

# LIGNE NOUVELLE PROVENCE CÔTE D'AZUR

## COMPTE-RENDU DE LA CONCERTATION

PORTANT SUR LA DÉSATURATION DES NŒUDS  
FERROVIAIRES MARSEILLAIS ET AZURÉEN  
(PRIORITÉ 1)

21 AVRIL 2016 – 9 JANVIER 2017

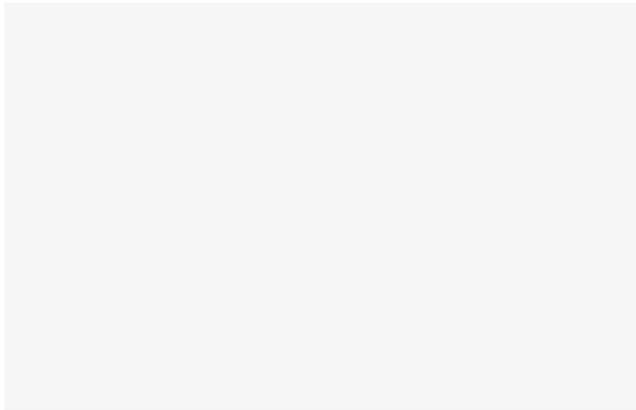
“ POUR FAIRE DU BIEN  
À MES DÉPLACEMENTS  
QUOTIDIENS ”



[www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr](http://www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr)  @ProjetLNPCA

Les études préalables à l'Enquête d'Utilité Publique sont financées par :





# SOMMAIRE

## 1 LE PROJET LIGNE NOUVELLE PROVENCE CÔTE D'AZUR

La Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur en résumé . . . . .	6
L'historique du projet : les principales étapes. . . . .	7
Le calendrier et les partenaires du projet . . . . .	11
Les instances de gouvernance et de concertation continue avec les acteurs du projet . . . . .	12

## 2 LE CADRE DE LA CONCERTATION

Le cadre réglementaire . . . . .	14
Une concertation sous l'égide de la Commission nationale du débat public. . . . .	14
Les objectifs de la concertation. . . . .	15
Les territoires concernés . . . . .	16

## 3 LES MODALITÉS DE LA CONCERTATION

L'étude de contexte. . . . .	18
Le comité de pilotage du 12 avril 2016 : validation d'une concertation en 3 temps . . . . .	19
Le temps 1 : l'information du public et les échanges avec les associations et les acteurs socio-économiques . . . . .	20
Le temps 2 : les échanges avec les élus . . . . .	24
Le comité de pilotage du 23 septembre 2016 : les variantes de tracés et de gares soumises à la concertation avec le public . . . . .	27
Le temps 3 : l'information et la participation du public . . . . .	29

## 4 L'ANALYSE QUANTITATIVE DE LA CONCERTATION AVEC LE PUBLIC

La méthode . . . . .	36
Une forte participation du public . . . . .	36
Les données quantitatives relatives aux variantes de gares. . . . .	38
Les données quantitatives relatives aux variantes de tracés . . . . .	39
Les données quantitatives relatives aux thématiques . . . . .	40
La fréquentation du site Internet <a href="http://www.lignenouvelleprovencecotedazur.fr">www.lignenouvelleprovencecotedazur.fr</a> . . . . .	51
L'activité sur les réseaux sociaux. . . . .	52
Les retombées médiatiques . . . . .	53

## 5 L'ANALYSE QUALITATIVE DE LA CONCERTATION AVEC LE PUBLIC

Les attentes et problèmes d'ordre général . . . . .	58
Les attentes et problèmes spécifiques aux territoires . . . . .	64
Les attentes et problèmes spécifiques aux gares. . . . .	66
Les attentes et problèmes spécifiques aux tracés . . . . .	69

## 6 LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION AVEC LE PUBLIC

Les enseignements pour le projet. . . . .	76
Les enseignements pour la concertation . . . . .	78
La synthèse des enseignements . . . . .	82

# PRÉAMBULE

Ce document présente le **compte-rendu de la concertation avec le public de la Priorité 1 du projet Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur portant sur la désaturation des nœuds ferroviaires marseillais et azuréen**, conduite du **21 avril 2016 au 9 janvier 2017**, conformément aux articles L121-1 du code de l'environnement, L103-2 à L103-6 et R103-1 à R103-3 du code de l'urbanisme.

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

Le présent compte-rendu sera rendu public.

LIGNE NOUVELLE PROVENCE CÔTE D'AZUR

# 1. LE PROJET LIGNE NOUVELLE PROVENCE CÔTE D'AZUR



# LA LIGNE NOUVELLE PROVENCE CÔTE D'AZUR EN RÉSUMÉ

La région Provence-Alpes-Côte d'Azur, compte **3 des 10 premières agglomérations** françaises. Du fait de la présence des Alpes au nord, elle se trouve enclavée dans un espace européen de plus en plus interconnecté.

**Le potentiel de développement de l'arc méditerranéen**, dont la région Provence-Alpes-Côte d'Azur peut être un pivot important, dépend largement des conditions de déplacement.

Les conditions actuelles de déplacement se dégradent de façon continue, malgré les investissements et infrastructures (routières, ferroviaires, de transports en commun en site propre) réalisées. En effet, **les bénéfices de ces infrastructures sont « absorbés » par l'augmentation des besoins en déplacement** d'une population en croissance et des activités économiques en développement.

Cette situation conduit à du temps perdu dans les embouteillages, une augmentation de la pollution atmosphérique, une augmentation des accidents de la route, de mauvais niveaux de services ferroviaires, une dégradation des conditions de vie des habitants et au final **une perte d'attractivité du territoire** de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur.

