones karstiques, retrait-gonflement, tassements) et sur les eaux souterraines (écoulement et qualité des nappes), afin de pouvoir mieux quantifier les incidences probables du projet, mieux dimensionner les mesures d'évitement et de réduction nécessaires, et mieux apprécier les coûts et les délais de réalisation du projet.

Elle souligne également le problème de l'évacuation des déchets qui n'est pas traité.

En s'appuyant sur le rapport de contre-expertise du dossier d'évaluation socio-économique présenté par le maître d'ouvrage, le **SGPI** (Secrétariat général pour l'investissement) met en relief (avis SGPI du 23/11/2021) la sensibilité des résultats aux dépassements de coût du projet et recommandent que la provision pour risques soit portée à un niveau correspondant au stade actuel des études, particulièrement pour les travaux souterrains. En effet, compte tenu du niveau d'avancement des études préalables pour [*la traversée souterraine de Marseille*], le niveau de provision pour risques identifiés (PRI) semble faible (avis SGPI du 23/11/2021 - page 7/8).

3.3.6.4. QUESTIONS AU MAÎTRE D'OUVRAGE

Questions du public

66- Quels vont être les points de rassemblement des gravats et les points d'acheminement des matériaux par voie ferrée ?

67- Quel est le projet de répartition du traitement des déblais entre les divers sites ?

68- Quelles réponses aux questions du public sur les autres itinéraires proposés pour la ligne ?

Questions de la commission

69- Le projet prévoit une enveloppe de 15% pour faire face aux aléas du chantier. N'est-ce pas très sous-estimé compte tenu de toutes les études complémentaires nécessaires et des imprévus du chantier ?

3.3.7. GARE SAINT CHARLES : GARE SOUTERRAINE ET AMENAGEMENT GARE DE SURFACE

3.3.7.1. BILAN CHIFFRE

Nombre de contributions	Nombre d'observations	Pétitions
31	65	

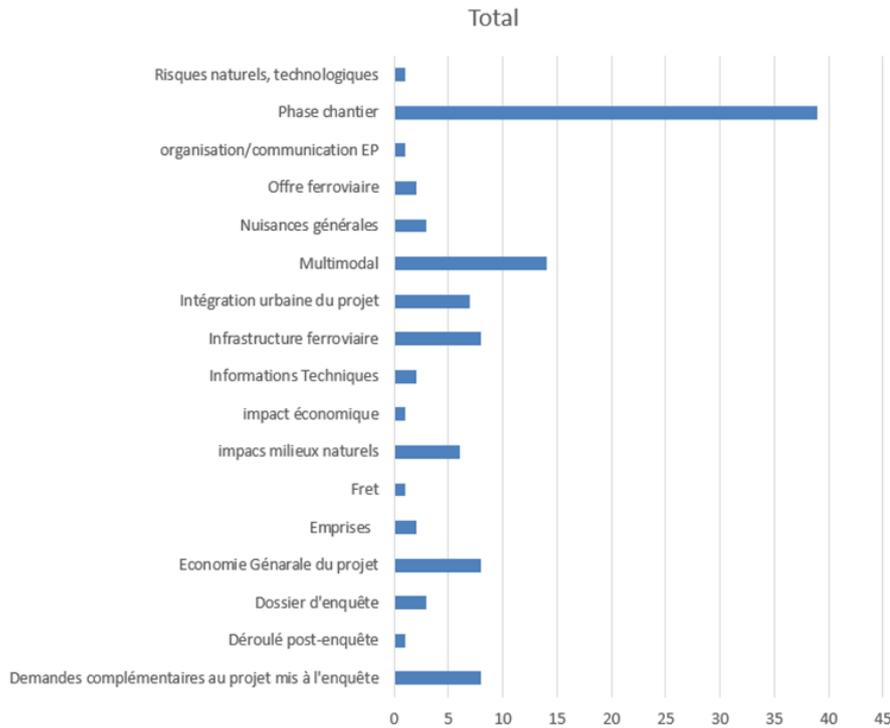
Les observations déposées se répartissent de la façon suivante :

- 38 Particuliers
- 5 observations déposées par des partenaires socio- économiques
 - SARL les Cousins
 - Convergence 13 (4 observations)
- 12 Associations
 - habitants Voix au chapitre Réformés (3 observations)
 - CIQ 1er Arrondissement Marseille (5 observations)
 - FNE PACA (2 observations)
 - FNE 13
 - autre
- Le Diocèse de Marseille
- 9 observations émises par des Elus et collectivités territoriales
 - Mairie de Marseille 3
 - 1 Métropole AMP (8 observations)

Réunion avec les CIQ du centre-ville

Réunion avec la Métropole le 24 février en présence de Mme CARADEC (Conseillère Métropole, Présidente EUROMED), Mme JOUVE (Cheffe de projet Quartiers Libres), Mr FAUCHET (DGA Mobilité à la Métropole) et Mr JOUVE (Adjoint DGA Mobilité à la Métropole).

3.3.7.2. THEMES PRINCIPAUX SOULEVES



*Ce graphique regroupe les opérations tunnel bi-tube et gare souterraine

1/ Accueil favorable du projet de nouvelle gare

Le public exprime un accueil favorable à la création de la nouvelle gare, considérant que les travaux sont nécessaires pour résorber le nœud ferroviaire de la gare St Charles et permettre d'améliorer la capacité et la régularité des trains. Le projet de mise en valeur de l'étoile ferroviaire métropolitaine doit être réalisé rapidement.

Plusieurs personnes soulignent l'intérêt d'amélioration de l'offre ferroviaire des TER pour permettre les déplacements d'Est en Ouest de la ville qui sont actuellement impossibles. Les aménagements prévus vont favoriser les mouvements pendulaires et contribuer à résorber la fracture territoriale. La LN va permettre d'accroître la fréquence des TER (amélioration promise de 30%), de faire communiquer les bassins d'emplois Est et Ouest de Marseille. L'ensemble du dispositif mis en place dans la gare puis par les tunnels offrira, aux salariés une solution de transport et beaucoup de gain de temps. (2 observations 851/2). « Marseille ne sera plus un terminus mais un lieu de passage ».

La plupart des personnes attendent du projet qu'il incite à réduire l'utilisation de la voiture au bénéfice du train pour désengorger le centre-ville en offrant des transports en commun de meilleure qualité.

2/ Pour un projet ambitieux

Pour inciter au report de la voiture sur le train, le public demande une amélioration de la desserte en transports en commun et en mode doux avec une attention particulière aux piétons et aux

voyageurs qui doivent pouvoir accéder en sécurité à la gare avec leurs bagages : piétonisation des abords, pistes cyclables et sentes arborées. La gare souterraine plus difficile d'accès, doit intégrer toutes les conditions de mobilité pour les personnes âgées

De nombreuses propositions sont faites sur l'aménagement de la gare qui se situe au cœur d'un secteur prioritaire pour la politique de la ville (65000 habitants). Il se doit d'être soigné, de bonne qualité architecturale, avec des espaces publics de qualité. Il doit développer de nouveaux services (espaces verts, crèche, halte-garderie jeux et d'enfants, un accueil de jour pour les personnes en errance, des services pour les voyageurs, lieux de rencontre et salons d'affaires... Un usager signale que la verrière de la gare actuelle prend l'eau et suggère de la remplacer par des panneaux solaires

Le quartier manque cruellement de végétalisation. Il faut aménager la place des marseillaises en espaces verts (le 1er en est dépourvu) et créer d'autres espaces verts publics. Des habitants demandent la piétonisation de la place Labadié dite de la Rotonde, très proche de l'école primaire des Abeilles, pour plus de sécurité (2 observations).

Une personne signale que le dossier d'enquête ne fait pas mention du projet de voie verte qui va offrir le long de la voie ferrée, un itinéraire partir de St Charles vers les quartiers libres, caserne, boulevard national, joliette, halte d'Arenc et Euromed (1 observation)

La transformation de la gare va être bénéfique à l'opération quartiers libres comme aux projets d'accompagnement urbains tels que le réaménagement de la place des Marseillais

3/ Les nuisances

Les habitants très proches de la gare s'interrogent sur les nuisances engendrées par les travaux : impact visuel, impact acoustique, nuisances du chantier, fissures et vibrations dans les constructions, modification des accès et du plan de circulation.

Le diocèse de Marseille propriétaire du centre Mistral dans l'impasse Flammarion est inquiet sur les risques de vulnérabilité et de sensibilité du bâtiment situé à 50m de la gare. Il relève dans les cahiers territoriaux que les « dommages avoisinants » ne doivent pas dépasser la classe 2 (dommages esthétiques). Il demande que le classement de son immeuble, vis-à-vis des sensibilités aux vibrations et aux tassements, fasse l'objet d'une justification détaillée.

La Résidence Massilia rue Ranque relève que le dossier indique la création de 850 places et s'interroge sur l'endroit, en souterrain ou en surface.

Les habitants du quartier trouvent que l'urbanisation est déjà beaucoup trop dense, et souhaitent de la verdure et des espaces verts. Le parvis porté au plan est très insuffisant, et s'il y a des constructions nouvelles elles doivent être très réduites.

Le projet prévoit le doublement de la fréquentation de la gare, et la création de nouveaux parkings souterrains alors que les habitants considèrent que le quartier est déjà saturé.

Les CIQ du centre-ville se font les porte-parole des inquiétudes des habitants sur le déroulement des travaux. Ils s'interrogent sur la modification du schéma de circulation, sur les emprises du projet, sur les constructions nouvelles figurées sur les plans le long du boulevard Voltaire et sur leur vocation. Ils demandent à être associés à l'étude et à être informés tout au long des travaux.

La ville de Marseille demande la prise en compte de ces nuisances qui vont durer pendant 7 ans de travaux, considérant que le projet ne doit pas se faire au détriment des quartiers traversés

4/ Coopération des études

La Métropole, lors d'un échange le 24 février 2022, explique que la gare St Charles se trouve au cœur d'un dispositif de mise en valeur du centre-ville. Elle est au centre d'un PPA (Projet Partenaire d'Aménagement), démarche de requalification urbaine, de résorption de l'habitat insalubre, de développement urbain multifonctions, qui s'étend sur un grand périmètre du centre-ville. Elle est au centre de l'opération « Quartiers Libres » îlot prioritaire du PPA qui s'étend sur un périmètre plus ciblé, et qui place la gare en porte d'entrée de la ville, en point central de mobilité multimodal, et en centre multifonctionnel d'équipements, de commerces, de services et d'activités. Pour satisfaire ces objectifs, la gare doit être ouverte sur ses 4 faces.

La Métropole fait état des études qui ont été conduites depuis des années avec la SNCF pour la mise en valeur du quartier et de la gare, qui doivent se concerter car les enjeux sont extrêmement importants.

Elle regrette que les solutions d'aménagement proposées dans le dossier pour le traitement de la gare en surface restent sommaires et n'exposent pas toutes les diverses options retenues. En particulier, le parvis de la nouvelle gare devrait laisser une plus grande place aux espaces verts publics et ne peut accueillir le parking en dessous. Les accès de la gare des 4 côtés n'est pas étayé et ne laisse pas entrevoir l'ouverture de la gare à 360°.

Les études doivent se poursuivre en toute concertation entre tous les partenaires. Une coopération est mise en place entre la ville, SNCF et la Métropole pour l'élaboration d'un schéma de circulation multimodal (voie verte, métro, bus, tram, bus...)

La Métropole propose la mise en place d'un suivi projet/habitant au fil de l'eau, comme la demande les CIQ.

3.3.7.3. RAPPEL DES PRINCIPAUX POINTS SOULEVES PAR LES PPA

La Métropole, dans son courrier du 9 novembre 2021 avait déjà énoncé des priorités pour cet aménagement de la gare de surface :

- ouvrir la gare à 360° et travailler sur les accroches urbaines des 4 côtés
- offrir un espace public cohérent entre le square de Narvik et la place des Marseillaises
- nouveau passage sous voie au niveau de la rue de Crimée reliant le Chapitre à la Belle de mai, assez large et sécurisé pour accueillir des activités et des services
- aménagement d'un espace public en accroche de la Belle de Mai
- renaturation, voire réhabilitation des espaces verts et éléments patrimoniaux impactés en fin de travaux.

Par la suite le Conseil Métropolitain Aix-Marseille-Provence a exprimé son avis dans la séance du jeudi 16 décembre 2021

- La gare souterraine de Marseille est un élément pivot, permettant d'assurer à la fois le développement des transports ferrés dans la Métropole et des liens vers Toulon et Nice.
- C'est un équipement incontournable qui va transformer la gare St Charles, son quartier et notre métropole.

La définition de la programmation urbaine du projet de gare et les conditions de sa réalisation reposent sur une collaboration active du maître d'ouvrage SNCF avec les partenaires du projet (la Métropole Aix-Marseille-Provence, la Ville de Marseille, la Région Sud Provence-Alpes-Côte d'Azur, le Département des Bouches-du-Rhône et les services de l'Etat). Une convention partenariale de partage

des études est en place entre les collectivités, la SNCF et l'Etat depuis plusieurs années afin de construire ensemble cohérence et efficacité entre le projet d'infrastructure ferroviaire et le développement du secteur environnant.

La Métropole, en responsabilité des différentes composantes de l'aménagement urbain, considère la future gare comme un vecteur de reconquête urbaine et un levier d'attractivité du territoire à une échelle régionale et nationale. L'aménagement de son territoire repose sur l'armature d'un réseau de transport en commun fiable, rapide et bien cadencé, la gare Saint Charles étant comme une nouvelle pièce urbaine majeure du développement du centre-ville de Marseille et la LNPCA un vecteur essentiel d'attractivité à l'échelle régionale et nationale.

Le **conseil municipal de Marseille**, lors de sa séance du 10 novembre 2021, appelle l'attention du maître d'ouvrage sur le fait que la reconfiguration de la gare historique offre l'opportunité d'un projet urbain ambitieux. Il s'agit notamment pour la ville de Marseille de concilier dans ce quartier de la gare saint-Charles les fonctions métropolitaines liées au statut de centralité de premier ordre et la réponse aux besoins des habitants des quartiers. Le projet urbain doit permettre de « recoudre » les deux rives du faisceau ferroviaire et de mieux raccorder la gare aux restes de la ville.

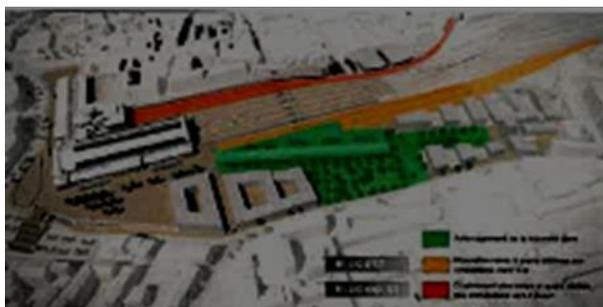
3.3.7.4. QUESTIONS AU MAITRE D'OUVRAGE

Questions du public

- 70- Quelles études préalables vont être mises en oeuvre pour établir un état des lieux des constructions sensibles avant travaux souterrains?
- 71- Pourquoi créer 1350 places de parking alors qu'il faut réduire la place de la voiture ?
- 72- Peut-on avoir des précisions sur le fonctionnement de la gare souterraine ?
- 73- Quel est le traitement du plateau ferroviaire en bordure des quartiers libres,
- 74- Le souterrain Honorat, permet-il de sortir du passage sans passer par les voies ferrées ?
- 75- Le grand rectangle vert qui figure sur le projet désigne-t-il un jardin ?
- 76- Quelle est la vocation des constructions qui figurent sur les plans le long du Bd Voltaire et Flammarion ?
- 77- Les activités commerces bureaux sont-elles privilégiées plutôt que les logements ?
- 78- Peut-on requalifier la rotonde en tête de gare, développer des bureaux pour des réunions et des séminaires ?

Questions de la commission

- 79- Quelles mesures vont être prises durant les travaux pour protéger les riverains ?
- 80- Pourquoi des différences de localisation des nouvelles constructions selon les plans (figure 25/ CT plateau St Charles et figure 39/ CT Gare et traversée souterraine de Marseille ?



81- Pourquoi le schéma d'aménagement présenté dans le dossier d'enquête n'évoque-t-il pas les diverses propositions d'aménagement du groupe de travail et la solution d'aménagement demandée par la Métropole de traitement plus ambitieux du parvis de la gare ?

82- Peut-on produire pour les CIQ un plan plus précis des emprises SNCF actuelles et s'il y a lieu, les emprises à acquérir pour le projet ?

83- La SNCF peut-elle s'engager sur la mise en place d'un suivi quotidien des travaux avec les habitants ?

84- Pourquoi le projet ne prévoit-il aucune liaison directe vers l'aéroport ?

85- Peut-on développer les transports collectifs vers Belle de mai et merlan ?

3.3.8. AMENAGEMENT DES BLOCS EST ET OUEST ET LIBERATION DES EMPRISES ABEILLES (1 ET 2) POUR BLOC EST

3.3.8.1. BILAN CHIFFRE

Nombre de contributions	Nombre d'observations	Pétitions
7	15	

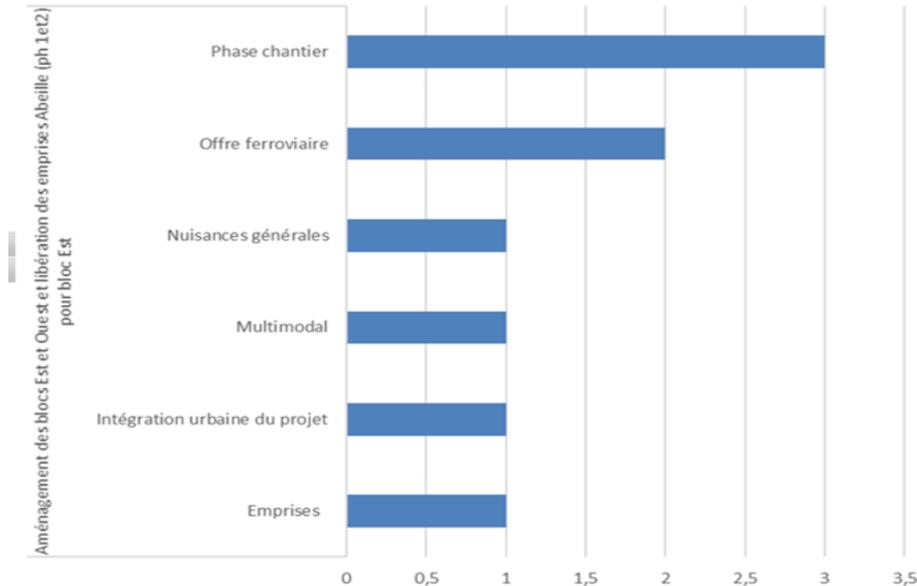
Les observations déposées se répartissent de la façon suivante :

- 15 particuliers
- 2 partenaires socio- économiques
 - SNCF Immo
 - un acteur économique
- 7 observations de la Métropole AMP

Réunion avec les CIQ du centre-ville

Réunion avec la Métropole le 24 février en présence de Mme CARADEC (Conseillère Métropole, Présidente EUROMED), Mme JOUVE (Cheffe de projet Quartiers Libres), Mr FAUCHET (DGA Mobilité à la Métropole) et Mr JOUVE (Adjoint DGA Mobilité à la Métropole).

3.3.8.2. THEMES PRINCIPAUX SOULEVES



1/ Aspect technique (3 observations)

L'aménagement des blocs Est et Ouest et la libération du site des Abeilles suscite assez peu de questions du public, compte tenu du caractère technique de l'aménagement et de sa localisation sur les emprises de la SNCF.

Quelques observations apprécient que la reconfiguration des voies en surface apporte un gain de temps très significatif (1500h/an).

2/ Les nuisances (10 observations)

Les observations sur ce site proviennent essentiellement des habitants riverains des emprises SNCF qui s'inquiètent pour les nuisances lors des travaux (bruit, poussières, circulation, éclairage).

- Ils subissent déjà des nuisances de bruit sur la rue Ranque, qu'ils considèrent conséquentes malgré la qualification de modérée qui figure dans le dossier d'enquête.
- Ils demandent d'envisager des murs anti-bruit, et de cesser les travaux de 19h à 7h du matin.
- Ils subissent des nuisances d'éclairage qui ont été amplifiées récemment sans avertissement.
- Ils craignent les impacts de la circulation des camions qui sortiraient directement sur la rue Ranque pour l'évacuation des gravats pendant les travaux. Ils demandent que cette rue reste disponible pour les accès au parking des résidences et que la SNCF utilise ses accès par le boulevard Flammarion.
- Pour limiter l'envolée de la terre et de poussières, ils suggèrent que chaque camion soit arrosé avant leur départ, sur une aire de nettoyage des camions (roues et châssis) en sortie de chantier afin de maintenir une voirie propre sur notre rue. De plus, il faudrait prévoir un nettoyage de la rue de manière quotidienne lors du passage de ces derniers.
- Un interlocuteur dédié à la circulation est-il prévu sur ce site?
- Ils craignent des dommages sur leurs immeubles sur les structures et dans les sous-sol : bd Flammarion, rue Ranque et rue d'Isoard, résidences du Massilia, de St Charles II, de la rue Ranque et de la rue Grobet, où résident plusieurs centaines de familles,
- Ils sont inquiets sur le maintien des accès aux parking pendant les travaux.
- Une personne souhaite que des mesures soient prises pour éviter les problèmes de nuisances sonores liés aux potentiels squatteurs dans le jardin Aragon.

3/ Déplacement des bâtiments SNCF du plateau des Abeilles (2 observations)

La Métropole considère que la libération du site des Abeilles est une opportunité pour le réaménagement de la gare.

Les constructions en remplacement de celles démolies sur le site des Abeilles vont se déplacer vers la cour des Pierres et devront faire l'objet d'un permis de construire.

Pour un déplacement rapide, les activités pourraient occuper provisoirement les surfaces restées vacantes dans la gare St Charles.

SNCF immo demande la modification du règlement du PLUI sur le site de la cour des Pierres.