Pour améliorer cette situation, **il est indispensable d'augmenter la capacité ferroviaire de la ligne actuelle** qui date de 1860 et se trouve complètement saturée au droit des nœuds ferroviaires marseillais et azuréen.

Si des améliorations du réseau ferroviaire existant sont prévues et apporteront pour un temps des solutions, elles trouveront leurs limites liées à une infrastructure unique qui supporte tous les trafics : TER, Intercités, grandes lignes, fret.

Seule la réalisation d'une infrastructure nouvelle permettra de constituer **un réseau maillé et performant**, et apportera **une réponse efficace et durable** au fonctionnement du système ferroviaire.

La réalisation d'une ligne nouvelle, par doublement des infrastructures existantes sur certains tronçons et par création de voies nouvelles sur d'autres, permettra de **libérer de la capacité sur la ligne historique, de doubler à terme les services de transport du quotidien et d'apporter une plus grande fiabilité** du réseau ferroviaire sur les sections les plus fréquentées.

Ainsi, le projet Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur a-t'il vocation à :

- **répondre aux besoins** de déplacement du quotidien ;
- **rapprocher les agglomérations** d'Aix-Marseille, de Toulon, de Nice et de la Côte d'Azur pour consolider l'essor économique régional et mettre en synergie ses pôles économiques ;
- **construire l'arc ferroviaire méditerranéen** Barcelone - Marseille - Gênes ;
- **connecter la région Provence-Alpes-Côte d'Azur aux autres régions** françaises et européennes.

La réalisation d'une infrastructure ferroviaire nouvelle permettra d'offrir les capacités de desserte TER fixées par la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur (autorité organisatrice des transports régionaux) et les services longue distance (Intercités, TGV) suivants :

- 8 trains par heure pour les gares péri-urbaines les plus importantes : gares Marseille Saint-Charles, Nice Aéroport, etc. ;
- 4 trains par heure pour les gares périphériques des grandes agglomérations ;
- 2 trains par heure pour les secteurs les moins densément peuplés ;
- 5 TGV par heure entre Marseille et Nice.

# L'HISTORIQUE DU PROJET : LES PRINCIPALES ÉTAPES

## LES GRANDES ÉTAPES ANTÉRIEURES À LA COMMISSION MOBILITÉ 21

- **De février à juillet 2005** : débat public sur l'opportunité du projet ;
- **De 2006 à 2008** : études complémentaires menées par SNCF Réseau sur 14 scénarios ;
- **29 juin 2009** : choix de la famille de scénarios Métropoles du Sud passant par Marseille, Toulon et Nice ;
- **24 juin 2010** : décision du comité de pilotage de lancer les études préalables à l'Enquête d'Utilité Publique du projet ;
- **11 juillet 2011** : validation des quatre scénarios (fonctionnalités et fuseaux de passage du projet) portés à la concertation avec le public ;
- **De septembre à décembre 2011** : concertation avec le public sur les fonctionnalités et les fuseaux de passage du projet.

### Suite à la concertation avec le public de 2011, décisions du comité de pilotage du 22 décembre 2011 :

- demande de remise en ordre du projet, en partant des besoins de proximité,
- fixation des modalités de poursuite de la concertation avec les élus et les comités territoriaux,
- demande d'adaptation de la vitesse aux contraintes du territoire,
- réaffirmation du scénario Métropoles du Sud,
- poursuite des études à Marseille et dans les Alpes-Maritimes sur la base du consensus constaté,
- demande d'approfondissement des études en prenant en compte en priorité les besoins de transports du quotidien, sur les points qui ont fait l'objet d'incompréhension au niveau local,
- décision d'abandon de l'option de gare Toulon Est, du passage dans le Bandol et de création d'une ligne nouvelle dans le sillon permien.

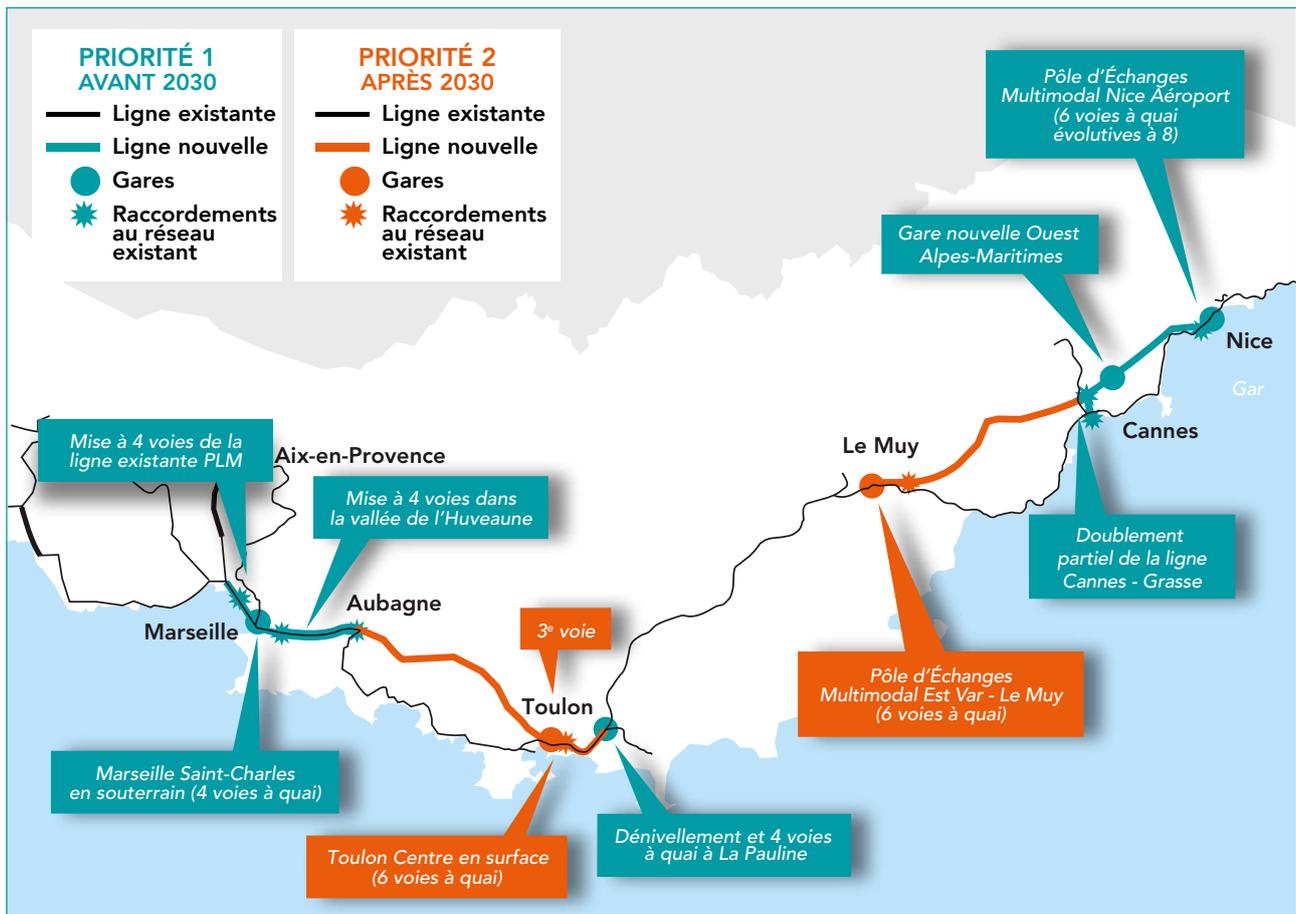


# LA COMMISSION MOBILITÉ 21 ET LE PHASAGE DU PROJET

→ **2012** : prise en compte des enseignements de la concertation avec le public pour donner la priorité aux trains du quotidien et abandonner la notion de LGV PACA pour faire évoluer le projet vers une ligne nouvelle ;

→ **21 octobre 2013** : décision ministérielle suite aux recommandations de la Commission Mobilité 21 actant les priorités suivantes :

- **Priorité 1 (avant 2030)** : le traitement des nœuds marseillais (pour un montant maximal de 2,5 milliards d'euros en 2015) et azuréen (pour 4,2 milliards d'euros en 2015) est retenu ;
- **Priorité 2 (entre 2030 et 2050)** : poursuite des sections de ligne nouvelle entre Aubagne et Toulon d'une part, Le Muy et la ligne actuelle Cannes - Grasse d'autre part, pour un montant de 5,3 à 7,8 milliards d'euros en 2015.

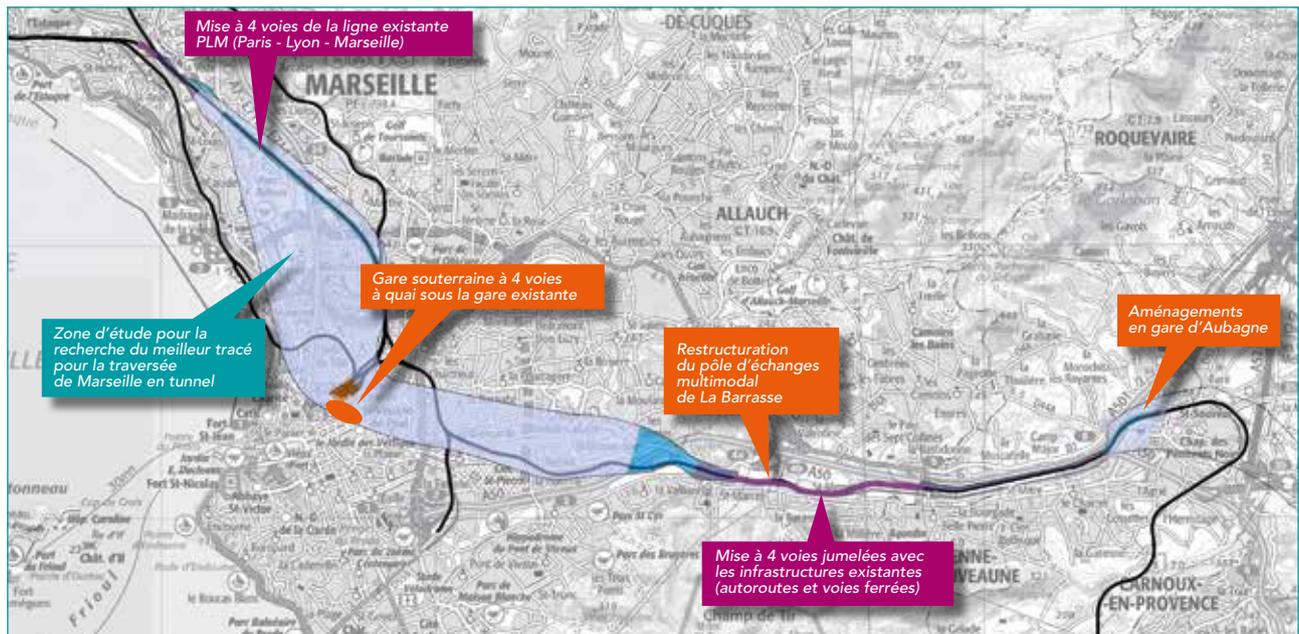


Les autres sections du projet initial entre Toulon et Est-Var et entre Nice et l'Italie correspondent à des horizons de réalisation plus lointains, au-delà de 2050.