3.3.8.3. RAPPEL DES PRINCIPAUX POINTS SOULEVES PAR LES PPA

La Métropole avait déjà soulevé ces problèmes dans son courrier du 26 Novembre 2021 où elle soulignait l'importance du projet LNPCA pour le développement du territoire Marseillais et l'opportunité d'aménagement du plateau des Abeilles :

« nouveau morceau de ville intégrant les fonctions de nouveau parvis d'accès à la gare, lieu d'échanges multimodal, d'espace public de qualité, tout en offrant services, activités tertiaires et résidentielles ».

3.3.8.4. QUESTIONS AU MAITRE D'OUVRAGE

Questions du public

Que désigne la mention « accès de service » de la rue Ranque ? Va-t-elle engendrer un trafic de camions en plus de l'évacuation des déblais par la voie ferrée ?

L'emprise SNCF de la rue Ranque est destinée au parking en dessous, mais qu'elles sont les constructions en surface ? Quel type d'usages, quelle hauteur ?

QUESTIONS DE LA COMMISSION

86- La même observation concerne l'ensemble des schémas d'aménagement de la gare présentés dans le projet. Quelle est la destination des nouvelles constructions ? Sont-elles destinées à accueillir le déplacement des bureaux et activités qui occupent actuellement le bâtiment des Abeilles

87- Quel est leur gabarit ? Leur affectation ?

88- Peut-on disposer d'un plan plus précis des emprises SNCF actuelles et s'il y a lieu, les emprises à acquérir pour le projet aux abords même du plateau des Abeilles ?

89- Quel est le projet précis de délocalisation des bâtiments qui vont être démolis sur le plateau des Abeilles ?

90- Pourquoi SNCF Immo demande si tardivement la modification du règlement du PLUi ?

91- La SNCF peut-elle assurer la mise en place d'un suivi quotidien des travaux avec les habitants ?

3.3.9. TECHNICENTRE LA BLANCARDE

3.3.9.1. BILAN CHIFFRE

Nombre de contributions	Nombre d'observations	Pétitions
13	22	

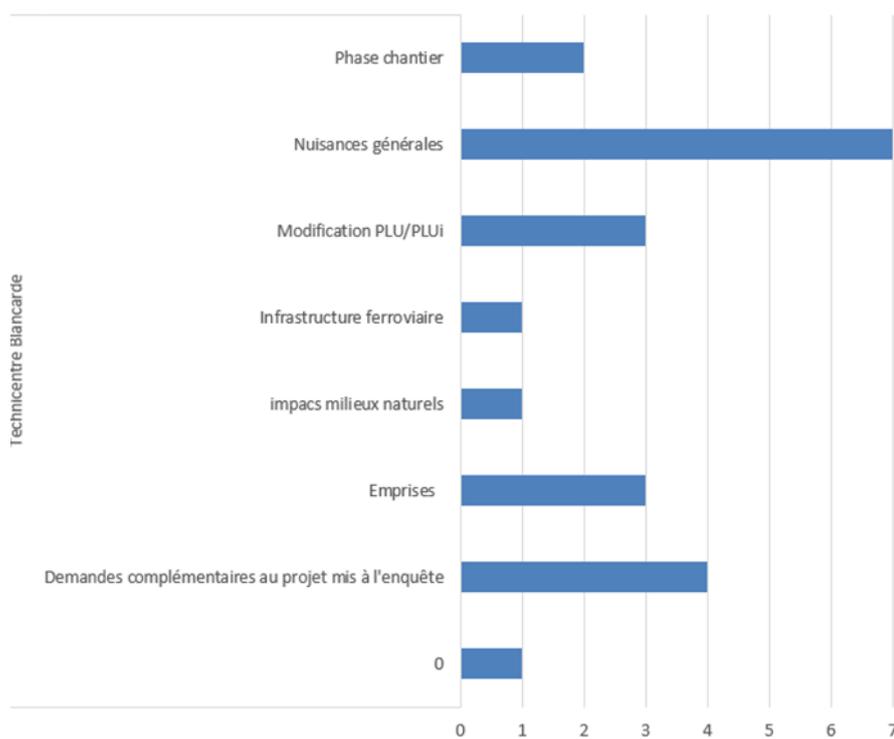
Observations :

Les contributions ont été déposées en majorité par des particuliers, mais également par l'association Département, les représentants de la clinique de Remuzat et le conseil syndical de la résidence Des Collines

La mairie des 11^{ème} /12^{ème} a également déposé une contribution :

Elle demande la préservation maximale d'une grande unité foncière sur le terrain des anciennes pharmacies militaires pour un usage ultérieur à fin d'activités (Métropole, Mairie, Aménageur, Entreprises, etc ...). Ce terrain est utilisé comme base de chantier pendant les travaux et il est prévu d'y installer un bassin de rétention

3.3.9.2. THEMES PRINCIPAUX SOULEVES



L'impact des travaux sur la clinique REMUZAT, liés à la 4^{ème} voie. A noter que ce thème n'est plus d'actualité compte tenu de l'abandon de la 4^{ème} voie.

L'impact sur la résidence st Jean située sur une butte. Les bruits sont déjà perceptibles. Souhait de réaliser sur la partie amont du pont un mur anti bruit pour préserver la qualité de vie des habitants

La suppression d'un EBC et d'EVP à proximité de la résidence les collines de St Jean ,300 chemin st jean du désert, à l'est du technicentre Blancarde, alors qu'ils ne se situent pas dans l'emprise des travaux.

Les nuisances occasionnées (bruits, vibrations) pour les riverains de l'impasse Bédarieux, l'enclavement de l'impasse pendant les travaux ont été évoquées à plusieurs reprises.

Le maintien des possibilités de développement d'un transport ferré (tram-train) sur les voies dites du Prado, dont deux voies en gare.

L'amélioration des flux voyageurs par la réalisation d'un passage souterrain reliant directement les quais de la gare de la Blancarde à la salle des billets de la station de métro.

3.3.9.3. RAPPEL DES PRINCIPAUX POINTS SOULEVES PAR LES PPA

La métropole de Marseille demande dans son avis sur le dossier en février 2022, que l'on étudie précisément les impacts du projet sur la répartition des ruissellements par rapport à la situation initiale et aussi par rapport à la situation naturelle existant sans aucun aménagement anthropique.

La mairie des 11^{ème} /12^{ème} a également déposé une contribution :

Elle demande la préservation maximale d'une grande unité foncière sur le terrain des anciennes pharmacies militaires pour un usage ultérieur à fin d'activités (Métropole, Mairie, Aménageur, Entreprises, etc ...). Ce terrain est utilisé comme base de chantier pendant les travaux et il est prévu d'y installer un bassin de rétention

Elle demande aussi la récupération des terrains des pharmacies militaires.

3.3.9.4. QUESTIONS AU MAITRE D'OUVRAGE

- 92- Une évaluation des impacts attendus (bruits, poussières, etc..) au niveau des riverains de l'impasse Bédarieux a-t-elle été réalisée ?**
- 93- La suppression des EBC et EBV est-elle indispensable? Le cas échéant, des mesures de compensation sont-elles prévues?**
- 94- Un passage souterrain au niveau de la gare de la Blancarde pour accéder plus facilement à la station de métro est-il envisageable?**
- 95- Les impacts du projet sur la répartition des ruissellements par rapport à la situation initiale et aussi par rapport à la situation naturelle existant sans aucun aménagement anthropique ont-ils été étudiés?**

3.3.10. ENTREE EST TUNNEL LA PARETTE

3.3.10.1. BILAN CHIFFRE

Nombre de contributions	Nombre d'observations	Pétitions
21	32	

Observations :

Les contributions concernant cette opération s'élèvent à 21. Elles concernent en majorité la ZI St Pierre.

Elles ont été déposées essentiellement par des particuliers, mais des associations, des partenaires socio-économiques et des élus se sont manifestés :

La FNE,

La société SONEPAR ,

La SCI La Parette

La mairie du 11^{ème} /12^{ème} arrondissement (contribution 1225) s'est également manifestée, Elle est globalement favorable au projet a transmis une requête et plusieurs propositions. Elle demande entre autres qu'une réflexion globale sur les transports et la mobilité soit engagée à l'échelle du 6ème secteur sur le plan urbain, social, économique et environnemental.

Parmi ses requêtes, on peut noter:

Au niveau de l'emprise sur la ZI St Pierre

- Concertation avec les acteurs économiques impactés afin de travailler à la réduction des nuisances pendant la période de chantier, aux indemnités et compensations nécessaires ainsi que la remise en état du foncier à la livraison des ouvrages
- Réorganisation de la zone avec restructuration des voiries et des emprises foncières en concertation avec la Métropole,

Au niveau de la L2

- - Préserver Les aménagements et équipements existants sur la coulée verte de la L2, en mettant en œuvre toutes les protections utiles et nécessaires,
- devront être mises en œuvre durant le chantier pour la préservation de ces éléments.
- Maintenir la hauteur sous tablier des nouveaux ponts rails,

Au niveau de la base de vie prévue sur l'emprise de la ferme urbaine "Le Talus"

- Maintien de la ferme urbaine existante dans son emprise, pendant les travaux, et après la livraison des ouvrages

Lutte contre les nuisances sonores

- Mettre en œuvre tous les dispositifs utiles pour réduire les nuisances sonores, notamment à la sortie des tunnels

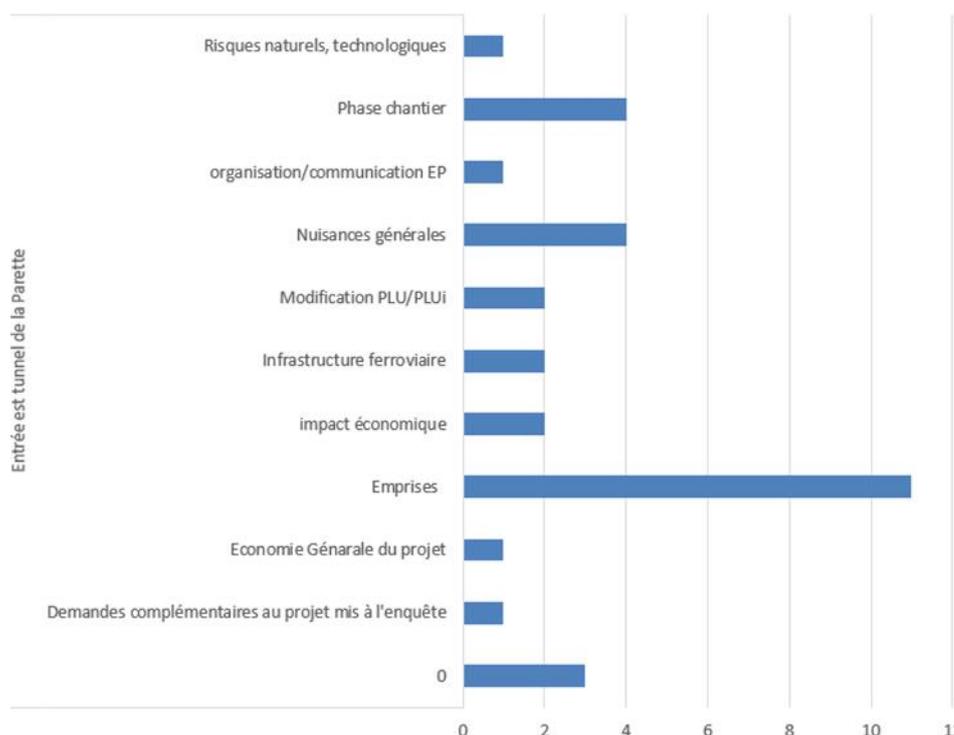
Au niveau de l'emprise des tunnels,

- Modifier l’emprise afin de permettre le maintien de l’entreprise SONEPAR installée sur le site depuis peu pour raisons géographiquement stratégiques mais ayant obtenu un permis de construire en 2018 avec avis favorable de la SNCF Immobilier,

Compte tenu de l’évolution démographique sur le territoire marseillais et de la proximité de la L2, la mairie des 11^{ème} /12^{ème} arrondissement met en évidence l’opportunité de créer une halte ferroviaire à la Parette qui deviendrait un nœud d’interconnexion multimodal et un véritable PEM en articulation entre les secteurs Nord et Sud de la Ville et lien vers l’Est et Aubagne

La commission d’enquête s’est étonnée de l’absence de participation de représentants de la ferme du Talus. Elle signale par ailleurs que l’association HEKO FARM a lancé une pétition en ligne sur le site change.org à l’attention de SNCF Réseau ; cette pétition comptabilise plus de 7 000 signatures pour la préservation du Talus demandant le maintien des 2 parcelles et insistant sur la dynamique sociale et environnementale de cet « écosystème » non délocalisable.

3.3.10.2. THEMES PRINCIPAUX SOULEVES



Les nuisances occasionnées par le projet pendant les travaux et en exploitation, vis-à-vis des maisons de la ZI St Pierre ont été souvent évoquées. Les habitants du secteur ont fait part de leur inquiétude vis-à-vis de l’accès prévu au niveau de la ZI St Pierre pendant et après les travaux qui semble incompatible avec la circulation de véhicules poids lourds notamment pour accéder à la parcelle 172, (7 observations). Il propose de modifier le tracé afin de réduire l’impact sur certains locaux de la ZI St Pierre.

La mairie des 11^{ème} /12^{ème} arrondissements de Marseille ainsi que certaines entreprises demandent qu’une concertation soit organisée avec les acteurs économiques du secteur (CCIAM, Métropole, Région) afin de travailler sur la réduction des nuisances durant le chantier et sur les indemnités et compensations nécessaires ainsi que sur la remise en état du foncier à la livraison des ouvrages.

Elle demande également que des dispositifs de réduction du bruit soient mis en œuvre.

La mairie de l'arrondissement et l'association France Nature Environnement souhaitent que la ferme de l'association "Le Talus" soit préservée pendant et après les travaux.

La commission d'enquête s'est étonnée de l'absence de participation de représentants du Talus. Elle signale par ailleurs que l'association HEKO FARM a lancé une pétition en ligne sur le site change.org à l'attention de SNCF Réseau ; cette pétition comptabilise plus de 7 000 signatures pour la préservation du Talus demandant le maintien des 2 parcelles et insistant sur la dynamique sociale et environnementale de cet « écosystème » non délocalisable.

Enfin, il est demandé d'étudier une sortie du tunnel à St Menet, qui poserait moins problème.

3.3.10.3. RAPPEL DES PRINCIPAUX POINTS SOULEVES PAR LES PPA

Compte tenu de l'évolution démographique sur le territoire marseillais et de la proximité de la L2, la mairie des 11^{ème} /12^{ème} arrondissement met en évidence l'opportunité de créer une halte ferroviaire à la Parette qui deviendrait un nœud d'interconnexion multimodal et un véritable PEM en articulation entre les secteurs Nord et Sud de la Ville et lien vers l'Est et Aubagne

La mairie des 11 et 12^{ème} arrondissements de Marseille ainsi que certaines entreprises demandent qu'une concertation soit organisée avec les acteurs économiques du secteur (CCIAM, Métropole, Région) afin de travailler sur la réduction des nuisances durant le chantier et sur les indemnités et compensations nécessaires ainsi que sur la remise en état du foncier à la livraison des ouvrages.

Elle demande également que des dispositifs de réduction du bruit soient mis en œuvre.

3.3.10.4. QUESTIONS AU MAITRE D'OUVRAGE

96- Le maitre d'ouvrage a-t-il évalué les nuisances occasionnées pour les entreprises au niveau de la ZI St Pierre pendant les travaux?

97- Le maitre d'ouvrage a-t-il étudié un accès aux parcelles, par des véhicules poids-lourds, pendant et après les travaux du fait de la suppression de l'accès existant sous la voie ?

98- Le cheminement proposé dans la ZI St Pierre, pour accéder aux parcelles plus lointaines semble être incompatible à la circulation des véhicules poids lourds, pendant et après les travaux. compte-tenu des nombreuses chicanes. Un autre itinéraire a-t-il été étudié?

Demande de la commission

99- Une concertation doit être mise en place avec les entreprises du secteur et la mairie pour examiner les propositions de la mairie , travailler sur la réduction des nuisances durant le chantier et sur les indemnités et compensations nécessaires ainsi que la remise en état du foncier à la livraison des ouvrages ?

100- La préservation de la ferme Le Talus (installation et jardin) doit être étudiée

101-La solution qui consiste à réaliser la sortie du tunnel à St Menet a-t-elle été étudiée?

3.3.11. SAINT CYR SUR MER

3.3.11.1. BILAN CHIFFRE

Nombre de contributions	Nombre d'observations	Pétitions
218	526	1 signée par 103 personnes concernant le Pont-Rail chemin de Sorba

Les contributions concernant l'opération de Saint Cyr-sur-Mer s'élèvent à 218, elles ont été déposées en majorité par des particuliers.

Les associations ou les CIQ, Comités d'Intérêt de Quartier suivants sont aussi intervenus au cours de l'enquête :

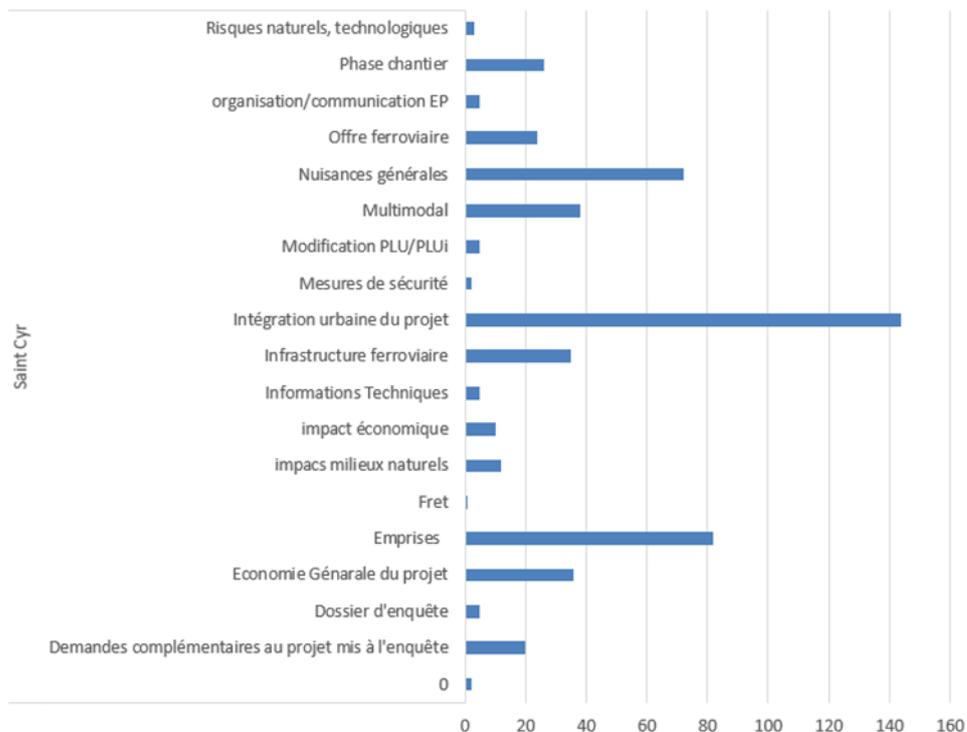
- L'association "Saint-Cyr citoyenne, écologique et sociale" en commun avec les élus municipaux du groupe III (Contribution N°282). Cette contribution a été complétée par celle de M Philippe Serre, membre actif de l'association (N°236). Elle est défavorable à l'opération et propose le projet alternatif
- Le CIQ du grand quartier de la gare (N°581) est favorable au projet global LNPCA mais pas au choix du site de la gare pour Saint-Cyr-sur-Mer
- Le CIQ des collines des Lecques (N°219) s'est uniquement exprimé sur la demande de réfection de la partie routière du Pont-Rail de Sorba
- Le MNLE, Mouvement National de Lutte pour l'Environnement (N°337) émet des réserves et apporte son soutien au projet alternatif
- Europe Ecologie Les Verts, EELV (N°681) est très favorable au projet
- L'association de défense de l'environnement d'Evenos (N°855) est défavorable au projet
- Le collectif d'action citoyenne de six Fours (N°678) est défavorable à l'opération sur Saint-Cyr-sur-Mer,
- L'association des amis d'Evenos (N°1022) est favorable aux phases 1 et 2 mais signale son opposition aux phases 3 et 4
- L'association DEPART (Développement Environnement Provence Azur avec le Rail et le Train) (N°1086) est favorable au projet global LNPCA et demande une étude du projet alternatif sur Saint-Cyr-sur-Mer
- L'association ouest La Cadière (N°1454) demande un plan de circulation

On note également la participation des élus locaux :

- M Philippe Barthélémy, maire de Saint-Cyr-sur-Mer a exprimé son avis favorable au projet par un courrier au président de la commission en date du 17 janvier 2022 (N°215) puis a déposé une lettre du 24 février 2022 relative à la mise en compatibilité du PLU(N°1489)
- M Bruno Joannon, adjoint à l'urbanisme de Saint-Cyr s'est exprimé favorablement par lettre du 24 janvier 2022 (N°221) puis par la contribution 1488 cosignée par M Pamelie,

- Mme Valérie Gomez Bassac, députée de la 6^{ième} circonscription du Var (N°632), s'est exprimée favorablement mais marque sa préoccupation sur le choix du site de la gare suite à une réunion avec une association,
- Le groupe majoritaire du conseil municipal du Beausset "Le Beausset Rassemblé" (N°849) est très favorable au terminus à Saint-Cyr-sur-Mer mais préfère le choix du site du projet alternatif
- Le maire du Castellet (N°903) exprime son opposition pour des raisons essentiellement environnementales.

3.3.11.2. THEMES PRINCIPAUX SOULEVES



Cette enquête publique a soulevé un vif intérêt au sein de la population de Saint-Cyr-sur-Mer. Les observations recueillies ont concerné, presque exclusivement, les impacts locaux, à l'exclusion de considérations plus générales sur le "RER toulonnais" ou, a fortiori, sur la ligne Marseille-Nice. Cette approche très ego-centrée a conduit à de nombreux avis défavorables sur le thème " ce projet coûteux nous apporte beaucoup d'inconvénients mais présente peu d'intérêt pour la ville". Les principaux sujets évoqués sont les suivants :

- **L'emplacement du nouveau PEM, Pôle d'Echange Multi-modal**

Ce sujet a fait l'objet de 144 observations dont 7 seulement sont favorables, 53 observations critiquent le choix du site "Pradeaux gare" pour l'implantation du PEM, Pôle d'Echange Multi-modal et les 84 autres observations demandent l'étude d'un autre site.