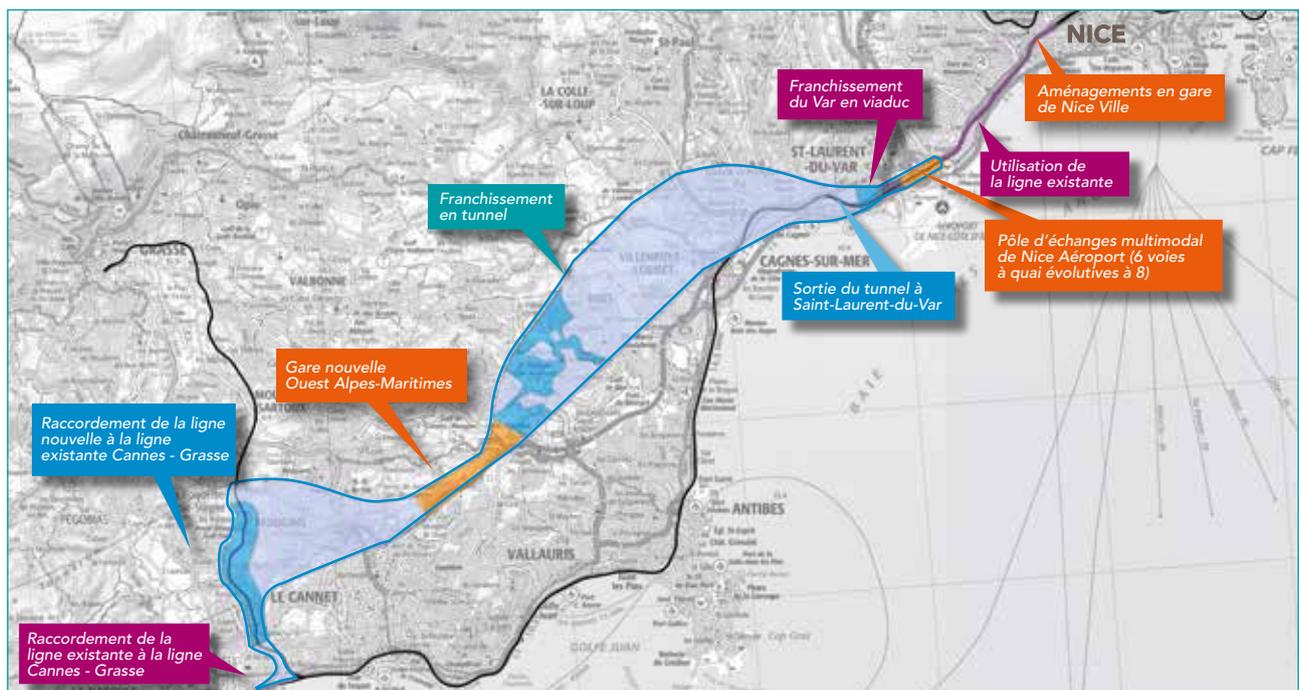
# LE CHOIX DE LA ZONE DE PASSAGE PRÉFÉRENTIELLE

- **Automne 2013** : information et consultation des élus, puis du public, sur la Zone de Passage Préférentielle (ZPP) des aménagements de la Priorité 1 ;
- **Printemps 2014** : information et consultation des élus, puis du public, sur la ZPP des aménagements de la Priorité 2 ;
- **7 mai 2014** : décision ministérielle de validation de la ZPP de la Priorité 1 pour le **traitement des nœuds ferroviaires marseillais et azuréen**<sup>1</sup>.

## LA ZONE DE PASSAGE RETENUE POUR LA RECHERCHE DU MEILLEUR TRACÉ DANS LES BOUCHES-DU-RHÔNE



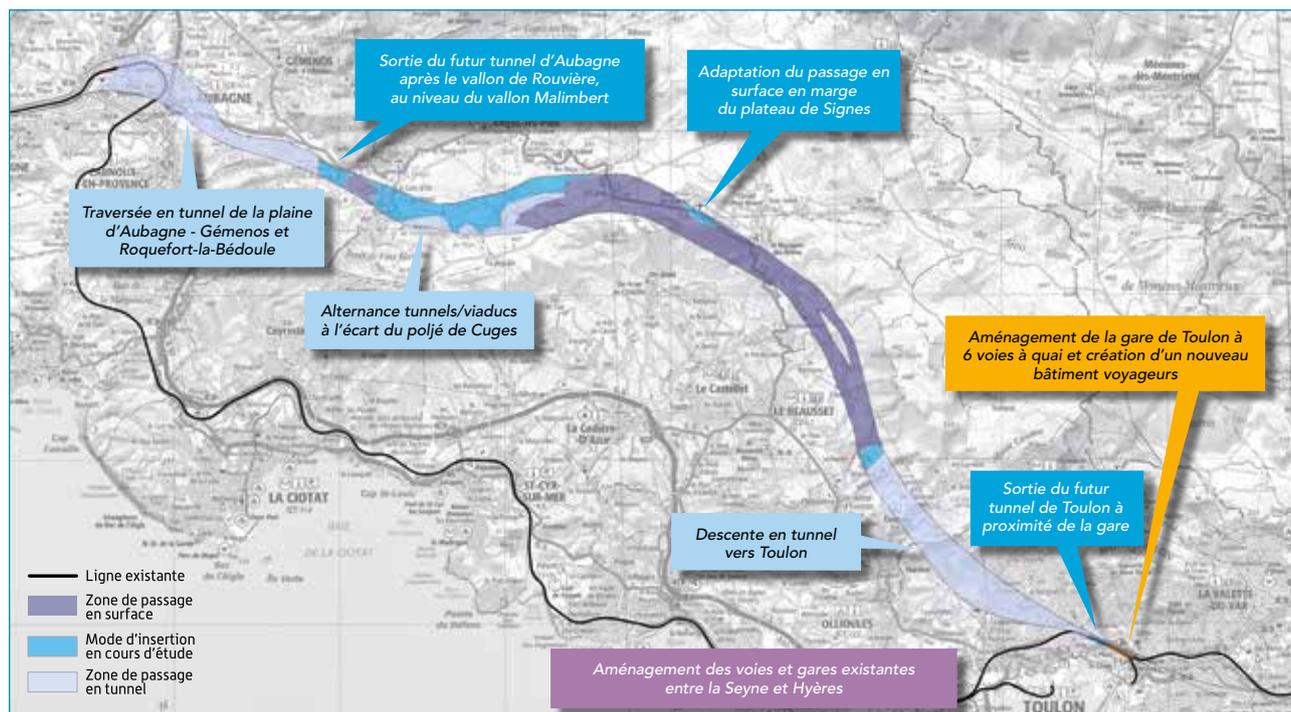
## LA ZONE DE PASSAGE RETENUE POUR LA RECHERCHE DU MEILLEUR TRACÉ DANS LES ALPES-MARITIMES



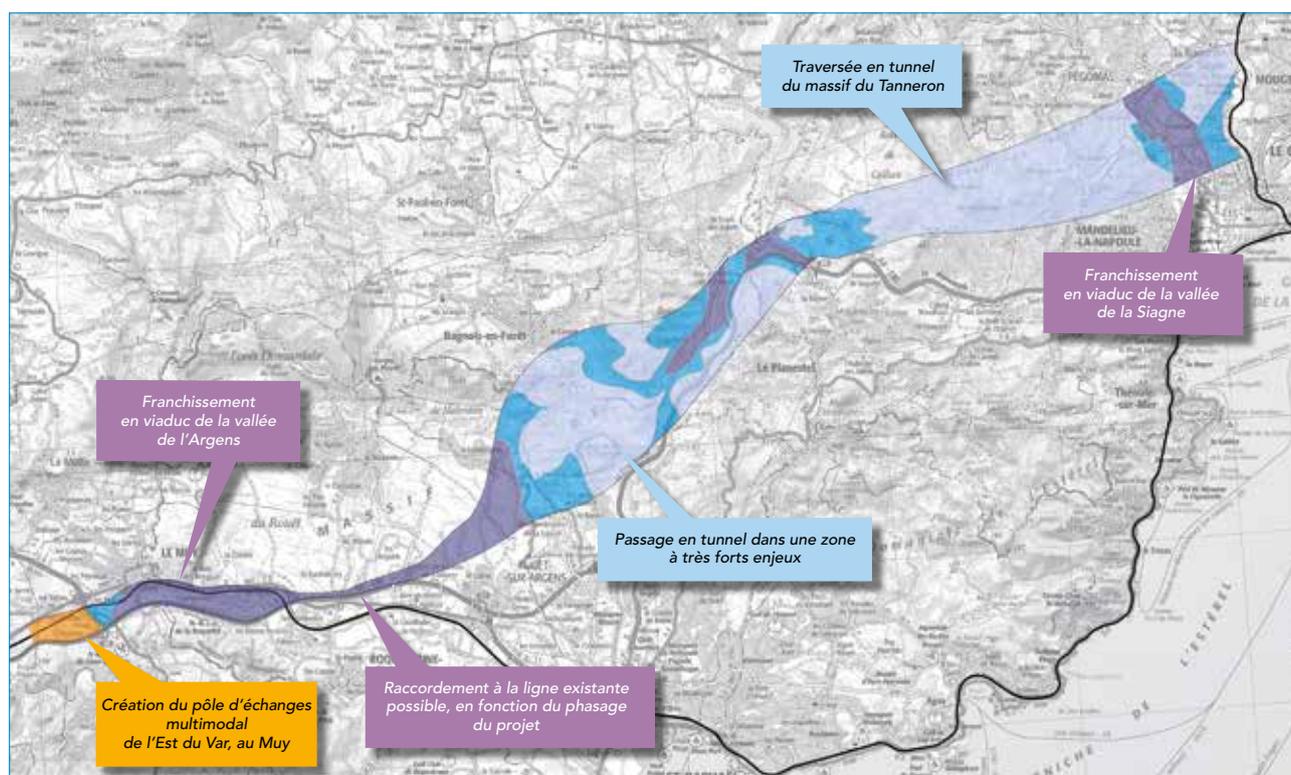
<sup>1</sup> La décision ministérielle du 7 mai 2014 est disponible annexe A1.4

→ **13 avril 2015** : décision ministérielle de validation de la **Zone de Passage Préférentielle des aménagements de la Priorité 2<sup>2</sup>**.