Il est rappelé que le choix du terminus ouest du RER toulonnais a donné lieu à de nombreuses discussions, les élus départementaux ont finalement considéré que Saint-Cyr était la meilleure solution. Le maire de Saint-Cyr a accepté ce choix mais a souhaité le lier à un projet d'urbanisme

municipal qui figurait déjà au PLU de 2016 sous forme de l'OAP "Pradeaux-gare".

Dans ces conditions, SNCF réseaux a étudié le site le plus proche possible, pour des raisons techniques, de la gare actuelle, c'est le site qui figure dans le projet LNPCA.

Le site "Pradeaux Gare" : Ce site choisi par la municipalité présente, aux yeux de nombreux intervenants, plusieurs inconvénients rédhibitoires, il est confiné, peu susceptible de développement (parkings, gare routière, taxis ...), difficile d'accès, la circulation aux alentours risque d'être difficile, de plus il nécessite des expropriations durement ressenties.

Le projet alternatif : Un groupe de Saint-Cyriens, regroupés en association et soutenus par des conseillers municipaux d'opposition, a, dès le début, critiqué ce choix et proposé un autre site situé plus loin vers l'ouest, entre la bretelle d'accès à l'autoroute et le parc de loisirs "Aqualand". Ses défenseurs ont présenté un dossier argumenté et estiment que leur proposition n'a jamais été réellement examinée. En l'absence d'étude comparative, il est difficile de juger de sa faisabilité.

- **Le bruit et les vibrations (37 observations)**

De nombreux riverains sont soumis aux bruits et vibrations lors des passages des trains. La pose de murs anti-bruit, en quelques points sensibles est souvent demandée. SNCF Réseaux se limite cependant à la stricte application des normes qui ne lui imposeraient aucune obligation. Elle refuse également de faire des exceptions qui iraient à l'encontre de ses pratiques nationales.

- **Les Ponts-Rail (25 observations)**

La voie de chemin de fer est traversée, dans la zone de travaux, par plusieurs routes très fréquentées et souvent essentielles. Deux d'entre elles ont souvent été citées au cours de l'enquête :

Le pont de l'avenue des Lecques : Ce passage routier est absolument vital pour l'écoulement de la circulation sur cet axe très fréquenté qui sera le point d'entrée vers le pôle d'échange. L'aménagement de la partie ferroviaire nécessite de gros travaux mais, malgré un dossier qui semble le prévoir, l'élargissement de la partie routière mériterait un engagement plus ferme et plus précis.

Le chemin de Sorba : De nombreux riverains se sont exprimés pour dénoncer la dangerosité de ce passage routier en raison de l'étroitesse de la route et de la géométrie du pont qui diminue la visibilité. Les travaux prévus dans le projet ne concernent que la partie ferroviaire, le tablier sera élargi ce qui aggravera probablement le manque de visibilité. Une pétition des riverains a été signée par 103 personnes.

- **Le parking du PEM, Pôle d'Echange Multi-modal (20 observations)**

La gare actuelle dispose d'environ 300 places de parking. Ce nombre est déjà jugé insuffisant. Le nouveau pôle d'échange est prévu pour accueillir un parking à étages de 300 places également. Compte tenu de l'ambition de drainer de nouveaux usagers de toute la communauté de communes Sud-Sainte-Baume et d'augmenter les fréquences, donc les passagers, vers Toulon et Marseille, on peut s'interroger sur la capacité de ce parking à répondre à cette ambition.

- **La fréquence sur le tronçon Saint-Cyr-sur-Mer / Marseille (9 observations)**

Le maire de Saint-Cyr-sur-Mer a exprimé, lors d'une réunion, puis par écrit auprès du président de la commission, sa préoccupation concernant la fréquence des TER entre Saint-Cyr-sur-Mer et Marseille. Il craint en effet qu'en privilégiant l'axe vers Toulon, on ne défavorise la direction de Marseille qui est pourtant la plus fréquentée des deux.

- **L'accès à la gare par le nord (3 observations)**

Plusieurs contributions envisagent un accès à la gare par le nord (chemin de la Bourrasque) pour piétons et cycliste.

3.3.11.3. PRINCIPAUX POINTS SOULEVES PAR LES PPA

Le maire de Saint-Cyr-sur-Mer n'a pas adressé de réponse à l'autorité organisatrice dans les temps impartis. Il est cependant intervenu en cours d'enquête pour manifester deux préoccupations :

- Il craint qu'en privilégiant la fréquence des TER vers Toulon on défavorise la direction de Marseille, pourtant plus fréquentée.
- Il craint également que la commune, traversée de part en part par la ligne de chemin de fer, soit durement impactée durant la période de travaux. Il attend des réponses précises sur les dispositions qui seront prises à ce sujet.

Il est ensuite intervenu, en fin d'enquête pour demander la modification de la mise en compatibilité du PLU

L'adjoint à l'urbanisme est également intervenu pour justifier le site choisi pour l'implantation du Pôle d'échange : Synergie avec le projet "Pradeaux-gare" figurant au PLU et proximité avec le centre-ville.

3.3.11.4. QUESTIONS AU MAITRE D'OUVRAGE

QUESTIONS POSEES PAR LE PUBLIC

- 102- Un très grand nombre d'intervenants ont contesté le choix du site de la nouvelle gare et ont manifesté leur intérêt pour une solution alternative, située près de la bretelle d'accès à l'autoroute et du parc "Aqualand". Ils demandent une étude comparative.**
- 103- L'accès à la gare n'est prévu que par le sud en venant de l'avenue des Lecques. Pourquoi n'est-il pas envisagé un double accès, dont un par le nord sur le chemin de la Bourrasque pour piétons et cyclistes qui permettrait aux usagers de la gare de bénéficier des parkings de la gare actuelle et qui rapprocherait la nouvelle gare du centre-ville ?**
- 104- Les parkings de la gare actuelle, de 300 places, sont déjà proches de la saturation. Il est probable que le parking à étages, de 300 places également, ne suffira pas à accueillir le surcroît d'usager du PEM, Pôle d'Echange Multi-modal. Quelles seront les possibilités ultérieures pour éviter que le pôle d'échange ne soit lui-même bloqué, à terme, par le manque de places.**

- 105-** Le projet prévoit un TER semi-direct/h supplémentaire sur le tronçon Saint-Cyr-sur-Mer / Marseille. À quelle échéance cette liaison sera-t-elle opérationnelle ? Est-il possible d'aller au-delà ?
- 106-** Le pont de l'avenue des Lecques (près de la gare actuelle) est un point noir routier, c'est un goulot d'étranglement pour tous les usagers venant du nord. La situation ne fera qu'empirer après la création du PEM. Quelles sont les dispositions prévues pour élargir la partie routière.
- 107-** Le pont du chemin de Sorba a fait l'objet de très nombreuses interventions du public dénonçant sa dangerosité. Il serait incompréhensible que des travaux soient entrepris sur la seule partie ferroviaire sans en profiter pour supprimer ce point noir routier. Quelles solutions peuvent-elles être recherchées pour résoudre ce problème.
- 108-** De nombreux riverains se sont exprimés pour dénoncer les nuisances actuelles, particulièrement le bruit et les vibrations, et manifester leur inquiétude devant l'augmentation du trafic. Des dispositifs anti-bruit sont demandés dans les endroits les plus sensibles
- 109-** Le collectif d'action citoyenne de Six Fours (contribution N°678) propose de supprimer les voies d'évitement à Saint-Cyr-sur-Mer et de les reporter à La Seyne-sur-Mer. Cette proposition a-t-elle été étudiée ?
- 110-** Le devenir du chemin de la Bourrasque est souvent évoqué, quelle sera sa position exacte une fois les travaux terminés ? Quelle sera sa largeur ? Sera-t-il à double sens ? Les riverains impactés demandent des précisions dès maintenant.

QUESTIONS POSEES PAR LA COMMISSION D'ENQUETE

- 111-** Compte tenu du très grand nombre de partisans du site alternatif pour la nouvelle gare, la commission a demandé, en cours d'enquête, une étude comparative des deux solutions au plan technique et financier afin de pouvoir juger des avantages et inconvénients de chacune d'elles.
- 112-** Le site prévu pour l'implantation de la gare a vocation de se développer dans l'avenir afin de devenir un véritable pôle d'échange comprenant les services élémentaires d'une gare (presse, toilettes, restauration, billetterie), une gare routière qui serait le centre d'un réseau "Sud Sainte Baume", une station de taxi et de location de voiture, un accueil de vélos conséquent, des pistes cyclables ... cette évolution est-elle possible sur le site prévu ?
- 113-** Le pont de l'avenue des Lecques est un élément essentiel de l'accès au PEM. L'élargissement de la partie routière ainsi que la hauteur de passage (autobus) font partie intégrante du dispositif qui se prolonge ensuite par le chemin de Taccone prévu pour une chaussée de 10 à 12m. Quelles dispositions comptez-vous prendre pour que ce pont permette un accès normal au PEM (y compris pour les transports en commun). De façon plus générale quelle sont les dispositions prévues de prise en charge de tous les accès au PEM à partir du réseau routier public.

3.3.12. LA PAULINE : DENIVELLATION DE LA LIGNE HYERES, MISE A QUATRE VOIES DE LA GARE, RECONFIGURATION DU POLE D'ECHANGE

L'enquête publique n'a pas déplacé un nombre aussi important de riverains ou d'usagers de la gare de La Pauline que l'importance du projet semblait pourtant permettre d'envisager.

Si l'on constate un avis général orienté de façon favorable, les réserves sont ciblées avec un focus particulier sur l'intermodalité et les aménagements indispensables à consentir pour des questions d'attractivité, de praticabilité et de sécurité.

Les observations recueillies ont essentiellement concerné trois thèmes :

- En premier lieu, le PEM, Pôle d'Echange Multimodal et les aménagements qui doivent être consentis (*près d'un tiers des observations*)
- En deuxième lieu, les nuisances générées et l'impact sur les milieux naturels et les zones humides
- En troisième lieu, les impacts sur les milieux naturels et les zones humides

3.3.12.1. BILAN CHIFFRE

Nombre de contributions	Nombre d'observations	Pétitions
51	70	-

Sont intervenus au cours de l'enquête :

Au cours de cette enquête publique sont intervenus 33 particuliers.

Des associations se sont également exprimées :

- FNAUT PACA, FEDERATION NATIONALE DES ASSOCIATIONS D'USAGERS DES TRANSPORTS (E1296)
- ASSOCIATION DE DEFENSE DU PLAN DE LA GARDE (R317)
- ASSOCIATION LA CYCLETTE (@433)
- STOP NUISANCES CUERS (@1089)
- ASSOCIATION DE DEFENSE DE L'ENVIRONNEMENT D'EVENOS (@855)
- STOP TGV COUDON (@74)

Ainsi que des élus et collectivités :

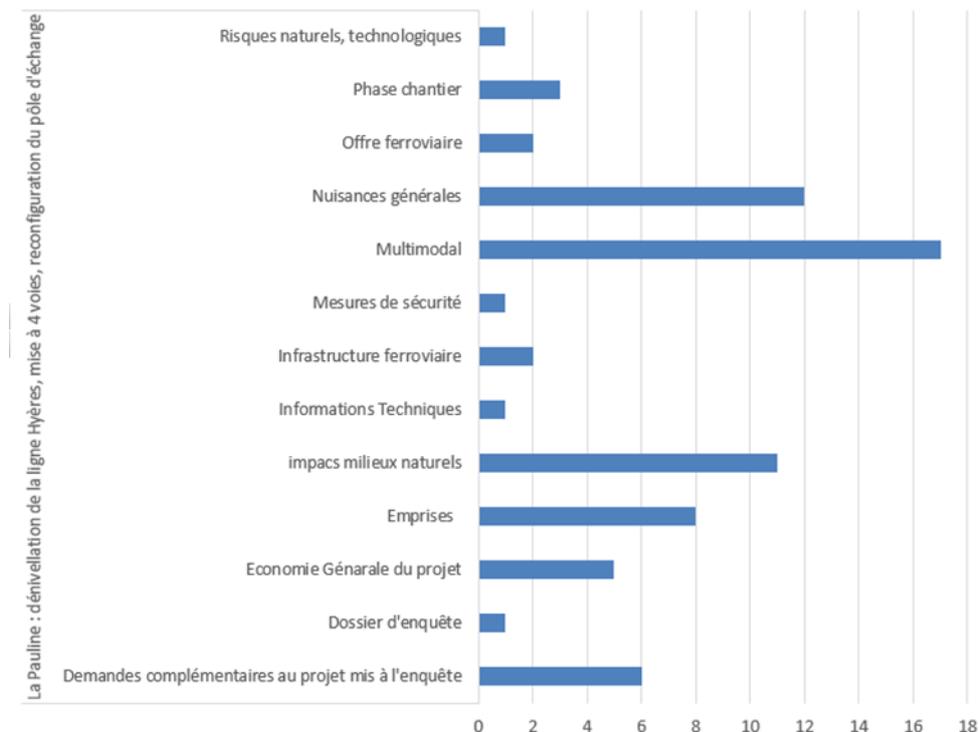
- CCI VAR (@1379)
- CONSEIL MUNICIPAL DE LA GARDE (REQUETE DU 28.02.2022/ E1350)
- CONSEIL MUNICIPAL DE LA CRAU (DELIBERATION 24.02.2022 / R1411)

Egalement un parti politique : EELV, EUROPE ECOLOGIE LES VERTS (@681)

Et deux partenaires socio-économiques :

- UNIVERSITE DE TOULON (@726, @1378 et @1387)
- Entreprise MASSAFERRO (@894)

3.3.12.2. PRINCIPAUX THEMES SOULEVES



- **Multimodal** : c'est le thème qui arrive en tête avec un total de **17** observations

Il a pour corollaire la question des aménagements et des mesures de sécurité correspondants, indissociables de la mise en place du Pôle d'Échange Multimodal.

C'est le souci majeur des élus des collectivités et des structures socio-professionnelles associées, ce qui renforce encore son importance.

L'accessibilité de la gare de La Pauline est actuellement peu qualitative et les mesures envisagées ne sont pas à la hauteur des attendus et de la sécurité. Or, il est important d'anticiper les différents usages engendrés par son évolution, à savoir la création d'une véritable gare d'arrivée et d'entrée dans la zone ZI de Toulon-Est avec des connexions à créer avec les activités économiques.

- **Aménagements et mesures de sécurité** : **8** observations

Tous les intervenants, « institutionnels » inclus, demandent davantage d'*aménagements*, en particulier pour les accès à la gare.

Ces deux thèmes sont totalement imbriqués dans les observations, c'est pourquoi elles figurent ensemble ci-après pour un total de 25 observations)

- Le public exprime son inquiétude sur le projet : la circulation est de plus en plus difficile pour se rendre à la gare et les aménagements proposés pour le pôle d'échange multimodal (PEM) ne semblent pas suffisants. Des inquiétudes s'expriment, en particulier par une association comptant plusieurs centaines de cyclistes (La Cyclette), sur les itinéraires de modes doux et sur la capacité de stationnement.
- La CCI du Var fait un constat sévère de la situation et estime que le projet ne répond pas aux besoins impératifs d'efficacité et de sécurité (@1379)

- L'université de Toulon constate la médiocrité et la dangerosité des modes doux proposés à ses 6500 étudiants et 800 personnels sur les cheminements, les discontinuités de pistes ou de bandes cyclables, des traversées de giratoires compliquées existant sur l'itinéraire "campus de La Garde – gare de La Pauline (@1387).
 - L'université de Toulon estime que le scénario 1 ne permet pas un développement suffisant de la gare pour en faire un véritable PEM : peu d'espaces de parking, un « confinement » de la gare derrière une entreprise polluant l'air, rendant peu propice l'ouverture vers l'Ouest.
 - En outre, l'université insiste sur le besoin de cheminements doux de qualité entre la gare et le campus de La Garde. Elle s'interroge sur la concrétisation des schémas en dispositifs qualitatifs et sur les délais de réalisation des aménagements indispensables pour sécuriser les cheminements actuels.
 - L'entreprise MASSAFERRO (@894) accueille très favorablement ce projet, en soulignant cependant l'importance d'avoir suffisamment de parkings relais, des aménagements routiers dont une sortie d'autoroute (A570) et des voies douces pour les vélos ainsi qu'un accès piéton.
 - Les pistes cyclables sont insuffisantes (D98 sous le pont VF -@140 et R453-liaisons) ou vers le campus...), voire inexistantes (D29) et dangereuses.
 - L'association "la Cyclette", forte de plusieurs centaines d'adhérents, demande que soit mise en place une véritable "voie verte" (@433)
 - Les parkings sont sous-dimensionnés : 140 places du côté RD29 ne suffiront pas et les abris vélo doivent être au moins deux fois plus nombreux pour éviter la saturation : l'association "la Cyclette" rappelle l'objectif fixé par le gouvernement qui est de multiplier la pratique du vélo par trois.
 - Les itinéraires Bus/train sont mal connus (PEM Bus et BHNS de TPM)
 - Les accès piétons du campus à la gare sont difficiles. Il faut mettre en place des navettes de bus (demande récurrente de l'Université, des associations et des particuliers)
 - Le chemin des Tourraches doit rester cyclable et piétonnier. Il ne doit pas être ouvert à la circulation routière (@658). Le Maire de la commune de La Crau, vu par le CE, se positionne dans ce sens.
- **Nuisances générales (sonores et trafic en particulier) : 16 observations.**
 - Le public et les associations craignent que l'augmentation du cadencement n'entraîne des aggravations du bruit pour les riverains des lignes et pas seulement au niveau de la gare. Ils estiment aussi que les résultats inscrits dans le dossier ne reflètent pas la réalité future et demandent une expertise complémentaire indépendante pour déterminer s'il y a lieu ou non de se protéger contre des points noirs.
 - Les riverains demandent en outre l'installation de protection acoustique, notamment lorsqu'ils sont directement impactés (remblai).
 - Les augmentations de trafic de l'autoroute A570 ne sont pas prises en compte : du Pont de Suve l'Eygoutier à La Garde Centre, des murs anti-bruit doivent être installés.
 - **Impact sur les milieux naturels / zones humides : 11 observations.**

- Plusieurs observations évoquent les emprises des travaux sur les espaces naturels, les impacts négatifs du projet sur le climat, la faune, la flore biotique et l'assèchement des zones karstiques, en particulier au bois des Tourraches.
- L'université de Toulon (1378) observe que les cheminements prévus et les BHNS pour partir vers l'ouest doivent contourner l'entreprise FABEMI. Un effet « tranchée » sera manifeste et recueillera de fait les eaux de ruissellements en butée sur le talus SNCF. Ce corridor interroge les fonctionnalités recherchées.
- Les associations estiment dans leur ensemble que la dénivellation conduit à la destruction définitive d'un habitat naturel d'intérêt communautaire prioritaire, d'une partie des zones humides de La Garde Centre et Nord, à la perturbation du fonctionnement hydraulique avec une incidence très forte sur les mares. Elles estiment que le dossier minimise l'incidence sur les insectes et qu'il est silencieux au sujet des sites de compensations des zones humides.

- **Emprises /Impact sur le bâti et le foncier / expropriation : 7 observations**

- Une propriétaire (R451) dont le terrain est impacté demande des précisions quant aux imputations, au tracé, au remplacement de son portail, de sa clôture et de ses arbres, à la mise en place d'un mur anti-bruit et à l'indemnisation prévue. La visite de personnels de SNCF/R n'a pas permis d'établir ces renseignements (R451)
- L'aménagement du chemin des Tourraches va nécessiter une expropriation anticipée par les deux riverains. Les 2 propriétaires impactés par le projet ont décidé de ne pas faire reconstruire le chemin devant leurs propriétés (@658 et E155).

- **Economie générale du projet : 5 observations.**

- Le parti EELV se réjouit que la priorité pour le Var aille au projet d'amélioration des transports pour les salariés et usagers avec une desserte renforcée de l'aire toulonnaise, en particulier l'aménagement de la gare de La Pauline pour éviter le cisaillement actuel.
- Le coût très important des travaux est considéré comme exorbitant par une large partie du public et par l'Association de Défense du Plan de La Garde : ils dénoncent tous l'opacité du financement et en particulier le budget non finalisé, la participation de l'Europe à hauteur de 20 % non assurée, le retrait de la participation financière de la Principauté de Monaco et au final la facture du contribuable qui risque fort encore de s'alourdir.
- La métropole TPM (Toulon Provence Méditerranée) va mettre en place en 2024 le BHNS (Bus à Haut Niveau de Service) qui reliera La Seyne jusqu'à La Garde et la gare de La Pauline : le « RER » deviendra donc superflu selon certains.
- Le président du CIL (comité d'intérêt local) de La Pauline dénonce les nuisances engendrées et le coût "dispensieux" du projet qui a dérapé tant en termes de finances que de délais.

- **Offre ferroviaire : 2 observations**

- La Chambre de Commerce et d'Industrie du Var (@1379) soutient le projet à la condition de la création d'une véritable gare d'arrivée en zone ZI de Toulon Est avec tous les services et infrastructures que cela induit pour une véritable efficacité et une attractivité suffisante.
 - Sont souhaités une fréquence plus importante des trains et une meilleure information sur les tarifs, de façon à inciter les gens à utiliser le train et renoncer à la voiture. La demande d'une offre ferroviaire plus importante est également exprimée oralement par plusieurs personnes s'étant déplacées à la permanence de La Garde sans toutefois laisser une trace écrite dans le registre.
- **Infrastructure ferroviaire : 2 observations**
- La FNAUT -FEDERATION NATIONALE DES ASSOCIATIONS D'USAGERS DES TRANSPORTS -(@1296) est favorable à la variante 2 assortie de divers aménagements : abandon du terrier, déplacement du saut de mouton, construction d'un viaduc à sens unique...
 - La mise en place d'une troisième voie depuis la gare de la Pauline jusqu'à l'entrée de Toulon est proposée, de façon à permettre un meilleur écoulement du trafic ferroviaire futur.
- **Dossier d'enquête : 1 observation a été inscrite au titre de La Pauline...**
- ... à laquelle il convient d'ajouter quelques observations défavorables qui ont été faites oralement par le public s'étant déplacé lors des permanences : le nombre important (plus de 5.000 pages A3, soit plus de 10.000 pages en format traditionnel A4) et la lisibilité (caractères de police souvent jugés comme étant trop petits) sont les 2 principales récriminations qui ont été signalées.
- **Information technique : 1 observation concernant le rétablissement ou pas du chemin des Tourraches**

3.3.12.3. RAPPEL DES PRINCIPAUX POINTS SOULEVES PAR LES PPA

- Dans sa requête en date du 28 février 2022 adressée par courrier (E1350), le conseil municipal de LA GARDE confirme son avis favorable tout en considérant que le futur pôle multimodal projeté sur la gare de La Pauline :
 - ✓ va aggraver encore le trafic routier déjà tendu. Les élus déplorent l'absence d'analyse global de l'impact sur cet environnement et notamment sur le développement des pôles d'activités le long de la RD 98.
 - ✓ va impacter le fonctionnement du passage à niveau et de la halte-gare de La Crau en raison de l'augmentation du trafic ferroviaire et du nombre d'arrêt de trains.

- Le conseil municipal de LA CRAU (R1411) en date du 24 février 2022

confirme également son avis favorable *sous réserve des demandes d'aménagements suivants* pour atténuer les prévisions de saturation de la circulation qui vont être générés par la nouvelle offre ferroviaire :

- ✓ Parcs relais à l'Est de la voie ferrée
- ✓ Parc relais en gare de La Crau
- ✓ Sortie autoroute A570 en direction d'Hyères
- ✓ Entrée autoroute A570 en direction de Toulon
- ✓ Accès piéton au PEM La Pauline en provenance de l'Est et de l'Ouest
- ✓ Cheminement doux entre PEM et centre de La Crau (axe de délestage par le chemin des Tourraches)
- ✓ Remplacement du passage à niveau situé avenue de la gare par un pont-rail

3.3.12.4. QUESTIONS AU MAITRE D'OUVRAGE

QUESTIONS POSEES PAR LE PUBLIC

- 114- Quelles mesures sont-elles prévues, de chaque côté, pour faciliter et sécuriser les accès et cheminements pour se rendre à la gare, en voiture, en mode doux et en transport en commun ?**
- 115- Le maître d'ouvrage envisage t-il une participation financière aux travaux de mise en place des dispositifs de voirie permettant des accès sécurisés à la gare et à son pôle multimodal (pistes cyclables nord et sud, rond-point ou feu de signalisation à l'intersection entre D98 et D29 pour l'accès à la gare) ?**
- 116- Quel site est-il désigné pour la reconstitution de la zone humide du bois des Tourraches ?**
- 117- Le dossier mentionne que les études géologiques doivent être approfondies : les résultats peuvent-ils conduire à remettre en cause le terrier ?**
- 118- Le maître d'ouvrage prévoit-il des travaux sur le chantier de la gare de LA PAULINE après les phases 1 et 2 en vue de l'adapter aux phases 3 et 4 ultérieures ?**
- 119- Quel est le coût du terrier actualisé à février 2022 ?**
- 120- A quel moment comptez-vous donner les éléments chiffrés détaillés concernant les impacts du chantier de La Pauline sur les propriétés privées (R451, R1406 et R1409) ?**
- 121- Que projetez-vous en matière de restitution « à l'identique » des dispositifs existants et de la protection acoustique des propriétés privées directement impactées (R451, R1406) ?**
- 122- Quelle protection phonique peut-on envisager si le niveau sonore se dégrade à l'issue des travaux pour les propriétés impactées ?**
- 123- Quel projet réservez-vous au chemin des Tourraches et de la construction éventuelle d'un nouveau pont (R1403 et R 1409) ?**

- 124- Le dossier fournit des données concernant la mesure des nuisances sonores que le public estime non conforme à la réalité. Il demande qu'une contre-expertise soit diligentée pour lever les doutes concernant l'existence de points noirs le long de la ligne et de l'autoroute A570 dont les augmentations de trafic ne sont pas prises en compte, de jour comme de nuit : quelle suite réservez-vous à cette requête ?
- 125- Pouvez-vous confirmer ou infirmer le risque de "tranchée" recueillant les eaux de ruissellements en butée sur le talus SNCF en évitant FABEMI évoqué par l'université de Toulon supra (§ Impact sur les milieux naturels / zones humides ?)
- 126- Le trafic sur la D29 est d'environ 9000vhl/h, celui de la D98 DE 30.000. La question de la fluidité pour l'accès à la gare est donc posée. A-t-elle été évoquée lors des concertations ? La proposition de création d'un rond-point ou d'un carrefour à sens giratoire a-t-elle été envisagée ? Si oui, quelle est votre proposition ? Si non, quelle alternative entrevoyez-vous ?

QUESTIONS POSEES PAR LA CCI DU VAR ET LES ELUS (CONSEILS MUNICIPAUX)

Le conseil municipal de La Garde réaffirme ses réserves précédemment émises :

- 127- apporter une solution pour conserver la fluidité des circulations par un franchissement en terrier
- 128- prendre en compte l'impact du futur pôle multimodal sur les circulations (propositions d'entrée et de sortie sur l'A570)
- 129- prévoir la création d'un parking relais côté sud de la halte de La Crau pour délester ceux de La Pauline par des navettes ou du co-voiturage
- 130- créer une voie douce avec rétablissement du pont sous la forme d'une passerelle dédiée aux piétons et vélos.
- 131- Quelles mesures prévoyez-vous de prendre en réponse aux réserves émises supra par le conseil municipal de La Garde ?

La délibération du conseil municipal de LA CRAU (R1411) en date du 24 février 2022

Demande les aménagements sur les points suivants :

- 132- Parcs relais à l'Est de la voie ferrée
- 133- Parc relais en gare de La Crau
- 134- Accès piéton au PEM La Pauline en provenance de l'Est et de l'Ouest
- 135- Cheminement doux entre PEM et centre de La Crau (axe de délestage par le chemin des Tourraches)
- 136- Remplacement du passage à niveau situé avenue de la gare par un pont-rail
- 137- Quelles mesures prévoyez-vous de prendre en réponse aux réserves émises supra par le conseil municipal de La Crau ?

3.3.13. TERMINUS CARNOULES

3.3.13.1. BILAN CHIFFRE

Nombre de contributions	Nombre d'observations	Pétitions
12	19	0

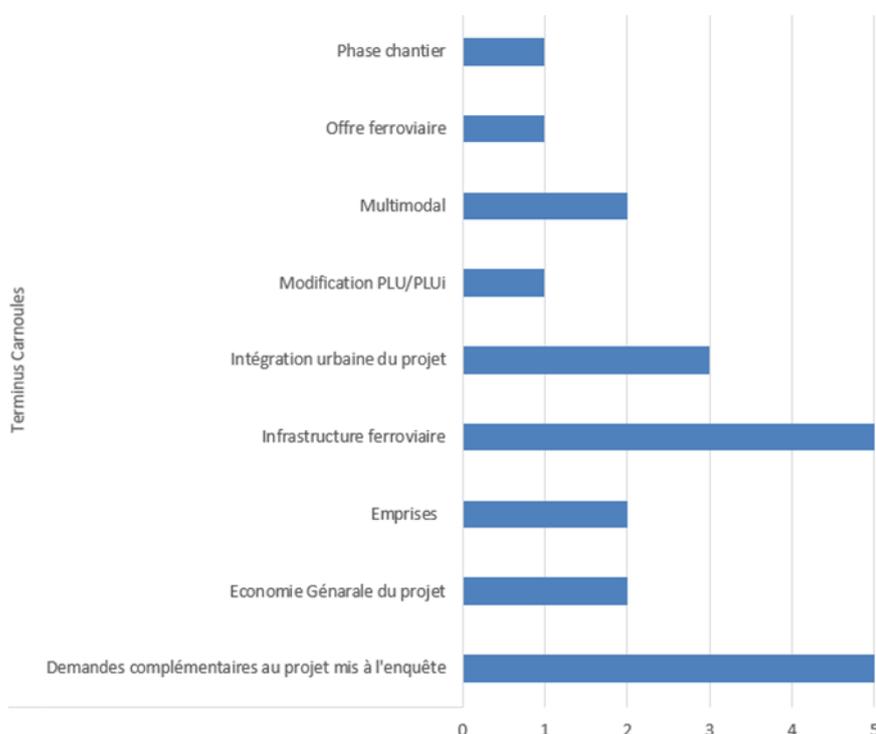
Les contributions concernant l'opération de CARNOULES s'élèvent à douze et représentent 18 observations.

Elles ont été déposées en majorité par des particuliers.

On note également la participation de deux élus locaux :

- M Bertorelle Adjoint à l'environnement qui précise le bienfondé de ce projet (N°R 309)
- Mme Ramone adjointe à l'urbanisme de Carnoules s'est exprimée par un courrier déposé à la permanence du 28 Février 2022 (R1415)

3.3.13.2. THEMES SOULEVES



**Certaines observations ont été traitées dans les sujets transverses*

Cette enquête publique n'a pas soulevé un vif intérêt au sein de la population de Carnoules. Toutefois, les observations recueillies ont concerné, des remarques sur le multimodal, les infrastructures ferroviaires, l'offre ferroviaire, la réouverture d'une ligne Brignoles / Carnoules aujourd'hui désaffectée, les emprises sur les terres agricoles et le souci du suivi de l'opération après l'enquête publique.

- **Multimodal Voiture /Train (5 observations)**

Des craintes ont été émises sur le futur dimensionnement du parking en complément de l'existant d'environ 100 places de stationnements supplémentaires. En effet, il considère que l'urbanisation future entraînera obligatoirement une augmentation de la voiture/train d'où les remarques.

D'où la remarque de Mme l'Adjointe à l'urbanisme qui attire l'attention sur le pont de la RD13 qui nécessite un gabarit approprié pour une circulation alternée et sécuritaire.

- **Infrastructures Ferroviaires : (5 observations)**

Une Inquiétude est naissante sur les modifications du pont rail chemin des MAISONS NEUVES et de son futur dimensionnement qui conditionne pour l'accès aux terres agricoles. Les usagers souhaitent obtenir des renseignements précis de la part du Maître d'Ouvrage.

D'autre part un contributeur a soulevé la question du choix du Terminus de Carnoules par rapport à la ville de HYERES.

Le contributeur souhaite savoir pourquoi la gare de Carnoules a été retenue ". (Le dossier indique qu'il s'agit de la solution) : sans autre variante, il est important de noter que le secteur d'Hyeres représente une zone de chalandise significativement plus peuplée.

- **Intégration urbaine : (4 observations)**

Il faut noter que le PLU actuel de CARNOULES a défini des zones d'urbanisation dans le secteur de la gare. De ce fait, des particuliers sensibles aux développements urbains, émettent des réserves sur les impacts négatifs de l'augmentation du cadencement ferroviaire qui agira systématiquement sur le développement de l'habitat autour de la gare voire entre Saint-Cyr-sur-Mer et Carnoules.

- **Offre Ferroviaire : (2 observations)**

Il est développé dans les observations, le mauvais entretien de la superstructure de la gare et souhaite que la SNCF assure des travaux de rénovation, de modernisation de l'espace et de l'offre ferroviaire principalement la nuit dont le cadencement fait défaut.

- **Nuisances pour les riverains : (2 observations)**

Les nuisances sont une préoccupation majeure en particulier sur la durée des travaux de jour et de nuit mais l'inquiétude se porte également sur les trajets quotidiens.

A ce propos suite à une succession, un propriétaire (parcelle C1450) a souhaité vérifier si le bien n'était pas frappé par les nouvelles emprises du projet mais principalement si les nouvelles nuisances sonores (bruit et vibration) n'affecteront pas la propriété.

- **Emprise sur les terres agricoles (1 observation)**

Le propriétaire de la parcelle AK24 chemin des Maisons Neuves, émet le souhait de connaître exactement l'emprise du chemin, bordant ses terres agricoles. En effet après consultation du dossier, une acquisition pour la création de l'ER 23, est envisagée ainsi qu'une autre en prolongement de la voie 4T en son extrémité avant le chemin des pierres blanches.

3.3.13.3. PRINCIPAUX POINTS SOULEVES PAR LES PPA

Mis à part les recommandations générales sur l'analyse de l'étude d'impact pour l'ensemble des sites, aucune remarque n'a été spécifiée dans l'analyse du cahier territorial sur l'opération du terminus de CARNOULES.

Il est à noter, que la mairie n'a pas donné d'avis suite aux courriers transmis par le représentant de l'Etat. Toutefois M. Le Maire de Carnoules, avait fait part d'observations dans un courrier en date 19 octobre 2021, transmis à SNCF Réseau.

Ce dernier mentionnait plusieurs points tels que :

- l'aiguillage concernant la voie de stockage qui semble très éloignée de la Gare, pour éviter des travaux d'allongement de la 3ème voie,
- de conserver la hauteur existante du pont rail chemin des Trois Ponts,
- de créer un pôle multimodal non évoqué sur l'aménagement du parking compte tenu que ce dernier est occupé à 60% de passagers résidant sur d'autres communes,
- que ce pôle multimodal prenne en compte les axes routiers le desservant, d'où la nécessité d'envisager la reprise de l'ouvrage RD13 à proximité de la gare.

Points que Mme Ramone Adjointe à l'urbanisme a rappelé lors de la permanence du CE en date du 28 février 2022 (R1415).

Également la communauté « CŒUR DU VAR » a fait part de ces remarques sur le redimensionnement du pont sur la RD 13, de maintenir la hauteur de l'autre pont Rail rue des maisons neuves, l'aiguillage de la voie de stockage trop éloigné de la gare, l'aménagement du parking en pôle multimodal avec l'intégration des modes de transports actifs et collectifs.

3.3.13.4. QUESTIONS AU MAITRE D'OUVRAGE

QUESTIONS DU PUBLIC

Autres lignes :

138-A ce jour des usagers venant de Brignoles prennent le train sur CARNOULES.

139-Existe un plan pluriannuel SNCF, qui prendrait en compte la réouverture des ligne Carnoules/Brignoles et Gardanne?

Infrastructures ferroviaires :

140-Compte tenu de l'utilité du passage sous le pont RAIL chemin des Maisons Neuves, pour accéder aux terres agricoles, les personnes souhaitent avoir les renseignements les plus précis sur le dimensionnement de cet ouvrage et surtout son gabarit futur ?

La demande se porte également sur le pont de la RD13 tout proche de la gare dont le dimensionnement n'est pas suffisant pour organiser un double sens et sa hauteur ne permet pas le passage des BUS.

Multimodal Voiture /Train :

141-Le futur dimensionnement du parking d'environ 100 places supplémentaires par rapport à l'existant, est-il en correspondance avec l'urbanisation prévue sur la commune de Carnoules et des communes, avoisinantes avec des utilisateurs potentiels pour se rendre sur le bassin d'emplois Toulonnais ?

142-Ce parking sera -t-il un PEM, Pôle d'Echange Multi-modal ?

Nuisances pour les riverains :

143-Le Maître d'Ouvrage peut-il compléter les informations données pour rassurer les usagers sur leurs déplacements quotidiens et sur leur cadre de vie compte tenu des travaux en périphérie, sur l'emprise ferroviaire ?

Offre Ferroviaire : Le Dossier LNPCA phase 1 et 2 ne comprend pas les divers aménagements, mises aux normes ou rénovation des installations intérieures et extérieures des bâtiments existants et de

ses locaux. D'autre part les usagers posent la question sur le cadencement des horaires de nuit insuffisant.

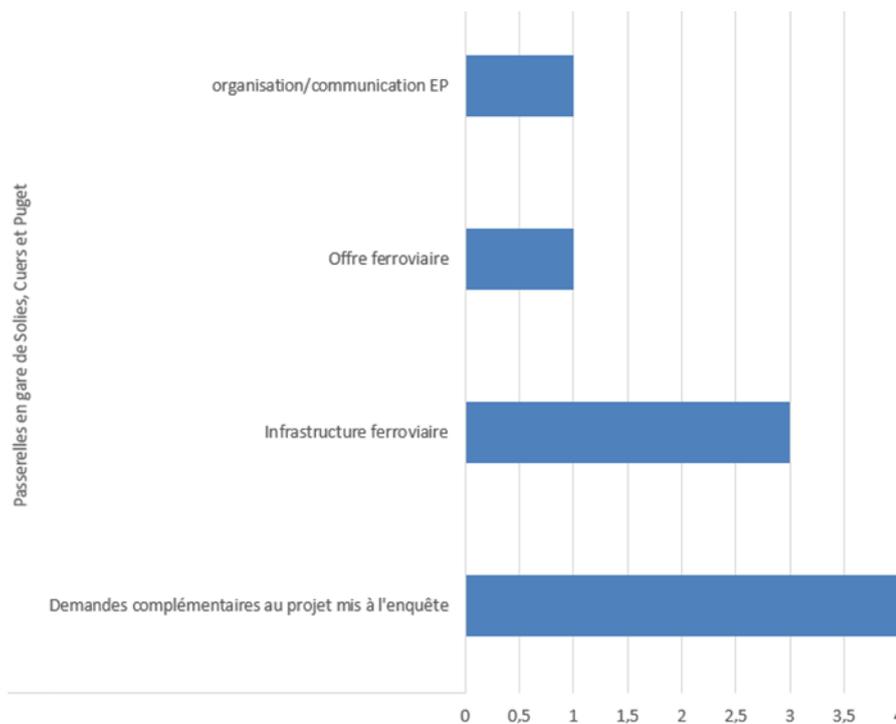
144-La SNCF a-t-elle prévu à court ou à moyen terme un plan pluriannuel de rénovation des infrastructures et superstructures (les gares particulièrement) nécessaires au fonctionnement de la ligne mais aussi une amélioration de la logistique pour les utilisateurs (billeterie, panneaux d'affichage...)?

3.3.14. PASSERELLE EN GARE DE SOLLIES, CUERS ET PUGET

3.3.14.1. BILAN CHIFFRE

Nombre de contributions	Nombre d'observations	Pétitions
3	3	-

3.3.14.2. THEMES PRINCIPAUX SOULEVES



**Certaines observations ont été traitées dans les sujets transverses*

Le constat actuel décrit des traversés de voies dangereuses.

Les réalisations futures résoudront l'ensemble des difficultés rencontrées actuellement et offriront une sécurisation des franchissements en passerelles : modernes et adaptées aux PMR et cyclistes avec ascenseurs.

Les trois contributeurs ont pris acte des avantages de ces futures réalisations.

3.3.14.3. RAPPEL DES PRINCIPAUX POINTS EVOQUES PAR LES PPA

Aucun

3.3.14.4. QUESTIONS AU MAITRE D'OUVRAGE

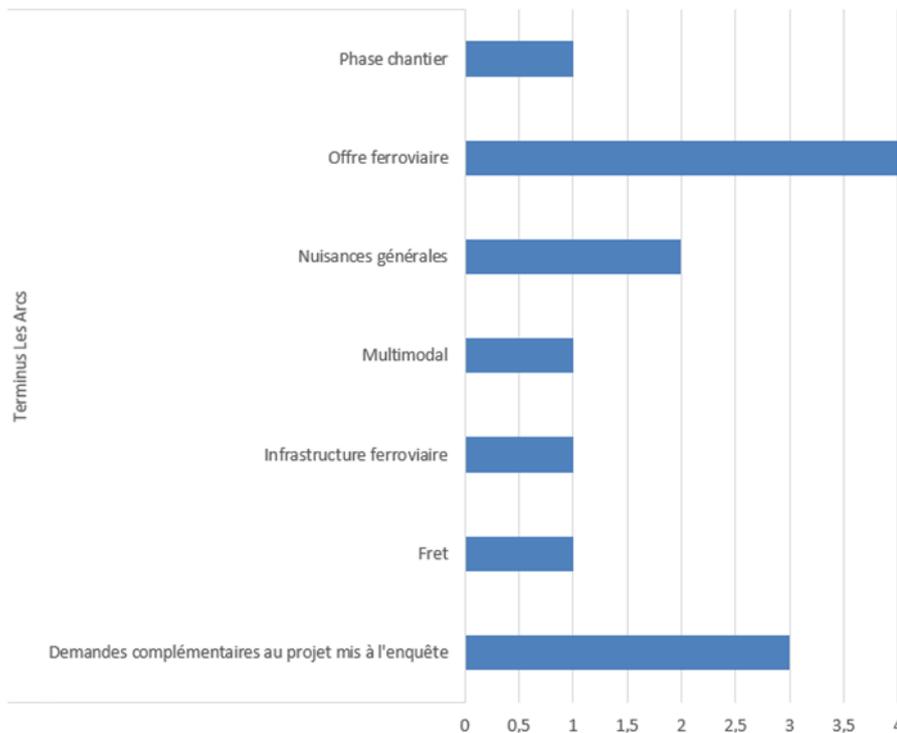
Aucune

3.3.15. TERMINUS LES ARCS

3.3.15.1. BILAN CHIFFRE

Nombre de contributions	Nombre d'observations	Pétitions
9	13	0

3.3.15.2. THEMES PRINCIPAUX SOULEVES



Il convient de noter en préambule le faible nombre de contributions ayant trait au chantier des Arcs et le fait que les observations s'appliquent davantage à ce qui n'est pas prévu par le chantier, mise à part une observation considérant que l'augmentation de la fréquence des trains va ipso facto augmenter les nuisances sonores des riverains des voies, et plaide donc pour la mise en place d'un dispositif adapté à cette protection auditive.

En outre, selon les contributeurs, le TGV ne dessert quasiment pas la gare des Arcs, alors qu'elle est vitale pour le moyen et le haut Var. Le fait de devoir prendre le TGV à Saint-Raphaël pour rejoindre Paris est ainsi mis en relief. Il est ainsi souhaité davantage de trains et plus réguliers entre Saint-Raphaël et Les Arcs, ce qui ne semble pas prévu.

Quant à la voie supplémentaire en projet, elle est considérée comme n'apportant pas de plus-value en la matière.