### LA ZONE DE PASSAGE RETENUE POUR LA RECHERCHE DU MEILLEUR TRACÉ ENTRE AUBAGNE ET TOULON



### LA ZONE DE PASSAGE RETENUE POUR LA RECHERCHE DU MEILLEUR TRACÉ ENTRE LE MUY ET LA SIAGNE



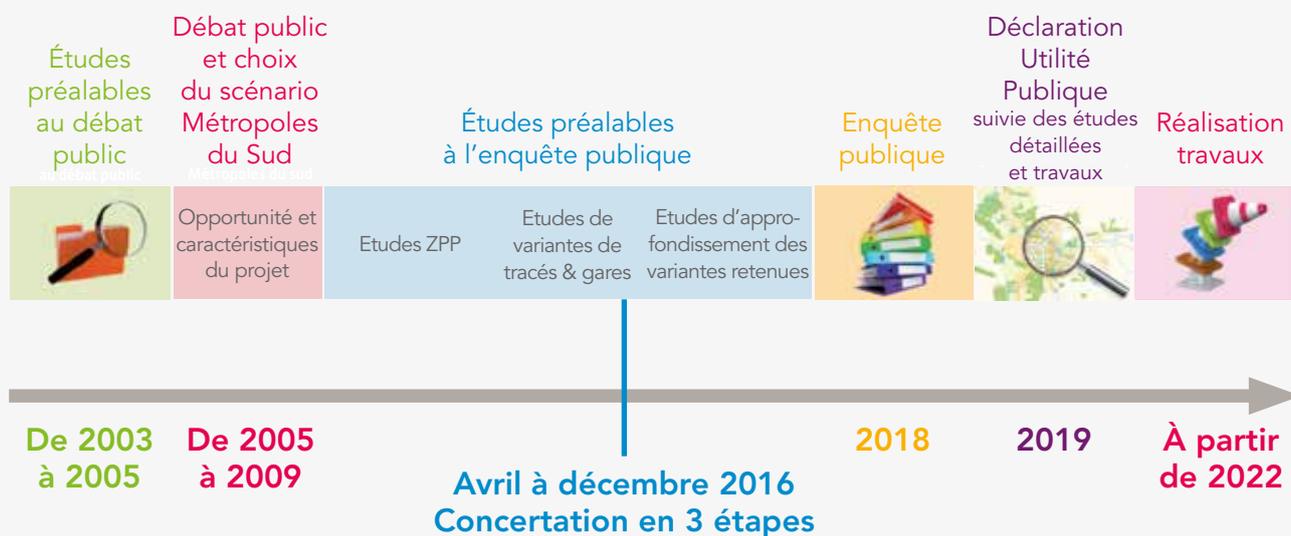
→ **Septembre 2015** : décision de la Commission Nationale du Débat Public de ne pas organiser un nouveau débat public et de poursuivre le processus de concertation sous l'égide **du garant de la concertation, Philippe Quévremont** ;

→ **12 avril 2016** : validation, par le comité de pilotage, du dispositif de concertation sur les variantes de tracés et de positions de gares de la Priorité 1.

<sup>2</sup> La décision ministérielle du 13 avril 2015 est disponible annexe A1.5

# LE CALENDRIER ET LES PARTENAIRES DU PROJET

## PLANNING GÉNÉRAL DU PROJET



## LES PARTENAIRES ET COFINANCEURS DES ÉTUDES

Suite à la décision ministérielle du 15 juin 2009 en faveur du scénario Métropoles du Sud, une convention de partenariat pour la réalisation des études a été signée le 23 décembre 2010.

Aujourd'hui, les cofinanceurs des études du projet sont :

- l'Union Européenne ;
- l'État ;
- la région Provence-Alpes-Côte d'Azur ;
- le conseil départemental des Alpes-Maritimes ;
- le conseil départemental du Var ;
- le conseil départemental des Bouches-du-Rhône ;
- la métropole Nice Côte d'Azur ;
- la communauté d'Agglomération Toulon Provence Méditerranée ;
- la métropole Aix-Marseille Provence ;
- SNCF Réseau.

# LES INSTANCES DE GOUVERNANCE ET DE CONCERTATION CONTINUE AVEC LES ACTEURS DU PROJET

## LES INSTANCES DE GOUVERNANCE

La gouvernance du projet est assurée par :

- le **comité de pilotage** (COPIL), présidé par le préfet de région et associant les représentants de tous les cofinanceurs, assure le pilotage et la validation générale des études jusqu'à l'Enquête d'Utilité Publique ;
- le **comité technique** (COTECH), présidé par Vincent Pourquery de Boisserin, ingénieur général des ponts, des eaux et des forêts, et associant tous les cofinanceurs, prépare les réunions du COPIL et suit l'avancement des études ;
- les **comités thématiques** (COTHEM), animés par SNCF Réseau et associant les représentants techniques des cofinanceurs, ainsi que des personnalités compétentes ou des acteurs locaux concernés par la thématique traitée dans le comité, contribuent à la production des études.  
3 COTHEM ont été mis en place :
  - Services & Fonctionnalités,
  - Environnement & Développement Durable,
  - Gares.
- les **comités territoriaux** (COTER), présidés par les préfets de département et associant des représentants des collectivités (cofinanceurs ou non) concernées par le projet, du monde économique et des associations, ont vocation à recueillir et faire remonter au COPIL des propositions, remarques et suggestions, émises par l'ensemble de la société civile dans chaque département.

## LES INSTANCES DE CONCERTATION

Le préfet de région a mis en place, parallèlement au COPIL, le comité de la concertation, instance spécifique au projet Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur. Composé des préfets de département, des cofinanceurs et du garant de la concertation, il assure le suivi du dispositif de concertation et d'information du public.

Le comité de la concertation s'appuie sur :

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

Ces comités peuvent s'appuyer sur des groupes de travail thématiques et des groupes de travail géographiques, qui peuvent être créés autant que de besoin.

## 2. LE CADRE DE LA CONCERTATION



# LE CADRE RÉGLEMENTAIRE

La concertation conduite en 2016 et début 2017 a été engagée au titre<sup>3</sup> :

- de la concertation continue relative au projet, menée en application du 4<sup>e</sup> alinéa de **l'article L.121-1 du code de l'environnement** par SNCF Réseau, maître d'ouvrage depuis la clôture du débat public ;
- de **l'article L.103-2 du code de l'urbanisme** et suivants et **R.103-1** portant sur la création de trois gares : gare nouvelle souterraine de Marseille Saint-Charles, gare nouvelle Ouest Alpes-Maritimes et gare nouvelle TGV de Nice Aéroport.

## UNE CONCERTATION SOUS L'ÉGIDE DE LA COMMISSION NATIONALE DU DÉBAT PUBLIC

### LA COMMISSION NATIONALE DU DÉBAT PUBLIC

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

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

La CNDP est saisie de tous les projets d'aménagement ou d'équipement qui, par leur nature, leurs caractéristiques techniques ou leur coût prévisionnel, tel qu'il peut être évalué lors de la phase d'élaboration, répondent à des critères ou excèdent des seuils fixés par décret en Conseil d'Etat<sup>4</sup>.

Lorsque la CNDP estime que c'est nécessaire, elle désigne **un garant chargé de veiller au bon déroulement de la concertation** avec le public. Le garant représente la CNDP et porte ses valeurs auprès du maître d'ouvrage et du grand public.

### LE GARANT DE LA CONCERTATION

Le 4 mars 2015, la CNDP a nommé **Philippe Quévremont, garant de la concertation** sur le projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur<sup>5</sup>. Sa mission est de veiller au bon déroulement de la mise en œuvre des modalités d'information et de participation du public.

Dans la phase de préparation de la concertation avec le public de 2016, **le garant de la concertation a ainsi participé aux réunions des instances** suivantes en 2015 :

- collège des acteurs les 8 avril et 29 septembre ;
- comité de pilotage du 21 mai ;
- comité territorial des Alpes-Maritimes (28 octobre), des Bouches-du-Rhône (3 novembre) et du Var (3 novembre) ;
- comités techniques du 5 novembre 2015, 4 février, 17 mars et 7 avril 2016.



<sup>3</sup> La Décision du Président de SNCF Réseau de lancer la concertation est disponible annexe A1.6 - <sup>4</sup> Le dossier de saisine de la CNDP pour le projet LNPCA est disponible annexe A1.1 -

<sup>5</sup> Le document de nomination est disponible annexe A1.2

Par ailleurs, **pour mieux identifier les attentes du public** en vue de la concertation à organiser en 2016, **le garant a rencontré**, courant octobre 2015, **23 associations et collectifs**. Lors du comité technique du 5 novembre 2015, le garant a fait part à SNCF Réseau, aux cofinanceurs et aux services de la Préfecture de région, des attentes le plus souvent exprimées par ces associations, à savoir :

- débattre en priorité du fonctionnement et de l'amélioration possible (sans attendre même le projet de ligne nouvelle) des « trains du quotidien » ;
- préciser les améliorations apportées par le projet de ligne nouvelle, en termes de service (temps de parcours, nombre de liaisons quotidiennes, etc.) et de robustesse d'exploitation (capacité à faire face aux incidents, etc.) ;
- présenter les conditions de financement du projet ;
- expliciter les modalités de réalisation du projet dans les Bouches-du-Rhône et les Alpes-Maritimes, au regard des risques naturels, de l'insertion dans le tissu urbain ou du positionnement des nouvelles gares ;
- intégrer les aménagements de la Priorité 2 dans le Var à la concertation de 2016.

**Les modalités et l'organisation de la concertation** ont été construites pour chacune de ses étapes en concertation avec le garant, **associé à la construction et à la tenue du processus**.

Durant la concertation avec le public, le garant a été destinataire des questions posées à SNCF Réseau. Son rôle a notamment consisté à veiller à un délai de réponse convenable aux questions posées.

## LA DÉCISION DE POURSUIVRE LE PROCESSUS DE CONCERTATION

Le 2 septembre 2015, la CNDP, saisie par SNCF Réseau au titre de l'article L121-12 du code de l'environnement, a décidé après délibération qu'il n'y avait pas lieu d'organiser un nouveau débat public, au sens de l'article R-121-7 du code de l'environnement, sur le projet LNPCA.

Elle a recommandé à SNCF Réseau de poursuivre, jusqu'au lancement de l'enquête publique, le processus de concertation mis en place sous l'égide du garant qu'elle a désigné<sup>6</sup>.

## LES OBJECTIFS DE LA CONCERTATION

La concertation, qui s'est déroulée du **21 avril 2016 au 9 janvier 2017**, a porté sur les aménagements de la Priorité 1 du projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur, à savoir **la désaturation des nœuds ferroviaires marseillais et azuréen**.



Le public a été invité à s'exprimer sur le projet LNPCA et les variantes de tracés et de positions de gares de la Priorité 1.

L'objectif de SNCF Réseau était de retenir les tracés et les emplacements des gares en vue de la constitution du dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique.

<sup>6</sup> La décision de poursuivre le processus de concertation du 2 septembre 2015 est disponible annexe A1.3

# LES TERRITOIRES CONCERNÉS

Le dispositif d'information et de participation a visé l'ensemble du territoire de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur et plus particulièrement les 18 communes concernées par les variantes de tracés et de positions de gares de la Priorité 1.

## Les communes concernées dans les Bouches-du-Rhône sont :

- Aubagne ;
- La Penne-sur-Huveaune ;
- Marseille.

## Les communes concernées dans le Var sont :

- La Farlède ;
- La Crau ;
- La Garde.

## Les communes concernées dans les Alpes-Maritimes sont :

- Antibes ;
- Cannes ;
- Mouans-Sartoux ;
- Biot ;
- Cagnes-sur-Mer ;
- Le Cannet ;
- Mougins ;
- Nice ;
- Saint-Laurent-du-Var ;
- Valbonne ;
- Vallauris ;
- Villeneuve-Loubet.

Par ailleurs, une information a été apportée sur les communes de la vallée de la Siagne, notamment Pégomas et La Roquette-sur-Siagne.



# 3. LES MODALITÉS DE LA CONCERTATION<sup>7</sup>



# L'ÉTUDE DE CONTEXTE

Afin de préparer la concertation, une étude de contexte a été réalisée par le cabinet Nicaya Conseil, agence conseil de SNCF Réseau. Elle a consisté à interroger **différents acteurs** du territoire et à **analyser la situation** du projet.

Entre novembre 2015 et février 2016, **plus de 80 acteurs du territoire** ont été rencontrés au cours d'entretiens individuels (co-financeurs, élus locaux, services techniques, institutionnels, associations, etc.).