Par ailleurs la réouverture de la ligne Les Arcs Draguignan et son prolongement vers Fayence est évoquée comme pouvant permettre le désenclavement de l'arrière-pays varois.

Il est également demandé, de manière anecdotique, un changement d'appellation ou de numérotation des voies ferroviaires pour davantage de lisibilité des usagers.

Dans une autre rubrique, l'utilisation de la zone logistique des Bréguières, proche de la gare, est suggérée comme possible pôle intermodal du centre Var dans le cadre d'une promotion attendue du fret VF.

Enfin, il convient de noter une proposition d'aménager la gare des Arcs de manière à en faire la future gare LGV du centre Var annoncée par les phases 3 et 4, arguant du fait que la clientèle est aux Arcs Draguignan, et que la zone, de surcroît "hors d'eau", ce qui n'est pas le cas du Muy, et que son ouverture Nord et Sud par prolongement du souterrain vers la zone commerciale existante faciliterait l'installation de parkings dont la nécessité d'ores et déjà avérée est appelée à croître à terme.

3.3.15.3. RAPPELS DES PRINCIPAUX POINTS SOULEVES PAR LES PPA

Sans objet

3.3.15.4. QUESTIONS AU MAITRE D'OUVRAGE

145-La desserte de la Ville de Draguignan (dont la gare est de facto celle des Arcs) n'est pas prévue puisque le dossier fait état de la confirmation de son abandon et de la mise en place en substitution, mais à moyen terme, d'une ligne de bus rapide et protégée. Ce projet de liaison BHNS est-il conduit en liaison avec la communauté d'agglomération dracénoise ?

146-La zone logistique des Bréguières est-elle l'objet d'études prospectives pour le développement de l'intermodalité (fret VF).

147-Est-il envisageable, voire possible d'augmenter le nombre de TER desservant la gare des Arcs de manière plus significative ?

148-La question des nuisances sonores provoquées à la fois par la durée de travaux et par l'augmentation de la fréquence des trains est-elle prise en compte dans le catalogue des mesures à prendre par le maître d'ouvrage ?

149-La perspective de l'aménagement de la gare des Arcs comme future gare TGV centre Var en substitution de celle, hypothétique, du Muy, a-t-elle été étudiée ?

3.3.16. GARE TER CANNES MARCHANDISES ET RENFORCEMENT IFTE

3.3.16.1. BILAN CHIFFRE

Nombre de contributions	Nombre d'observations	Pétitions
201	1279	150 lettres type

1279 observations ont été déposées par des intervenants dont la typologie est précisée ci-après.

Particuliers (1125 observations)

Associations (16 observations)

Président Conseil syndical (@70) - Présidente du conseil syndical (297) - Fédération Régionale FNE PACA (1045) - Association DEPART (1086) - FNE Provence Alpes Côte d'Azur (1096) - association Basta Ligne Nouvelle Biot (1174) - membre de l'association Choisir Le Vélo (1180) - LAID BOUZETIT (1230) - Syndicat d'Initiative et de Défense de Cannes La Bocca (1264 – 1439 - 1633) -- Association de Défense de l'Environnement de Biot et des AM (ASEB-AM)(1286) –

Elus (1)

Monsieur LISNARD Maire de Cannes et Président de la communauté d'Agglomération Cannes Pays de Lérins (1453) 1 lettre – 1 Délibération du Conseil municipal – 1 délibération du conseil communautaire

Partenaire socio-éco / organisation professionnelle et Autres (137 observations)

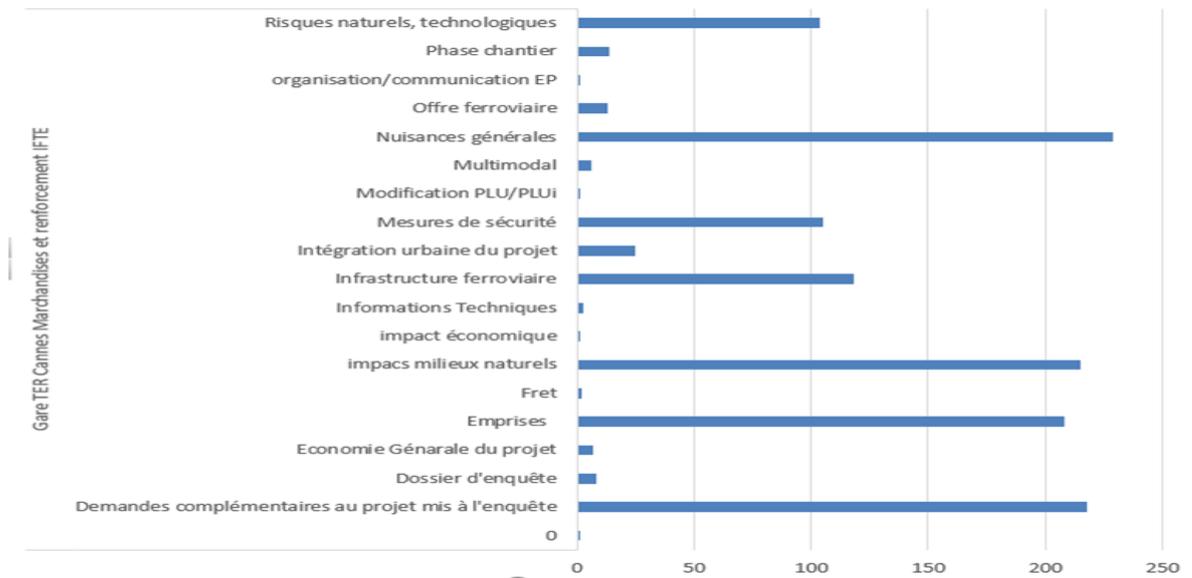
SID (Syndicat d'Initiative et de Défense de Cannes la Bocca) (1323-1325) - CCI NICE COTE D'AZUR (1336) et autres dont TORGEIR MJR GRIMSRUD (360) - ARH BELLONI (675) - Syndic NGI/FONCIA (760)- FRANOIS NGO XUAN COI (861 - CORINNE MEYNET (907) - SARL THB (1050)

Les contributions ont été déposées en majorité par des particuliers avec une forte mobilisations des copropriétaires des résidences limitrophes au projet en particulier la Résidence de Royal Palm et les immeubles de Cannes Midi.

On relève sur l'opération Gare Cannes Marchandise à La Bocca :

- 15 avis favorables ,
- 970 avis favorables avec réserves ,
- 184 avis défavorables
- 79 réserves pour inquiétudes sans prendre de position
- 11 demandes d'informations

3.3.16.2. THEMES PRINCIPAUX SOULEVES



La majorité des copropriétaires de la résidence Royal Palm et des immeubles de Cannes Midi manifestent leurs préoccupations et inquiétudes générées par le projet d'implantation de la nouvelle gare avec les infrastructures associées à l'ouest de leur propriété. Ils considèrent que leur résidence sera entourée d'un anneau de métal de béton, de bruit et de pollution.

- ✓ Bruit (99 observations)
- ✓ Pollution atmosphérique due à la poussière des freins très corrosive (99 observations)
- ✓ Pollution lumineuse liée à l'éclairage de la station vers la Résidence (99 observations)
- ✓ Sécurité des immeubles aux risques d'intrusion et de vandalisme
- ✓ Co-visibilité et atteinte d'intimité des riverains proches de la passerelle Ville-Ville de Cannes La Bocca (les riverains du bâtiment le plus proche de la passerelle dont l'obs 424)
- ✓ Nuisances pendant et après les travaux dues aux poussières et dégradations
- ✓ Impact de l'implantation de la gare dans l'environnement immédiat
- ✓ Risques inondations (99 observations)
- ✓ Dévalorisation des biens immobiliers
- ✓ Dédommagement des désordres constatés, l'équipement de fenêtre double vitrage
- ✓ Déplacement de la gare Cannes Marchandises pour l'éloigner des immeubles
- ✓ Suppression du bâtiment voyageur Sud et de la passerelle attenante
- ✓ Déplacement de la gare
- ✓ Suppression du kiosque (bâtiment sud)
- ✓ Déplacement des voies et quais de 30 à 60 m pour éloigner le bruit sur le périmètre
- ✓ Concertation pour le choix du site
- ✓ Intégration de la passerelle dans le paysage
- ✓ Intermodalité/ aménagement de voie
- ✓ Relocalisation des entreprises CCI

3.3.16.3. Principaux points soulevés par les PPA

La ville de Cannes a émis un avis favorable au projet avec les demandes suivantes :

- Que les nécessaires réductions et suppressions d’espaces verts et d’arbres remarquables qui sont opérés doivent pouvoir être compensées au m² près
- Qu’un bilan des espaces verts supprimés et créés à l’échelle des périmètres d’études doit figurer dans le dossier avec l’objectif de retrouver à minima la surface des espaces verts et les arbres de haute tige.
- Concernant la phase chantier :
 - il y a lieu de s’interroger sur la nécessité de supprimer les espaces verts protégés sur le secteur rue Louis Braille et sur le jardin privatif de la résidence « Mer Plages » pour l’installation des deux bases de vie en phase chantier.
 - Pour la 1^{ière}, chantier limité aux surfaces minérales existantes qui paraît être conforme à la réglementation d’urbanisme, SNCF Réseau pourra utilement étudier la faisabilité réglementaire et juridique d’installer une base de vie tout en conservant l’espace vert du PLU actuel sur ce site.
 - Pour la 2^{ième}, installation de chantier prévue dans le jardin privatif de la résidence “Mer et Plages” qui joue un rôle de poumon vert dans le secteur, SNCF Réseau doit étudier avec précision le besoin de mobiliser ce terrain avant de supprimer la protection actuelle du zonage réglementaire du PLU. L’identification de ce lieu en espace vert protégé au PLU s’accompagne de prescriptions laissant la possibilité d’une installation de chantier occupant 30% de sa surface.

“Sauf à démontrer une impossibilité technique ou réglementaire, la ville de Cannes demande que la protection “espaces vert protégé” sur ces 2 sites soit conservée”.

- SNCF Réseau doit s’assurer en amont de toute réalisation, de la non aggravation et du non déplacement des risques inondations. Il avait convenu de la nécessité de réaliser lors des phases 1 et 2 un pont cadre sous la gare TER permettant une transparence hydraulique. La ville de Cannes demande à ce que cet ouvrage soit inclus dans le projet.
- La ville de Cannes demande à SNCF Réseau une vigilance particulière en phase chantier pour éviter tout impact sur le bâti existant et l’environnement et assurer en lien avec les services municipaux une circulation routière et piétonne fluide.

En conclusion la ville de Cannes émet un avis favorable au projet de DUP valant mise en compatibilité du PLU de Cannes sous réserve de la prise en compte des observations émises.

Intégration de la passerelle ville-ville dans le paysage

Dans le cadre de l’enquête publique, le maire de Cannes et président de la Communauté d’Agglomération de Cannes Pays de Lérins “CACPL” (R1453) a adressé une lettre en date du 25 février 2022 accompagnée des délibérations de la ville de Cannes et de la CACPL sur le projet LNPCA. Il soutient favorablement le projet auquel il a été associé dans son élaboration.

Dans la lettre du 25 février en réponse à nos échanges avec 3 membres de la commission en visioconférence il renouvelle la demande concernant les risques d’inondations :
 Une complexité supplémentaire forte à laquelle le projet urbain Cannes Bocca Grand Ouest est confronté est le risque d’inondation, relativement important dans la vallée de la Siagne et sur les vallons côtiers cannois, dont la Frayère et la Roquebillière qui passent à proximité immédiate du site de Cannes Marchandises, ce qui contraint fortement les capacités d’urbanisation de la zone. Pour permettre la sécurisation de l’ensemble de la zone contre des inondations de type “3 octobre 2015” la

Mairie et le CACPL envisage le dévoiement de la partie terminale du cours d'eau de la Frayère précisément à l'emplacement à l'endroit prévu pour la future gare TER/TGV du SICASIL.

Le début de la réalisation de ce dévoiement du cours d'eau pourrait donc être concomitant avec la réalisation des travaux de la nouvelle gare TER prévu dans le cadre de la phase 2 du projet LNPCA.

3.3.16.4. QUESTIONS AU MAITRE D'OUVRAGE

Par le public

150--Les résidents de la Résidence ROYAL PALM se sont fortement mobilisés et organisés pour exprimer leurs doléances. Ils sont favorables au projet dans la mesure où leurs demandes sont prises en compte pour la préservation de leur qualité de vie. Des résidents des immeubles de Cannes Midi ont émis les mêmes préoccupations. Les principales questions ont été regroupées par thématique sont les suivantes :

Bruit

151--Les requérants font état des nuisances sonores liées à l'augmentation du trafic ferroviaire compte-tenu du nouveau cadencement (passage de 6 trains à l'heure dans chaque sens), augmentation de la circulation, voitures accédant à la gare auquel s'ajoute le trafic généré par le dépose-minute. Les nuisances sonores provenant des annonces phoniques en gare sont également évoquées,

152-- Afin de limiter les nuisances sonores et la pollution atmosphérique dues à l'augmentation du trafic ferroviaire et des voitures ils demandent :

- a) le recul des rails de 30m à 60m afin d'éloigner le bruit le plus possible de la résidence en faisant état du nouveau cadencement (passage de 6 trains à l'heure dans chaque sens)**
- b) La construction d'un mur anti-bruit avec l'intégration d'un toit sur toute l'emprise cadastrale de la résidence afin d'isoler le bâtiment côté Ouest, Nord et Est,**
- c) le recul des quais, en lien avec les rails, mais également d'enfermer complètement la structure de la gare avec une enveloppe insonorisée.**
- d) la suppression du dépose minute, à côté du bâtiment A, sur le boulevard du Midi, déjà très encombré et de le prévoir un dépose-minute uniquement sur le boulevard Nord, artère moins fréquentée avec une circulation plus fluide**
- e) le traitement des annonces phoniques en gare**

Atteinte à la vie privée

153- Afin de limiter la pollution lumineuse ils demandent de ne pas diriger l'éclairage de la station vers les Résidences

154-Quelles solutions comptez-vous mettre en œuvre pour traiter la co-visibilité des résidents des bâtiments surplombés par la passerelle au-dessus des caténaires qui relie les bâtiments voyageurs Nord et Sud et qui demandent à ce que leur intimité soit préservée de la vue des passants sur cet ouvrage

La sécurité de la Résidence ROYAL PALM

155-Pour éviter les risques d'intrusion et de vandalisme, les copropriétaires demandent la construction d'une clôture de sécurité à manivelle haute résistance de 3 m avant les travaux.

b) Ils demandent également la plantation de haies autour de la résidence (arbustes épineux) pour rendre l'escalade plus difficile.

156- Ils souhaitent l'installation de caméras de surveillance avec une surveillance renforcée au niveau de tous les accès de leur Résidence

Nuisances pendant et après la réalisation des travaux :

157- Les requérants s'inquiètent de l'impact négatif du projet sur leurs biens immobiliers en phase travaux et à l'issue de la mise en service du projet

Ils demandent un engagement de la SNCF pour un nettoyage régulier des poussières nocives du béton pour la santé et l'agression sur la peinture des bâtiments lors du chantier. Un nettoyage est également demandé pour assurer la propreté autour de la gare résultant des comportements inciviques (déchets, tag...)

Déplacement de la gare

158- Certains déposants dont R197, R-R 424- R297 demandent le déplacement de la gare à l'est pour l'éloigner des voies ferrées afin de réduire les nuisances sonores pour la résidence Royal Palm et les immeubles de Cannes Midi

159-D'autres déposants dont E 716 ou E 761 ? @834 proposent de déplacer la gare à 200m à l'est sur des terrains appartenant à la SNCF.

Suppression du Bâtiment Voyageur Sud (Kiosque)

160-Certains requérants ne voient pas la nécessité de conserver ce kiosque qui supprime les tennis, la végétation actuelle devant le Sicasil et qui permet de supprimer toutes les nuisances relatives au projet.

Impact de la gare sur le paysage :

161-la position de la future gare doit tenir compte du projet de la municipalité de Cannes pour une intégration harmonieuse dans le paysage

162- le dépôt de matériel et les hangars de maintenance à l'Est de la résidence doivent être soignés pour limiter leur impact visuel.

163-il est demandé de végétaliser la passerelle des 2 côtés,

164-de préserver la végétation existante et les espaces verts, de réduire le bétonnage au profit des espaces verts

Risques inondations

165-Les études révèlent que le Bât Nord de la gare Boulevard de la Roubine sera construit en zone inondable avec le risque d'inondation du premier étage. La présence actuelle de végétation sur le boulevard de la roubine permet d'absorber des quantités d'eau importantes, le fait d'ajouter du béton dans une zone classée inondable aura des répercussions lors de pluies diluviennes, ce risque n'est pas pris en considération, d'autant plus que la résidence est construite dans une cuvette.

Les copropriétaires demandent l'installation d'un système de drainage et d'assainissement pour la résidence à l'instar de celui prévu pour le bâtiment Sud.

166- Les résidents de ROYAL PALM demande des études supplémentaires sur les risques d'inondation

Dévalorisation des biens immobiliers :

167- Les requérants exigent que l'ensemble de ces propositions devront être satisfaites pour éviter une démarche juridique débouchant sur une demande d'indemnisation pour la perte de locations et pour le prix de vente des appartements.

La Présidente du Conseil Syndical Cannes Midi (R297) précise que l'expropriation des tennis va entraîner une dévalorisation des biens immobiliers.

168-Il est demandé s'il est prévu un dédommagement des propriétaires concernés pour la pose d'un double vitrage pour se protéger du bruit.

Concertation

Des requérants, contre le choix du Sicasil, indiquent que les résultats de la concertation ne reflètent pas la réalité et la juge anti-démocratique, en particulier pour les propriétaires étrangers absents non informés sur le projet.

169- Ils demandent une nouvelle concertation dans de bonnes conditions pour réparer cette injustice.

Intermodalité /aménagement

170-Concernant cette thématique on relève les observations suivantes :

- Nécessité d'aménager l'avenue de la Roubine-
- Pourquoi une entrée Bd du Midi alors que l'entrée principale est côté Av de Roubine
- R424 : propose de construire la passerelle d'accès aux quais pour qu'elle descende vers les résidences Cannes Midi
- Nécessité d'augmenter le nombre de bus de l'entrée de La Bocca vers la nouvelle gare.
- Pourquoi ne pas faire une ligne tramway allant de Cannes Centre à gare de marchandises pour pallier la suppression de Cannes La Bocca ?

Relocalisation des entreprises

171- La CCI 06 considère que les incidences de la réalisation de la nouvelle gare sur les activités existantes doivent apparaître clairement. Il est conclu que le projet n'a lui-même pas d'incidence significative. Cette approche nous paraît contestable d'autant plus que le projet urbain n'a pour l'heure pas fait l'objet d'une présentation détaillée au public mettant en lumière ses impacts précis sur les établissements du quartier.

PAR LES PPA

172- Il est stratégique que le projet LNPCA prenne en compte dès à présent ce dévoiement de la Frayère dans ses études, afin notamment que la réalisation des ouvrages hydrauliques de franchissement inférieur puisse être envisagée sous les voies circulées au moment de la réalisation de la nouvelle gare TER.

- Dans la délibération de la CACPL du 27/12/2021 les élus sur le projet technique de la passerelle Ville-Ville font les observations suivantes :

173-Le projet doit faire figurer une largeur de la passerelle cohérente avec celle de la coulée verte au droit des terrains de tennis et du bâtiment du Sicasil pour répondre à la volonté des élus de prolonger la future coulée verte de Bocca Cabana

174-Cette passerelle doit être un élément architectural prégnant dans le paysage pour une véritable promenade paysagère vers le littoral.

Les questions de la commission :

175-Quelles sont les mesures envisagées par SNCF-R pour pallier toutes les nuisances évoquées, bruits, atteinte à la vie privée, sécurité des copropriétés

176-La proposition de déplacer la gare Cannes-Marchandises vers l'Est afin de l'éloigner des résidences existantes peut-elle être prise en compte ?

177-L'éloignement des voies et quais de 30 à 60 m peut-elle être prise en compte ?

178-De nombreux déposants contestent les conditions dans lesquelles la concertation a eu lieu et le décompte du résultat ayant conduit au choix du Sicasil par opposition à Pierre Sémard qui présente moins d'inconvénient. Quelle réponse le MO peut-il apporter à la contestation de la concertation ?

179-Pourrait-on envisager de supprimer le bâtiment sud de la gare « biface » et du dépôt minute lié à cette opération ?

180-Face aux inquiétudes des riverains sur les dégâts provoqués par les inondations passées le MO donnera-t-il suite à la demande d'installation d'un système de drainage et d'assainissement pour la résidence à l'instar de celui prévu pour le bâtiment Sud.

181-Quelle réponse apportée à la demande du maire de Cannes et Président de la CACPL concernant la prise en compte le dévoiement de la Frayère dès à présent dans les études des ouvrages hydrauliques ?

182-Quelle réponse apportez-vous à la demande des élus de la CACPL concernant le dimensionnement de la passerelle en cohérence avec la coulée verte et son aspect architectural intégré dans le paysage pour une véritable promenade paysagère vers le littoral ?

183-Quelle réponse pouvez apporter à la CCI 06 pour avoir mentionné dans le dossier que le projet n'a pas d'incidence significative alors qu'il n'a pas fait l'objet d'une présentation détaillée au public mettant en lumière ses impacts précis sur les établissements du quartier ? .Envisagez-vous une réunion avec le public concerné ?

3.3.17. BIFURCATION CANNES/ GRASSE

3.3.17.1. BILAN CHIFFRE

Nombre de contributions	Nombre d'observations	Pétitions
147	383	

La majorité des contributions a été déposée par des particuliers.

Trois associations se sont exprimées :

- SID, Syndicat d'Initiatives et de Défense de Cannes-La -Bocca (@1223 - @1160 - @1230 - @1326 – R1633)
- Basta Ligne Nouvelle @1174
- DEPART @1086
- Choisir le Vélo @1180

On note la participation d'élus et collectivités :

- M. le Président de la Communauté d'agglomération du Pays de Grasse (CAPG), Maire de Grasse - E1252
- M. le Maire de MOUGINS - @1370
- Madame l'adjointe au Maire de Mouans-Sartoux, Conseillère Départementale des Alpes-Maritimes et Vice-Présidente de la CAPG (Communauté d'agglomération du Pays de Grasse) - E1157
- M. le conseiller municipal de MOUANS-SARTOUX - @1370

Et des partenaires socio-économiques ou organisations socio-professionnelles :

- C.C.I. Nice-Côte d'Azur @1336
- Clinique Le Méridien SA INSTITUTS D'HELIOThERAPIE @216
- SCI WYGAMER R289

Ainsi que :

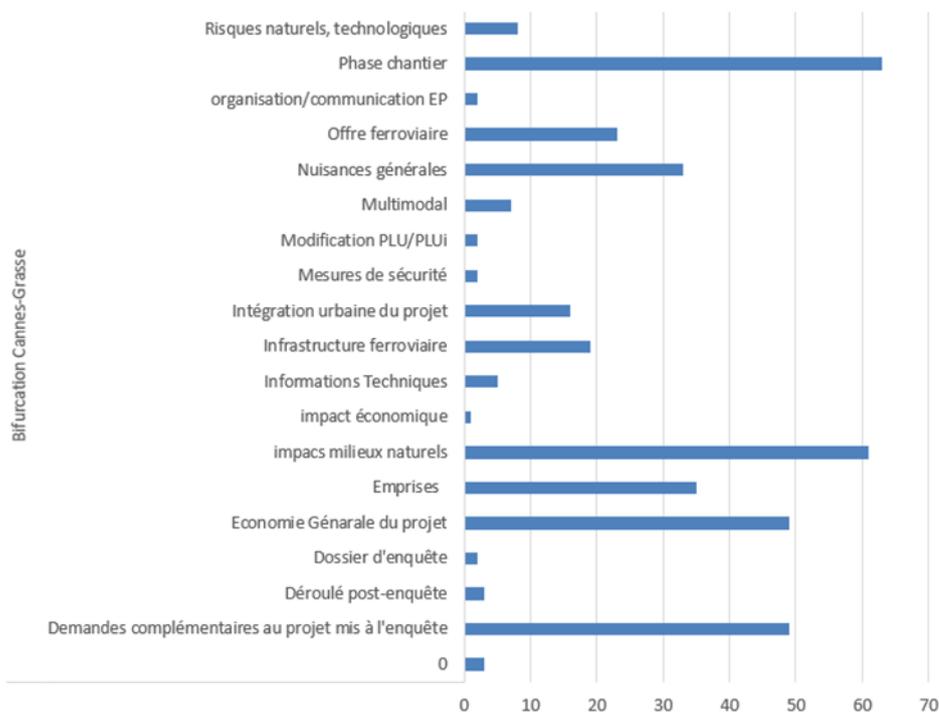
- Conseil syndical du Château de la Mer@1116
- Copropriété Résidence Mer et Plage (142 copropriétaires) E171 et R149
- Conseil syndical Cannes-Beach C1649

Deux réunions se sont tenues durant l'enquête publique :

- ✓ Une réunion entre la commission et les élus de la commune de Cannes, le 14 janvier 2022.
- ✓ Une réunion avec M. le Maire de Grasse, Président de la Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse (CAPG), Vice-Président du Conseil Départemental 06 et M. le Maire de Mouans-Sartoux , Vice- Président de la CAPG, le 3 février 2022.

Lors de ces réunions, les élus ont insisté pour que la bifurcation Cannes-Grasse se fasse sans rupture de charge.

3.3.17.2. THEMES PRINCIPAUX SOULEVES



Globalement, les observations portées sur la bifurcation Cannes/Grasses se composent de riverains/propriétaires et de quelques usagers de la ligne Cannes-Grasse. Les observations sont majoritairement défavorables.

1. RUPTURE DE CHARGE ET MAINTIEN DE L'ACTUELLE GARE DE CANNES-LA-BOCCA (20 OBSERVATIONS)

Les propriétaires des résidences riveraines de l'opération, comme le Château de la Mer, les Terrasses de Cannes, Cannes les Plages, Résidence Montmajour, se sont exprimés défavorablement sur le projet. Ces personnes estiment qu'il est inutile de dépenser autant d'argent et de créer des nuisances importantes pour les riverains de l'opération "Bifurcation Cannes-Grasse", en maintenant un raccordement de cette ligne à la ligne Marseille-Nice qui longe le littoral. Elles s'appuient sur la variante proposée lors de la concertation de 2019 par le Syndicat d'Initiative et de défense de Cannes la Bocca (SID) qui consiste à créer une rupture de charge pour la ligne Cannes-Grasse et de maintenir la gare actuelle de Cannes-La Bocca sans créer de voie supplémentaire au Nord de celle existante. Elles avancent l'argument d'une faible fréquentation de cette ligne au regard des impacts négatifs et coûteux que les travaux vont engendrer. Certaines d'entre elles précisent que l'étude comparative présentée dans le dossier est largement insuffisante en matière qualitative et quantitative, sur le degré d'accessibilité de cette proposition (contributions n° R175, @194, E286, R292, R294, R295, R299, E300, R304, E344, @350, E380, @387, R419, R420, R422, @432, @449, @492, @496)

On notera que quelques observations sont favorables à un maintien de cette ligne sans rupture de charge, elles sont donc favorables au projet proposé (@71, @384, @422 et @491).

2. CADRE DE VIE/IMPACT PAYSAGER ET JARDINS (DONT PASSERELLE) (22 OBSERVATIONS)

Les requérants ayant participé à l'enquête considèrent que le projet engendrera une dévalorisation de leur cadre de vie et notamment du contexte paysager au droit de l'emprise des travaux, principalement de la 3^{ème} voie enterrée. Les raisons invoquées sont principalement :

- La réalisation de passerelles aériennes pour permettre l'accès à la mer, dont la conception dénature le site et réduit les perceptions visuelles des résidences, vers le littoral,
- La bétonisation du site et l'accroissement de l'emprise ferroviaire,
- La suppression de certains « espaces verts », ou « espace végétalisés », jardins privatifs et arbres,
- La modification du Boulevard de la Mer,
- La mise en place de caténaires, aiguillages, postes électriques,
- L'augmentation des nuisances acoustiques et vibrations,

En conséquence, ils sollicitent :

- D'organiser les accès à la mer via des passages souterrains et de supprimer les passerelles,
- De végétaliser le site, notamment au droit de la couverture de la troisième voie, en concertation avec les riverains,
- De préserver les espaces verts et EVP, arbres et tout espaces végétalisés,
- De prolonger le terrier à l'Est principalement et à minima 100m après la résidence « Cannes Beach »,
- De maintenir la possibilité de circulation sur le boulevard de la Mer, et d'assurer une qualité paysagère de ce dernier,
- De mettre en place des dispositifs de lutte contre les nuisances acoustiques.

3. BRUIT ET VIBRATION - IMPACT SUR LE CADRE DE VIE EN PHASE CHANTIER ET EXPLOITATION (90 OBSERVATIONS)

Les requérants s'inquiètent des impacts sur leur cadre de vie engendré par les nuisances acoustiques et vibratoires en phase chantier puis à l'issue de la mise en service du projet. Ils sollicitent notamment que soient prises des dispositions techniques fortes et complètes pour réduire ces nuisances.

4. IMPACT SUR LE BATI, FONCIER - PARCELLAIRE + INDEMNISATIONS POSSIBLES POUR PERTE DE VALEUR/EXPLOITATION LOCATIVES (35 OBSERVATIONS)

Les requérants s'inquiètent de l'impact négatif du projet sur leurs biens immobiliers en phase travaux et à l'issue de la mise en service du projet, engendrée par :

- La perte de valeur de leurs biens immobiliers dû à la détérioration du cadre de vie (impact paysager notamment des passerelles, acoustique, vibratoire...),
- L'emprise du projet sur les propriétés privées, et le rétablissement à l'identique des clôtures notamment au droit du Boulevard de la Mer, et des jardins privatifs,
- La perte d'exploitation lors de la phase travaux, en raison de l'impossibilité de louer ces derniers, ou spécifiquement pour la Clinique « le Méridien », qui potentiellement, ne pourra

plus accueillir de résidents dont la nécessité de repos n'est pas compatible avec le déroulement du chantier et ses nuisances sonores et vibratoires,

La résidence "Cannes les Plages" qui correspond à la parcelle AR 309, dispose d'une jouissance de fait sur la parcelle AR 321. Cette dernière, appartenant à la mairie de Cannes, est un jardin privatif dont les résidents ont la jouissance.

La parcelle AR 321, est concernée par un emplacement réservé désigné IC.2 au PLU, conformément à l'article L 151-38 du Code de l'Urbanisme. Cet emplacement réservé a pour désignation "création de voirie ou d'infrastructure pour transport en commun et aménagements d'espaces publics" compatible avec le projet du Maître d'Ouvrage.

Le projet tel que proposé par le Maître d'Ouvrage n'impacte qu'une partie de la parcelle AR 321 sans impacter la parcelle AR 309., une partie des "jardins" présents sur cette parcelle ne sera à priori, pas impactée.

Les résidents, conscient de la situation de cet espace, souhaitent connaître le devenir de ce qu'ils considèrent comme étant « leur jardin ». Contributions n°@20, @45, @148, @194, @216, @298, @576, R106, R176, R292, E286, E300, E344, E400.

5. IMPACT SUR LE BATI/FONDATIONS EN PHASE TRAVAUX ET EXPLOITATION (2 OBSERVATIONS) (VIBRATIONS, GEOTECHNIQUE, CIRCULATION EAU SOUTERRAINE)

Une résidente du "Château de la Mer " s'inquiète de l'incidence des travaux sur le bâtiment de sa résidence en raison des vibrations du chantier et des impacts de la circulation de l'eau pluviales et souterraines (rabattement de nappes) qui vont se rapprocher du bâtiment et qui pourraient impacter les fondations.

6. ACCES A LA MER EN PHASE TRAVAUX ET EN PHASE EXPLOITATION (110 OBSERVATIONS)

Les requérants s'inquiètent du maintien des accès à la mer pendant la phase chantier tout comme en phase exploitation, compte tenu de la suppression des passages souterrains dits du square Morès et Anick Galéra, et souhaitent que ces derniers soient maintenus.

Ils sont opposés à l'aménagement de passerelle aériennes, principalement en raison de l'impact paysager pour les résidents, mais aussi pour des raisons de coût et de sécurité (La position haute des passerelles permet aux utilisateurs d'avoir une vue sur les résidences privées et sur l'école toute proche).

Ils dénoncent le fait que l'utilisation de passerelles ne permet pas l'accès aux personnes à mobilité réduite, où que les dispositions à prendre pour leur permettre cet accès (ascenseur) engendrent un coût élevé et une contrainte d'exploitation notable.

Ils souhaitent que soit maintenus les passages souterrains depuis le square Morès et Anick Galéra, tout comme l'accès privatif au square Morès depuis la résidence « Château de la Mer ». (E300, E344, E400, E401, E402, E620, @20, @132, @281, @284, @298, @387, @432, @492, @576)

7. MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME - SUPPRESSION ESPACES VERTS PROTEGES (EVP) ET ARBRES REMARQUABLES (2 OBSERVATIONS)

Certains requérant dénonce l'impact du projet sur 3 arbres dits "remarquables », dont deux sont intégrés dans des emprises ferroviaires (propriété SNCF) et un est intégré au sein du "square Morès". Ils dénoncent le fait que ces arbres sont identifiés dans le zonage du Plan Local d'Urbanisme

(PLU) de la Ville de Cannes, conformément à l'article L 151-23 du Code de l'Urbanisme et que les dispositions du PLU ne permettent pas leur abattage.

Par ailleurs, il peut être noté que le projet impacte de la même façon, des Espaces Verts Protégés et un Espace Boisé Classé, au droit desquels, des arbres sont également présents.

8. ORGANISATION GENERALE DU CHANTIER

Certains requérant dénoncent une durée de travaux de 5 ans alors que le dossier soumis à l'enquête évoque une durée de 3.5 ans (E300, E400, @194, @298, @387). Ils s'inquiètent des nuisances engendrées par la circulation des camions et engins de chantiers, de l'organisation des bases de chantiers, notamment au droit de la résidence « Cannes Beach ».

3.3.17.3. RAPPEL DES PRINCIPAUX POINTS SOULEVES PAR LES PPA

La ville de Cannes a émis un avis favorable au projet avec les demandes suivantes :

- Que les nécessaires réductions et suppressions d'espaces verts et d'arbres remarquables qui sont opérés doivent pouvoir être compensés au m² près ;
- Qu'un bilan des espaces verts supprimés et créés à l'échelle des périmètres d'études doit figurer dans le dossier avec l'objectif de retrouver à minima la surface des espaces verts et les arbres de haute tige.

Concernant la phase chantier :

- il y a lieu de s'interroger sur la nécessité de supprimer les espaces verts protégés sur le secteur rue Louis Braille et sur le jardin privatif de la résidence « Mer Plages » pour l'installation des deux bases de vie en phase chantier.
- Pour la 1^{ère} chantier limitée aux surfaces minérales existantes qui paraît être conforme à la réglementation d'urbanisme, SNCF Réseau pourra utilement étudier la faisabilité réglementaire et juridique d'installer une base de vie tout en conservant l'espace vert du PLU actuel sur ce site.
- Pour la 2^{ème} installation de chantier prévue dans le jardin privatif de la résidence "Mer et Plages" qui joue un rôle de poumon vert dans le secteur, SNCF Réseau doit étudier avec précision le besoin de mobiliser ce terrain avant de supprimer la protection actuelle du zonage réglementaire du PLU. L'identification de ce lieu en espace vert protégé au PLU s'accompagne de prescriptions laissant la possibilité d'une installation de chantier occupant 30% de sa surface.
- "Sauf à démontrer une impossibilité technique ou réglementaire, la ville de Cannes demande que la protection "espaces vert protégé" sur ces 2 sites soit conservés".
- SNCF Réseau doit s'assurer en amont de toute réalisation, de la non aggravation et du non déplacement des risques inondations. Il avait convenu de la nécessité de réaliser lors des phases 1 et 2 un pont cadre sous la gare TER permettant une transparence hydraulique. La ville de Cannes demande à ce que cet ouvrage soit inclus dans le projet.
- La ville de Cannes demande à SNCF Réseau une vigilance particulière en phase chantier pour éviter tout impact sur le bâti existant et l'environnement et assurer en lien avec les services municipaux une circulation routière et piétonne fluide.

En conclusion la ville de Cannes émet un avis favorable au projet de DUP valant mise en compatibilité du PLU de Cannes sous réserve de la prise en compte des observations émises.

3.3.17.4. QUESTIONS AU MAITRE D'OUVRAGE

Point 1. RUPTURE DE CHARGE ET MAINTIEN DE L'ACTUELLE GARE DE CANNES-LA-BOCCA

184-Que répond le Maître d'Ouvrage à l'affirmation selon laquelle les études qualitatives et quantitatives à l'origine du choix de la variante retenue pour la "bifurcation Cannes-Grasse" (présenté dans le dossier d'enquête) sont largement insuffisantes ?

Point 2. CADRE DE VIE/IMPACT PAYSAGER ET JARDINS (DONT PASSERELLE)

185-Le Maître d'Ouvrage peut-il s'engager à organiser une concertation auprès des résidents pour concevoir avec eux, les modalités de réaménagement du site, notamment des espaces verts et végétalisation du site ?

186-Le Maître d'Ouvrage peut-il prévoir une meilleure intégration paysagère des ouvrages aériens (

187-Le Maître d'Ouvrage peut-il préciser quelle sera la situation de la troisième voie « en terrier » ou en « aérien », pour chaque résidence depuis la résidence « La Licorne », jusqu'à la résidence « Cannes Beach », mais aussi la position des ouvrages annexes (aiguillages, postes électriques...) ?

188-Le Maître d'Ouvrage peut-il préciser la faisabilité d'une prolongation de la position enterrée de cette troisième voie à minima 100m à l'Est de la résidence « Cannes Beach » ?

Point 3. BRUIT ET VIBRATION - IMPACT SUR LE CADRE DE VIE EN PHASE CHANTIER ET EN PHASE EXPLOITATION

189- Bien que les études aient montré qu'à la mise en service, le projet n'aurait aucun impact sur l'ambiance acoustique du site et que les seuils règlementaires en termes de bruit et vibrations n'étaient pas dépassés, le Maître d'Ouvrage peut-il prévoir la mise en place de mesure de protection contre le bruit et les vibrations du type écran acoustique/mur antibruit, panneaux absorbants/absorbeurs sur rails lors de la pose des traverses, gestion des vitesses... ?

Point 4. IMPACT SUR LE BATI, FONCIER - PARCELLAIRE + INDEMNISATIONS POSSIBLES POUR PERTE DE VALEUR/EXPLOITATION LOCATIVES

190-La résidence "cannes les plages" qui correspond à la parcelle AR 309, dispose d'une jouissance de fait sur la parcelle AR 321. Cette dernière, appartenant à la mairie de Cannes, est un jardin privatif dont les résidents ont la jouissance.

191-Le maître d'ouvrage peut-il préciser la situation juridique de cette parcelle et le devenir des jardins pour les résidents ?

192-Quelles sont les conditions de prise en compte de compensations éventuelles pour pertes financières liées à l'absence ou diminution des locations et/ou dépréciation en cas de vente (justifiée), durant la phase travaux ?

Point 5. IMPACT SUR LE BATI/FONDATEMENTS EN PHASE TRAVAUX ET EXPLOITATION (VIBRATIONS, GEOTECHNIQUE, CIRCULATION EAU SOUTERRAINE)

193-Le Maître d'Ouvrage peut-il préciser les dispositions qu'il compte mettre en place pour sécuriser la structure des bâtis existants ?

194-Le Maître d’Ouvrage peut-il préciser les dispositions qu’il compte mettre en place pour gérer les phénomènes de ruissellements (eaux pluviales) et de circulation d’eau souterraines ?

195-Le Maître d’Ouvrage peut-il préciser la distance séparant chaque résidence du point de terrassement le plus proche dans le cadre de la réalisation des fouilles du terrier, la profondeur de ces fouilles et les mesures de confortement prises pour éviter les effondrements ?

Point 6. ACCES A LA MER EN PHASE TRAVAUX ET EN PHASE EXPLOITATION

196-Le Maître d’Ouvrage peut-il préciser les dispositions qu’il compte mettre en place pour garantir les accès à la mer pendant la phase chantier et la phase exploitation ?

197-Le Maître d’Ouvrage peut-il garantir que l’accès privatif au square Morès depuis la résidence « Château de la Mer » sera maintenu en phase chantier puis à l’issue de la mise en service du projet ?

Point 7. MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME - SUPPRESSION ESPACES VERTS PROTEGES (EVP) ET ARBRES REMARQUABLES

198-Le maître d'ouvrage compte-t-il prendre des mesures pour la protection des arbres remarquables identifiés dans les plans de zonage du PLU de la Ville de Cannes et dans ce cas peut-il préciser lesquelles ?

199-La même question s'applique aux Espaces Verts Protégés et un Espace Boisé Classé, au droit desquels, des arbres sont également présents.

Point 8. ORGANISATION GENERALE DU CHANTIER

200-Le Maître d’Ouvrage peut-il préciser la durée des travaux de la bifurcation de Cannes Grasse et la date prévisionnelle de démarrage de ces derniers ?

201-Le Maître d’Ouvrage peut-il présenter un plan de circulation qui sera imposés aux acteurs du chantier ?

3.3.18. CANNES CENTRE

3.3.18.1. BILAN CHIFFRE

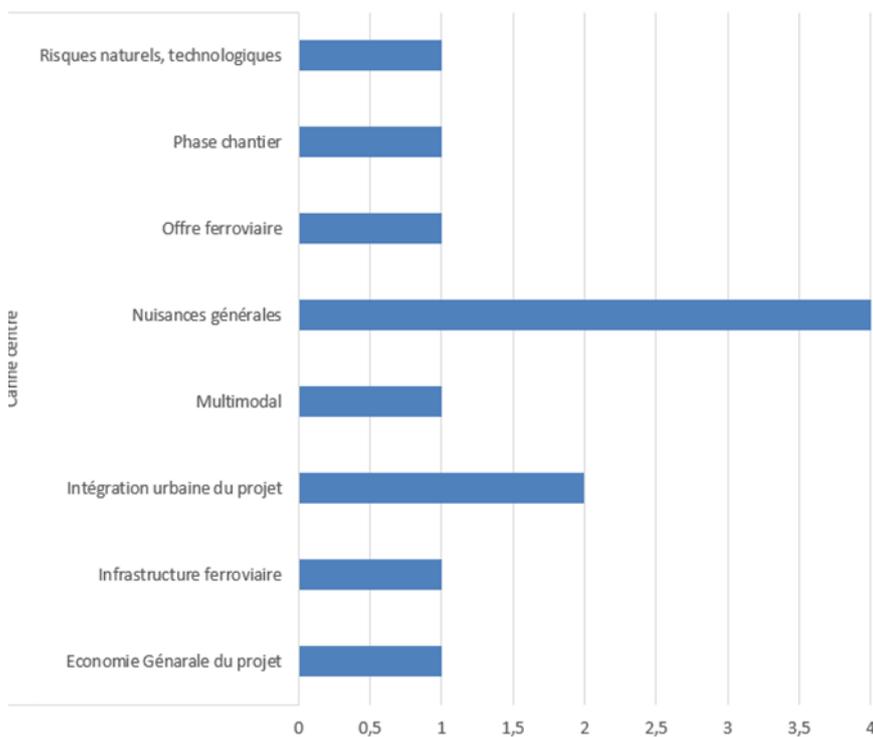
Nombre de contributions	Nombre d'observations	Pétitions
10	12	-

Les 12 observations ont été déposées par des particuliers et 1 élu

Les particuliers ont manifesté les avis suivants :

- 4 avis favorables ,
- 2 avis favorables avec réserves ,
- 4 avis défavorables

3.3.18.2. THEMES PRINCIPAUX SOULEVES



Bruit

Le bruit est le thème le plus souvent évoqué, en particulier par les riverains des quartiers nord de la gare qui souhaitent qu'une solution soit mise en place pour atténuer ce type de nuisance en provenance de la gare : bruits de circulation des rames accru par l'augmentation du trafic ferroviaire et les annonces sonores.

Nuisances travaux – Dédommagements des désordres

Les nuisances liées aux travaux ont également été mentionnées : les personnes concernées demandent des indemnités quelles que soient les conditions d'usage : pertes d'exploitation, pertes de valeur en cas de vente mais également troubles pour les occupants des logements.

Inondations

On relève des inquiétudes au niveau des inondations par débordement de la Siagne en référence aux dernières crues qui ont fait des victimes.

Aménagements

Pour ce qui concerne le service ferroviaire, des demandes existent pour que les passages souterrains d'accès aux quais débouchent sur le boulevard d'Alsace afin d'éviter aux usagers de ce quartier de devoir emprunter 2 passages souterrains pour prendre le train.

Offres ferroviaires

Le manque de correspondance et le temps insuffisant pour le changement des trains entre la ligne de Grasse et les TGV vers Paris est souligné.

3.3.18.3. RAPPEL DES PRINCIPAUX POINTS SOULEVÉS PAR LES PPA

La ville de Cannes a émis un avis favorable au projet avec les demandes suivantes :

- Que les nécessaires réductions et suppressions d'espaces verts et d'arbres remarquables qui sont opérés doivent pouvoir être compensés au m² près ;
- Qu'un bilan des espaces verts supprimés et créés à l'échelle des périmètres d'études doit figurer dans le dossier avec l'objectif de retrouver à minima la surface des espaces verts et les arbres de haute tige.

Concernant la phase chantier :

- il y a lieu de s'interroger sur la nécessité de supprimer les espaces verts protégés sur le secteur rue Louis Braille et sur le jardin privatif de la résidence « Mer Plages » pour l'installation des deux bases de vie en phase chantier.
- Pour la 1^{ère} chantier limitée aux surfaces minérales existantes qui paraît être conforme à la réglementation d'urbanisme, SNCF Réseau pourra utilement étudier la faisabilité réglementaire et juridique d'installer une base de vie tout en conservant l'espace vert du PLU actuel sur ce site.
- Pour la 2^{ème} installation de chantier prévue dans le jardin privatif de la résidence "Mer et Plages" qui joue un rôle de poumon vert dans le secteur, SNCF Réseau doit étudier avec précision le besoin de mobiliser ce terrain avant de supprimer la protection actuelle du zonage réglementaire du PLU. L'identification de ce lieu en espace vert protégé au PLU s'accompagne de prescriptions laissant la possibilité d'une installation de chantier occupant 30% de sa surface.
- "Sauf à démontrer une impossibilité technique ou réglementaire, la ville de Cannes demande que la protection "espaces vert protégé" sur ces 2 sites soit conservés".

- SNCF Réseau doit s'assurer en amont de toute réalisation, de la non aggravation et du non déplacement des risques inondations. Il avait convenu de la nécessité de réaliser lors des phases 1 et 2 un pont cadre sous la gare TER permettant une transparence hydraulique. La ville de Cannes demande à ce que cet ouvrage soit inclus dans le projet.

- La ville de Cannes demande à SNCF Réseau une vigilance particulière en phase chantier pour éviter tout impact sur le bâti existant et l'environnement et assurer en lien avec les services municipaux une circulation routière et piétonne fluide.

En conclusion la ville de Cannes émet un avis favorable au projet de DUP valant mise en compatibilité du PLU de Cannes sous réserve de la prise en compte des observations émises.

- Dans sa contribution déposée le 28 février 2022, le maire de Cannes , rappelle que la création de la 4^{ème} voie va conduire à la construction de 2 passages souterrains d'accès aux quais depuis le bâtiment voyageur.

Il demande, à l'occasion de ces travaux , de prévoir que l'un des deux débouche sur le Bd Alsace Lorraine permettant de créer un accès direct aux quais depuis la façade Nord de la gare

3.3.18.4. QUESTIONS AU MAITRE D'OUVRAGE

Questions du Public

202- Quels dispositifs allez-vous mettre en œuvre pour la protection contre le bruit ?

203-Quelles dispositions allez-vous mettre en œuvre pour assurer le moins de gêne possible pour la réalisation des travaux ?

204-Quels sont les dédommagements prévus pour les désordres et nuisances constatés par les travaux à proximité des immeubles face à la gare,?

205-Les risques inondations ont été minimisés, quels dispositifs allez-vous mettre en œuvre pour éviter de vivre de nouvelles crues importantes générées par les débordements de la Foux?

206-Quelle suite allez- vous donner à la demande de prolongation d'un passage souterrain jusqu'au Bd Alsace Lorraine pour faciliter l'accès à la gare des habitants situés au nord des voies ferrées

207-Pouvez-vous aménager les horaires des TER Grasse- Cannes pour faciliter les correspondances avec celles des TGV Nice Paris avec la prise en compte d'un temps d'accès suffisant pour le changement de train ?

Questions des PPA

208-Quelle réponse apportez-vous à la demande du maire de Cannes concernant l'accès à la gare pour les habitants situés au nord des voies ferrée

Questions de la Commission

209-La gare de Cannes centre a été dévastée par les inondations dues aux intempéries de 2015 avec les débordements du ruisseau de la Foux, sous forme d'écoulement pluvial généralisé. Le dossier qualifie les risques naturels liés aux eaux souterraines et superficielles d'enjeux forts.

210-La gare de Cannes centre a été dévastée par les inondations dues aux intempéries de 2015 avec les débordements du ruisseau de la Foux, sous forme d'écoulement pluvial généralisé. Le dossier qualifie les risques naturels liés aux eaux souterraines et superficielles d'enjeux forts.

Les études hydrauliques ont-elles bien pris en compte tous les paramètres pour le dimensionnement des mesures d'évitement et de réduction nécessaires pour faire face à des intempéries aussi fortes ou du type Alex? En qualité d'entreprise publique à caractère industriel, avez-vous pris des dispositions pour anticiper ce type d'inondation comme retour d'expériences, pour faire face à ce type de risques s'il devait se reproduire sur les installations de Cannes et Cannes La Bocca ?

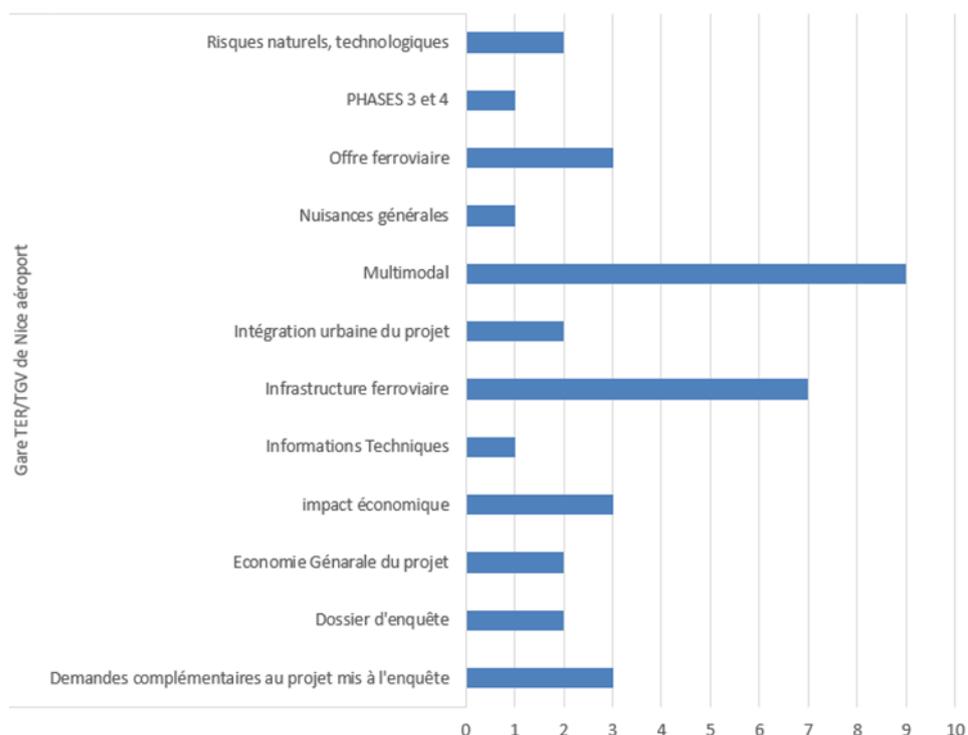
3.3.19. GARE TGV/TER NICE AEROPORT

3.3.19.1. BILAN CHIFFRE

Nombre de contributions	Nombre d'observations	Pétitions
27	37	0

Les observations reçues pour l'aménagement de la Gare TGV de Nice-Aéroport ont été formulées par des usagers du trains (particuliers), des associations (Fédération du BTP 06, Association DEPART, Collectif sauvegarder et promouvoir la ligne Nice – Sospel - Breil - Tende – Cuneo) des élus ou institutionnels (Commune de Mougins). Les observations formulées sont majoritairement favorables.

3.3.19.2. THEMES PRINCIPAUX SOULEVES



1. Multimodal – Vélo/train :

Globalement, la position géographique de la nouvelle Gare Nice-Aéroport (proche aéroport, autoroute, réseau Tram et Bus...) est appréciée et le caractère multimodal n'est pas remis en cause, sauf exception.

La CCI (@1136) souligne la position stratégique des gares Nice-Aéroport. Sur les effets du projet pour la circulation automobile, elle note les effets graduels (augmentation de la circulation à l'échelle du quartier de la gare, mais diminution globale à une échelle plus large) du projet de Nice Aéroport mais aurait souhaité que les cartes des niveaux de circulation soient plus lisibles. La CCI souhaite un confortement de l'intermodalité notamment par la mise en place d'un parking vélo. Elle se dit satisfaite du dimensionnement évolutif des parking de l'opération. Elle est favorable au projet

et souligne son intérêt pour l'ensemble des modes de déplacements, et souligne les effets positifs du projet sur la fluidification des bus.

L'Association « DEPART » souligne la complémentarité entre la nouvelle gare de Nice-Aéroport et l'aéroport pour désenclaver la région PACA.

Un requérant (@937) souligne que le projet devrait permettre aux habitants du bassin grassois de rejoindre en TER l'aéroport sans être contraints de prendre la voiture individuelle soit pour un déplacement en avion, soit pour accéder au réseau de transports en commun de l'agglomération niçoise.

Le Collectif sauvegarder et promouvoir la ligne Nice – Sospel - Breil - Tende – Cuneo (@1156) sollicitent la possibilité de créer une liaison de la ligne Nice/Breil vers Nice Aéroport en vue de ne pas isoler cette ligne du reste du réseau, de permettre aux habitants de ces vallées de bénéficier de l'offre multimodale, aux voyageurs et touristes d'accéder depuis l'aéroport, directement à ces vallées.

Dans la même logique, un requérant (R1070) sollicite une voie en impasse au droit de la Gare de Nice Aéroport, pour prolonger tous les TER Nice-Breil-Tende sur Nice aéroport et ouvrir la vallée du paillon et Roya et fluidifier le trafic routier sur l'axe sud-ouest/nord-est et éviter une circulation routière compliquée pour les habitants du paillon se rendant vers l'ouest de Nice.

Un requérant sollicite des précisions sur l'organisation des parkings vélos autour de la future gare Nice-Aéroport (@17). Il sollicite une accentuation de l'offre multimodale, une densification des moyens de transports notamment le TER.

Un requérant qui soutient le projet fait remarquer qu'il conviendrait d'avancer l'horaire des trains de la ligne Grasse/Cannes pour une meilleure coordination dans l'intermodalité.

Un requérant regrette la position excentrée, selon lui, de la Gare de Nice Aéroport par rapport aux habitations et souhaite la création d'une halte TER au droit de Magnan pour éviter une rupture de charge avec le Tram.

2. Informations techniques :

Un requérant souhaite que le parking connecté à la future gare Nice Aéroport prévu sur le lot 5.7, et répartis sur 8 niveaux soit repensé avec une hauteur moins importante en répartissant les places de parking le lot 5.7 et 5.8 pour éviter le phénomène des ombres portées sur les bâtiments voisins (@83).

3. Impacts économiques :

Plusieurs entreprises soulignent les difficultés de déplacement rencontrées dans la région niçoise, soutiennent le projet et soulignent ses impacts positifs sur le contexte économique local (@119, @249, @382).

La commune de Mougins souscrit pleinement à la construction de la nouvelle gare de TGV TER de Nice aéroport.

Plusieurs requérants ainsi que le Collectif sauvegarder et promouvoir la ligne Nice – Sospel - Breil - Tende – Cuneo (@1156) sollicitent la possibilité de créer une liaison de la ligne Nice/Breil vers Nice Aéroport en vue de ne pas isoler cette ligne du reste du réseau, de permettre de désenclaver les vallées du Paillon et de la Roya vers l'Ouest, et donner à ses habitants la possibilité d'accéder au bassin d'emplois situé à l'Ouest de Nice (Basse Vallée du Var, Arénas, MIN...) de prendre l'avion d'offrir un accès Direct aux voyageurs vers ces vallées.

Ces requérants demandent que le quai dédié à cette ligne, quai N°5, au droit de la gare de Nice ne soit pas en impasse et qu'un quai puisse accueillir la rame en gare de Nice Aéroport. Les requérants soulignent que, l'étude d'impact se limitant au cadre proche, ne tient pas compte de l'impact sur les vallées du Paillon et de la Roya.

Les requérants soulignent l'importance de cette ligne qui est transfrontalière et qui a prouvé toute sa force suite aux événements du 02 Octobre 2020, tempête Alex, suite à laquelle, elle est devenue un moyen d'accès et de communication indispensable.

Ils précisent que dans le cadre de la labellisation EUSALP, la ligne ferroviaire transfrontalière Nice-Turin en 2021, peut permettre de bénéficier des financements européens dans le cadre du Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe. (MIE).

Ceci ouvre la voie pour que cette ligne soit considérée comme un élément de raccordement dans le grand réseau européen RET-T.

(*) EUSALP, la mise en œuvre de la Stratégie macro-régionale de l'UE pour la Région Alpine. Objectif : fournir un cadre global, durable et à long terme pour la coordination des politiques, le renforcement de la coopération territoriale et la mise en œuvre d'actions pour atteindre les objectifs convenus.

Deux observations soulignent que la nouvelle gare de Nice Aéroport ne doit pas limiter le fret nécessaires aux activités de la plaine du Var.

4. Infrastructures ferroviaires :

Un requérant regrette le manque d'ambition du projet et l'illustre par le fait que la future gare de Nice-Aéroport ne proposera que 4 voies à quai (@585).

Le requérant s'inquiète de l'impact de la Nouvelle Gare de Nice Aéroport sur le TER en cas de perturbation compte tenu du dimensionnement de la nouvelle gare à 6 voies.

Le choix d'arrêt systématique de tous les trains, TAGV ou TER, en gare de Nice-Aéroport vise à réguler (domestiquer) le passage de Nice-Aéroport à Nice-Ville. Le requérant craint que cette régulation ne se fasse au détriment du TER en cas de perturbation.

5. Risques naturels et environnement :

Plusieurs requérants soulignent un manque de prise en compte des risques naturels (inondation et séisme) au droit de la future gare de Nice-Aéroport (@544-9, @1174, @1384). En s'appuyant sur l'Avis de l'Autorité Environnementale, délibéré n° 2021-100 adopté le 18 novembre 2021 sur la ligne nouvelle Provence-Côte d'Azur, une requérante (@1384) Conseillère Municipale de la Ville de Nice, représentant le groupe Ecologiste souhaite attirer l'attention sur les points suivants :

- L'intégralité de la Zac Grand Arenas se trouve en secteur d'aléa fort à très fort de débordement du Var. Or, l'Agence environnementale a recommandé :

“d'éviter toute urbanisation dans les zones d'aléa fort ou très fort du scénario moyen du TRI et de conditionner les autres urbanisations à des mesures d'évitement ou de réduction de l'exposition à des crues rapides, et de proposer des mesures de réduction de la vulnérabilité.”

- Si la plateforme et la gare sont bien prévues au-dessus de la cote des plus hautes eaux, l'ensemble du secteur - et notamment les accès piétons et le pôle d'échanges - est susceptible

de connaître des hauteurs d'eau entre 6 et 9 mètres. Les piliers qui supportent le parvis hors d'eau de la gare routière actuellement en construction seront donc en zone inondable.

- Comme le rappelle l'Agence environnementale :

"la gare est à cheval sur les zones B2 et B3 du PPR séisme de la commune de Nice présentant en conséquence un important risque de liquéfaction. Pour la gare, la seule application des règles constructives prescrites par le PPR n'est pas suffisante pour démontrer qu'elle résistera à un séisme de référence, qui doit être défini sur la base des caractéristiques des séismes historiques, compte tenu des liens de la gare avec le remblai. Pourtant, l'étude d'impact générale conclut à des incidences résiduelles non notables sans mesure spécifique."

- Les possibilités d'effets cumulés sont nombreuses, principalement avec l'ensemble des aménagements de l'OIN de la basse vallée du Var, mais aussi avec l'extension du terminal T2 de l'aéroport de Nice.

La requérante demande des études et notamment une nouvelle étude d'impact sur l'implantation de la Gare de Nice Saint Sylvestre/Aéroport :

- Une étude d'impact complète sur le grand Arénas soit liée à cette concertation.
- Une évaluation des risques sismiques.
- Une évaluation des risques de submersion marine.
- Une étude sur le bilan hydrique de la zone.
- Une évaluation des risques inondations ainsi que d'engager la révision du PPRI sans délai,
- Une analyse des conséquences des aménagements de la Zac Grand Arénas sur la santé humaine et le paysage niçois.

Une requérante (@544) considère que l'analyse des impacts et des risques (inondation, séismes, pollution, géologie, acoustique, urbanisme, augmentation du trafic routier induit) est incomplète. Elle cite également l'avis de l'Autorité Environnementale, délibéré n° 2021-100 adopté le 18 novembre 2021

- "l'analyse des risques de tsunami (enjeu fort pour la côte d'azur - octobre 1979) n'est pas abordée",
- Sur le cahier de NICE : "des carences sérieuses et des erreurs factuelles", "L'analyse fait l'impasse sur la plupart des enjeux importants".

« un accès piéton est susceptible de connaître des hauteurs d'eau entre 6 et 9 mètres", "gare à cheval sur zone B2 et B3 du PPR séisme", "avec effet lithologique", "présentant un important risque de liquéfaction ».

"Pour la gare, la seule application des règles constructives prescrites par le PPR n'est pas suffisante pour démontrer qu'elle résistera à un séisme de référence"

"Le dossier accorde le primat aux plans de prévention des risques d'inondation (PPRI), affirmant qu'ils sont la traduction de la prise en compte des risques dans l'aménagement du territoire et relativise la portée des cartes des territoires à risque important d'inondation (TRI)³¹, définis en application de la directive cadre sur les inondations.

Elle considère que certains PPRI sont anciens alors que les cartes des TRI prennent en compte la connaissance la plus récente des aléas.

- Les études sur les secteurs des opérations notamment Nice aéroport sont de niveau 1, le plus complet, sont malgré tout incomplètes :

C'est manifeste pour les tronçons routiers de la ZAC grand Arénas qui connaîtront une augmentation de trafic de 29%" (page 27) alors que projet est présenté comme sans incidence".

- "seule la contribution acoustique des voies ferroviaires avec les trains en circulation est analysée. Cette contribution n'est pas cumulée avec les bruits d'autres origines. Une telle approche ne garantit pas une information complète du public.(...)"
- "Pour la partie vibration l'étude d'impact ne les aborde qu'en termes de risques de dommages aux structures sans aborder la gêne liée aux bruits solidiens",
- Sur l'analyse des effets cumulés : "Elle apparaît cependant le plus souvent très superficielle et survalorisant les incidences positives, sans approfondir les incidences cumulées négatives..."

Un requérant souligne les effets positifs sur la réduction indispensable des émissions de CO², et qu'il est impératif de préparer l'adjonction d'un autre mode d'accessibilité mettant en œuvre un transport décarboné, rapide et efficace, que la ligne actuelle ne remplit absolument pas cette mission.

Un requérant souligne un manque de prise en compte des risques naturels (inondation et séisme) au droit de la future garde de Nice-Aéroport, et cite l'avis de l'Autorité Environnementale (@544-9).

3.3.19.3. RAPPEL DES PRINCIPAUX POINTS SOULEVES PAR LES PPA

Aucune PPA ne s'est prononcée sur cette opération en amont de l'enquête publique, ni pendant son déroulement.

3.3.19.4. QUESTIONS AU MAITRE D'OUVRAGE

211- Le Maître d'Ouvrage peut-il préciser l'organisation des « parkings vélos » prévus à la réalisation dans le cadre projet ?

212- Le Maître d'Ouvrage peut-il préciser la faisabilité de l'étalement du parking voiture sur les lots 5.7 et 5.8 en vue de diminuer la hauteur de celui-ci et d'éviter le phénomène des ombre portées sur les bâtiments voisins ? (@83)

213-

Le Maître d'Ouvrage peut-il préciser les réponses qu'il a apportées à l'avis de l'AE pour l'opération de Nice-Aéroport, sur les thématiques des risques naturels, de la transparence hydraulique du projet, la tenue du remblai ferroviaire, et des effets cumulés avec l'aéroport de Nice mais aussi les autres opérations (Zac Grand Arénas, OIN Basse Vallée du Var ?

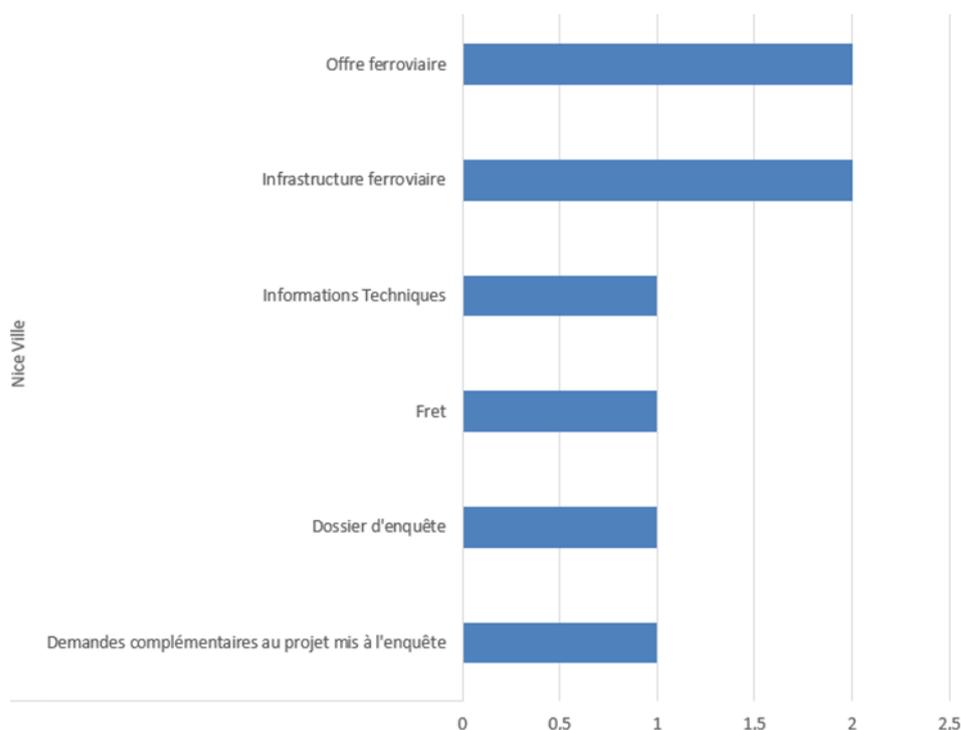
214 Dans l'objectif de lier la ligne Nice/Breil/Tende à l'offre multimodale de Nice Aéroport et de contribuer au désenclavement des vallées, est-il possible d'envisager la création d'une voie en impasse au droit de la Gare de Nice Aéroport destinée à recevoir les rames de cette ligne au droit de la Gare de Nice aéroport sans changement de train ?

3.3.20. NICE VILLE

3.3.20.1. BILAN CHIFFRE

Nombre de contributions	Nombre d'observations	Pétitions
4	8	0

3.3.20.2. THEMES PRINCIPAUX SOULEVES ET COMMENTAIRES



Aucun thème commun ne se dégage des contributions et observations reçues pour cette opération.

Un correspondant s'inquiète de savoir si un abri est prévu pour protéger des intempéries les voyageurs sur le futur quai 5.

Une proposition est faite afin que la nouvelle voie I soit passante et non en impasse pour favoriser la desserte fret de la ligne de Breil.

Il est également proposé de raccorder la ligne Nice – Digne à la gare centrale de Nice-ville, en prévoyant une gare pour desservir le lycée d'Estienne d'Orves.

La création d'une 3^{ème} voie entre Nice–Aéroport et Nice-ville est évoquée pour fluidifier le trafic.

3.3.20.3. PRINCIPAUX POINTS SOULEVES PAR LES PPA

Les Personnes Publiques Associées ne se sont pas exprimées sur ce sujet.

3.3.20.4. QUESTIONS AU MAITRE D'OUVRAGE

215- Un abri est-il prévu pour le futur quai 5 ? (1070-4)

216-En gare de Nice, comment se fera la circulation des trains de fret en provenance de l'ouest et en direction de Breil/Tende ? (1070-5)

217-Le raccordement de la ligne Nice – Digne à la gare de Nice-centre est-il possible ? Si oui, une gare pour desservir le lycée d'Estienne d'Orves peut-elle être créée ? (1070-6)

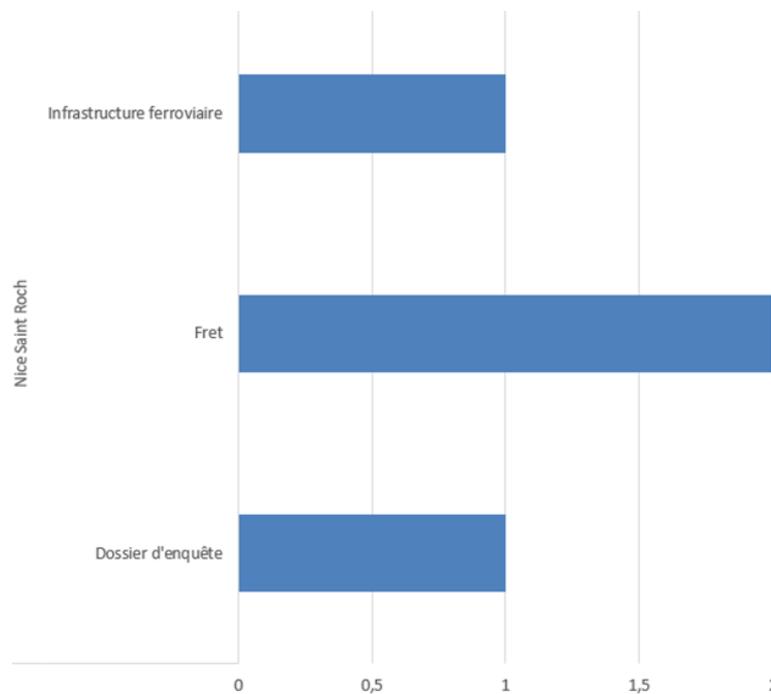
218-La création d'une 3^{ème} voie entre Nice-Aéroport et Nice-ville serait-elle susceptible de fluidifier le trafic ? (1070-8)

3.3.21. NICE SAINT ROCH

3.3.21.1. BILAN CHIFFRE

Nombre de contributions	Nombre d'observations	Pétitions
3	4	-

3.3.21.2. THEMES PRINCIPAUX SOULEVES



L'Association FNE PACA s'est exprimée sur les thèmes suivants :

- ✓ Installations de Nice-Saint-Roch pour l'accueil de dessertes logistiques ferroviaires
- ✓ Chargement et déchargement de ferroutage à hauteur de la halte de l'Ariane
- ✓ Report modal

Elle demande par les observations R1045- @1093 que :

- les installations de Nice-Saint - Roch doivent être préservées pour permettre l'accueil de dessertes logistiques ferroviaires
- Soit étudié qu'à hauteur de la halte de l'Ariane (ex faisceau Gerlan) , la possibilité de transformer ce lieu pour une zone de chargement et déchargement de ferroutage (quitte à couvrir en ce lieu la pénétrante routière) sachant que l'entrée/sortie de l'A8 Nice Est est toute proche.

- Le projet est conçu pour répondre à des objectifs environnementaux de transfert modal et permettre une massification des transports de voyageurs de l'ensemble des objectifs

3.3.21.3. RAPPEL DES PRINCIPAUX POINTS SOULEVES PAR LES PPA

Les personnes publiques associées ne se sont pas exprimées sur cette opération, leurs avis sont réputés favorables

3.3.21.4. QUESTIONS AU MAITRE D'OUVRAGE

<p>219-Quelle suite le maitre d'ouvrage compte t-il donner à la demande d'étude au niveau de la halte de l'Ariane pour transformer ce lieu en une zone de déchargement et de déchargement de ferroutage ?</p>
--

3.4. MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME

3.4.1. BILAN CHIFFRE

Communes	Nombre de contributions	Nombre d'observations
Marseille	9	10
Saint Cyr sur mer	5	5
Carnoules	1	1
Cannes	3	3
Autres	3	3
Total	21	22

Les observations déposées se répartissent de la façon suivante :

- 15 particuliers
- 2 partenaire socio- économiques
 - SNCF Immo
 - RTE
- 3 Associations :
 - Saint-Cyr Citoyenne, Ecologque et Sociale
 - Association la Lieutenante
 - 1 autre association
- 2 élus :
 - Maire de Cannes
 - Maire de Saint-Cyr-sur-Mer

3.4.2. THEMES PRINCIPAUX SOULEVES

1/ Suppression des EBC et des EVP (10 observations)

La suppression d'espaces verts est le sujet qui mobilise le plus d'observations. 8 portent sur Marseille (chemin de Saint Jean du Désert) et 2 portent sur la bifurcation Cannes/Grasse. Les habitants contestent la suppression d'espaces verts aux abords de l'emprise stricte du projet. Ils demandent leur maintien voire leur compensation.

2/ Contestation de l'emplacement de la gare de Saint Cyr (4 observations)

Sur la commune de St Cyr, un grand nombre de contributions se sont exprimées sur le dossier de la gare, et 4 sont amenées à contester la mise en compatibilité du PLU. Elles jugent les choix d'aménagement contestables et les arguments erronés. Les impacts sur le quartier ne sont pas pris

en compte : expropriation de plusieurs maisons, de logements, et d'activités, impacts sur la circulation et la vie du quartier actuellement résidentiel. Nombreux sont les habitants qui demandent la prise en compte d'une solution alternative préalable à toute modification de l'OAP Pradeaux-Gare et par là même à la MECDU. Plusieurs dossiers détaillés sont déposés lors de l'enquête.

La commune de Saint Cyr a également déposé à l'enquête un dossier complémentaire sur la modification de l'OAP Pradeaux-Gare, qui précise les aménagements proposés et les incidences sur l'environnement urbain. Elle demande l'intégration de ce dossier dans le MECDU.

3/ Demandes d'informations (2 observations)

Les demandes d'information portent sur les modalités d'emprises : totale ou partielle, et sur les expropriations : demandes sur le zonage et le règlement à l'échelle parcellaire.

4/ Autres demandes (3 observations)

- SNCF immo demande la modification du règlement sur la zone urbaine qui doit accueillir les nouveaux bâtiments des Abeilles
- RTE adresse un dossier pour la prise en compte de ses ouvrages dans l'établissement du projet
- Les habitants du lotissement de la Lieutenante demandent l'inscription d'une Zone de Passage Préférentielle (ZPP) au SCOT Var-Esterel-Côte d'Azur, car l'urbanisation progresse rapidement et risque à terme d'entraîner la modification du tracé actuellement retenu.

3.4.3. RAPPEL DES PRINCIPAUX POINTS SOULEVES PAR LES PPA

La majorité des collectivités territoriales répondent favorablement au projet tout en soulignant les points qu'ils jugent très sensibles (prise en compte des risques, nuisances, relogement, réorganisation réseau routier, développement multimodal, renforcement du stationnement en gare, intégration urbaine des projets).

Les communes de St Cyr et de la Garde n'ont pas répondu au courrier du Préfet.

Parmi les avis émis, aucune remarque ne concerne directement les modalités de la Mise en Compatibilité du Document d'Urbanisme, hormis les réserves de la commune de Cannes qui demande que les suppressions d'espaces verts (EBC, jardins, arbres remarquables) soient compensées au m2 près et qui remet en cause deux suppressions.

Lors de l'enquête, la commune de St Cyr a apporté des compléments qu'elle demande d'intégrer dans le dossier de MECDU.

3.4.4. QUESTIONS AU MAITRE D'OUVRAGE

Questions du public

219-Quelle réponse le MO peut-il apporter aux demandes de maintien des espaces verts et à la demande exprimée par la commune de Cannes sur la compensation des espaces verts détruits, au m2 près ?

220-Que propose le MO pour répondre aux demandes d'une étude complémentaire sur les solutions alternatives de localisation de la gare de St Cyr ?

221-Quelles précisions pouvez-vous apporter sur la demandé de SNCF immo, qui n'est pas évoquée dans le dossier ?

222-Le dossier RTE a-t-il été pris en compte dans les phases préalables du projet ?

Questions de la commission

223-Les dossiers du MECDU méritent des compléments sur plusieurs points :

224-Les modifications d'EBC et de EVP présentées point par point dans chaque dossier ne sont pas localisées. Un plan d'ensemble est indispensable pour localiser les modifications apportées.

225-On ne retrouve-t-on pas dans le dossier de bilan chiffré des emprises du projet (emprise globale et emprise par type de zone). Les chiffres donnés sont partiels et à plusieurs endroits contradictoires. Cette information est nécessaire pour mesurer la part des espaces mobilisés.

226-La réduction des ER libère des terrains que l'on souhaite exproprier. Quelle servitude s'appliquera à ces terrains entre la DUP et l'expropriation ? Un changement de bénéficiaire de l'ER n'était-il pas possible ?

227-En dehors des sous-zonage agricoles appliqués dans le Var, l'adaptation du règlement dans les zones urbaines laisse un très large choix de localisation des zones de travaux, avec le risque de sous-estimer les impacts pour les riverains. Peut-on fixer des conditions plus strictes de localisation des zones de travaux ?

228-Pour la SNCF, les compléments apportés par la municipalité de St Cyr sur l'OAP Pradeaux-Gare répondent-ils aux exigences du projet de DUP et de MECDU ?

3.5. PROJET LNPCA PHASES 3 ET 4

3.5.1. BILAN CHIFFRE

Nombre de contributions	Nombre d'observations	Pétitions
350	380	0

A la clôture de l'enquête on relève 380 observations avec la typologie des déposants suivants :

- Elus /collectivités : 12

Députée Mme GOMEZ-BASSAC - - MAIRIE DE PUGET SUR ARGENS BOUDOUBE - / - Estérel Côte d'Azur Agglomération – MASQUELIER – / CASTEL Mairie / PHILIPPE LEROY TL / Mairie D'EVENOS :MMONIER- BLANDINE – NOVASIK / Communauté d'Agglomération Sud Sainte Baume : MONIER / MAIRIE DE SIGNES / Commune de Villeneuve Loubet : DELAET / Mairie du Beausset : LOTTHMANN / Maire de Mougins : Richard GALY / Conseil Municipal de Marseille Provence

- Associations : 59

Christiane Cousinie (234) / Association Bien Vivre Au Castellet (348) / Collectif stop LGV Sud Sainte Baume (465- 979-1197- 1329- 1369-1375-1399) / Association STOP LGV SANARY (477) / Collectif Est-Var (519) / présidente de l' ADPLG (792) / Association VAEL (826) / Présidente association ASPINA (872) / Association "Les ALM cadre de vie à La Crau" (931) / Association " LES AMIS D'EVENOS" (1022) / ABI - Association Bagnolaise d'Information (1150) / - Fédération Régionale FNE PACA (1045) / Association Syndicale Libre (1054) / Association DEPART (1086) / Collectif AUBAGNE sud (1110) / ASLDL 83480 PUGET-SUR-ARGENS (1119) / CLEMENT (1151) / Association Citoyens au pays-La Chambrette SIGNES (1172) / association Basta Ligne Nouvelle Biot (1173) / Colinéo (1380) / CAROLINE ONOFRI (1390) / Association Basta Ligne Nouvelle BIOT (1173)/ Association Syndicale Libre des Propriétaires du Domaine de la Lieutenante Puget (1636) COLLECTIF SUD SAINTE BAUME (1647) / Association "Vivre à Gémenos"(1288)

- Partenaires socio-économiques et autres : 8

SNSF Réseau / ODG les vins de Bandol / Avocat / CCI 06 -Collectif Est-Var / Lotissement La Lieutenante / Collectif Stop LVG Sainte Baume / Syndicat des vins "Côtes de Provence" reconnu ODG

- Particuliers : 289

Sur l'ensemble des observations on note les orientations suivantes pour les phases 3 et 4 :

- ✓ Favorables : 20
- ✓ Favorables avec réserves : 7
- ✓ Défavorables : 258
- ✓ Neutre avec demandes de précision : 25
- ✓ Inquiétudes sans prise de position : 27

✓ Autres : 6

3.5.2. POINTS PARTICULIERS EVOQUES

Parmi les thèmes les plus marquants on note :

- Les nuisances relatives aux impacts environnementaux majeurs dans des zones sensibles des tronçons lignes nouvelles
- Le coût exorbitant du projet
- La dépréciation des biens immobiliers voire l'annulation de promesses d'achat
- Les craintes d'une augmentation des impôts locaux.
- Irrégularité de la procédure par rapport à la Directive Européenne la pièce G du dossier sans étude d'impact

Avec les commentaires suivants :

Les phases 3 et 4, hors du périmètre de l'enquête mais figurant dans la pièce G du dossier, ont souvent été évoquées par les riverains inquiets du futur tracé des sections LGV, notamment celui de la traversée de l'Estérel et des zones Natura 2000 de la colle du Rouët et du Val d'Argens, mais aussi de la vallée du Castellet, de la Sainte Baume et des villages de La Cadière et autres villages remarquables.

On relève des observations assez vives sur de nombreuses thématiques (aberration écologique, gouffre financier, rapport coût/bénéfice exorbitant) source à de nombreuses interrogations par l'absence d'étude d'impact sur ces phases. On constate que certains des contributeurs ont émis à la fois un avis favorable pour les phases 1 et 2 et défavorable pour les phases 3 et 4 signe révélateurs d'un dysfonctionnement au niveau de l'objet et du déroulement de l'enquête.

Dans les permanences les visiteurs sont venus en nombre parfois en délégation (par exemple : la délégation de 26 personnes de l'association de défense du domaine de la Lieutenante –Puget-sur-Argens- aux Arcs le 8 février) contrariés par l'apparition de ces nouveaux tronçons et qui se sont manifestés par le dépôt de nombreuses observations dans les registres. Les phases 3 et 4 ont donné lieu à des contre-projets notamment :

Le contre- projet de Marseille – Brignoles – Draguignan – Nice est proposé (19, 34, 60, 503)) ainsi que le tracé direct Aix – Nice est suggéré (contributions n°89, n°133, n°168 et n°208)

L'Association de Sauvegarde de l'Environnement de Biot et des Alpes Maritimes (@1286) indique que l'intégration de la pièce G présentant les phases 3 et 4 sur les nouveaux tronçons, sans faire l'objet d'une étude d'impact, constitue une irrégularité dans la procédure d'enquête par rapport à la Directive Européenne ; la Directive Européenne exige lors d'une enquête la présentation d'une étude d'impact sur l'intégralité du dossier.

3.5.3. PRINCIPAUX POINTS EVOQUES PAR LES PPA

Les PPA ne sont pas été saisies sur les phases 3 et 4

3.5.4. QUESTIONS AU MAITRE D'OUVRAGE

Questions du public

229- Comment le MO répond-il aux vives réactions du public sur des questions, hors objet de l'enquête, portant :

230- Sur les préoccupations fortes « des riverains en découvrant des tracés de tronçons nouveaux sans aucune consultation en amont et qui affirment que l'absence d'étude d'impact environnemental des Phases 3 et 4 dans le dossier pourrait rendre celui-ci illégal par non-conformité à l'objet de l'enquête (réaction notamment des résidents du domaine de la Lieutenante à Puget-sur-Argens)

240- Sur les inquiétudes portant sur la dépréciation des biens pour les habitants dans les zones potentiellement traversées par des futurs tracés et conduisant à des ruptures de contrat d'achat de biens.

241- Sur les ambiguïtés résultant des avis à la fois favorables au projet pour les Phases 1 et 2 mais totalement opposé aux phases 3 et 4 par des déposants exacerbés par l'apparition de tracés futurs.

- Aux coûts exorbitants de ces lignes nouvelles

- sur les interrogations du public concernant la création d'une nouvelle taxe spécifique pour contribuer au financement du projet.

242- Quelle réponse apportez-vous à l'Association qui fait observer que le dossier est en opposition par rapport à la directive européenne laquelle exige que lors d'une enquête la présentation d'une étude d'impact doit être réalisée sur l'intégralité du dossier, ce n'est pas le cas pour la pièce G.

Questions de la commission :

243-La commission demande les raisons et les motivations qui ont conduit le MO à insérer la pièce G " informations lignes nouvelles phases 3 et 4" hors objet de l'enquête dans le dossier, source d'interprétations erronées et de confusions par l'intitulé Phases 1 et 2 du fascicule.

244-La commission demande au MO si l'introduction dans le dossier d'une pièce spécifique pour les phases 3 et 4, avec un affichage des tronçons nouveaux, et hors objet de l'enquête, n'est pas de nature à fragiliser l'enquête publique dont la DUP concerne spécifiquement les phases 1 et 2

245- Dans certains articles de presse la commission a relevé que la participation de l'Europe, à hauteur de 20%, du financement du projet, était liée à un engagement ferme, dès le départ, de réaliser les phases 3 et 4 ; Ces informations sont-elles exactes ?

Fait à Aix-en-Provence, le 16 Mars 2022

Maurice COURT
Président de la Commission d'Enquête

Pour le maître d'ouvrage

Représentant le maître d'ouvrage

Nom Prénom Fonction	Signature	Apposition du tampon
JM Illes Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur SNCF Réseau		

En annexe du PV de synthèse, est joint sous format numérique la totalité de contributions :

Volume 1/4 -Contribution n° 1 à 504- Document pdf de 1155 pages et 62 Mo
Volume 2/4- Contribution° 505 à 1010- Document pdf de 1562 pages et 152 Mo
Volume 3/4 – Contribution n°1011 à 1659- Document pdf de 2887 pages et 275 Mo
Volume 4/4 – Contribution n°1660 à 1672- Document pdf de 153 pages et 13 Mo

RECEPISSE DE REMISE DU PROCÈS-VERBAL DE SYNTHÈSE

DES OBSERVATIONS ECRITES ET ORALES RECUEILLIES AU COURS DE L'ENQUETE PUBLIQUE, COMPLETEES PAR DES QUESTIONS EMANANT DE LA COMMISSION D'ENQUETE

A Marseille, le 16 mars 2022.

RÉFÉRENCES :

- Arrêté inter-préfectoral pris par le préfet de la Région Provence Alpes Côte d'Azur et des Bouches-du-Rhône, le préfet du Var et le préfet des Alpes-Maritimes N°2021-061 du 09 Décembre 2021

Monsieur le chef de mission,

L'enquête publique portant sur le projet LNPCA dont le maître d'ouvrage est SNCF Réseau s'est déroulée du **lundi 17 Janvier 2022 au lundi 28 Février 2022 inclus**, soit une durée de **43 jours**.

Au cours de cette enquête publique 1513 contributions ventilées en 4100 observations, ont été déposées.

Je vous remercie de m'adresser sous 15 jours au plus, conformément aux stipulations de l'article R.123-18 du Code de l'environnement, en réponse pour chacune des observations et/ou demandes intégrées au procès-verbal de synthèse que je vous communique ci-joint.

Veillez agréer, Monsieur le chef de mission, l'expression de mes salutations distinguées.

Maurice COURT
Président de la commission d'enquête

Remis en mains propres au terme de la présentation commentée, le 16 mars 2022