Cette phase d'écoute a notamment permis de :

- **comprendre les différents points de vue** exprimés ;
- **analyser la situation actuelle du projet**, dans la perspective de la conception d'un dispositif de concertation et de communication ad hoc.

**Les principaux résultats de l'analyse de contexte ont été les suivants :**

- un niveau de connaissance très hétérogène du projet ;
- des interrogations quant à sa faisabilité et sa finançabilité ;
- des craintes locales fortes vis-à-vis des impacts du projet ;
- des préférences exprimées pour des scénarios de projet non retenus ;
- des horizons de réalisation trop lointains ;
- une certaine impatience de voir le projet se réaliser ;
- une mauvaise identification des bénéfices apportés par la Priorité 1 et à long terme par l'ensemble du projet, notamment sur l'amélioration des mobilités et des transports du quotidien ;
- des attentes sur les modalités d'information et de participation du public.



# LE COMITÉ DE PILOTAGE DU 12 AVRIL 2016 : VALIDATION D'UNE CONCERTATION EN 3 TEMPS

Le comité de pilotage du 12 avril 2016 a validé les modalités d'information et de participation du public relatives au projet de ligne nouvelle pour l'année 2016, en 3 temps.

Le **temps 1**, d'information sur le projet et ses bénéfices, ainsi que d'échanges avec les acteurs socio-économiques et associatifs a démarré le 21 avril. **Il s'est poursuivi jusqu'à la fin de la phase de concertation avec le public** et a visé à :

→ **apporter au public une information sur :**

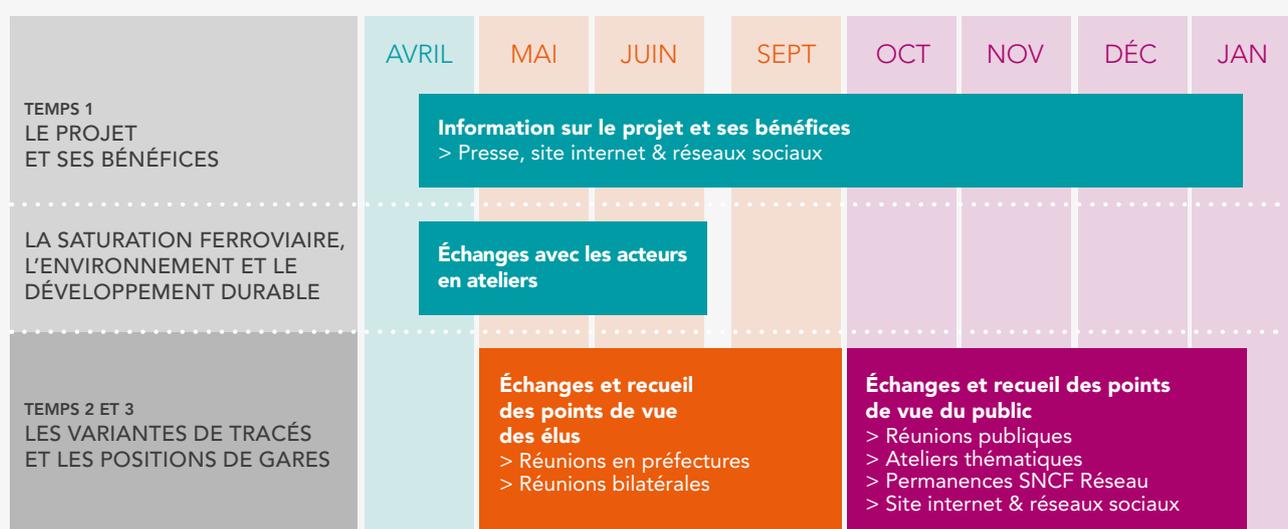
- les conditions actuelles de déplacement dans les trois départements littoraux et notamment au sein des métropoles d'Aix-Marseille, de Toulon et de Nice et de la Côte d'Azur, ainsi que l'évolution de ces conditions au cours du temps ;
- l'évolution de la congestion routière et de la saturation ferroviaire et leurs incidences socio-économiques et environnementales ;
- les apports du projet de ligne nouvelle en termes de mobilité et d'amélioration des conditions de vie des habitants, entreprises et visiteurs touristiques de la région ;

→ **échanger en ateliers thématiques avec les associations et les acteurs socio-économiques**, sur les enjeux de la « saturation ferroviaire du réseau en région Provence-Alpes-Côte d'Azur » et la « prise en compte de l'environnement et du développement durable par SNCF Réseau dans le cadre du projet LNPCA ».

Le **temps 2**, d'échanges avec les élus, de début mai à fin septembre, a été consacré au **recueil des points de vue des élus** sur les résultats des études de variantes de tracés et de positions des gares. Le comité de pilotage du 20 septembre a pris en considération les échanges élus, et a décidé de présenter des propositions complémentaires dans le dossier support de la concertation avec le public en complément des variantes présentées par SNCF Réseau.

Le **temps 3**, d'information et de participation du public, qui s'est déroulé du 3 octobre au 30 décembre, a consisté à **informer** et à **recueillir les points de vue du public** sur les variantes de tracés et sur les positions de gares soumises à la concertation.

À la demande du garant de la concertation, ce temps 3 a été prolongé **jusqu'au 9 janvier 2017**, afin de permettre au public de prendre connaissance de la mise à jour de données cartographiques sur la commune de Biot (06), réalisée le 24 décembre 2016.



Ce dispositif a été présenté au collège des acteurs le 19 avril à Nice.

# LE TEMPS 1 : L'INFORMATION DU PUBLIC ET LES ÉCHANGES AVEC LES ASSOCIATIONS ET LES ACTEURS SOCIO-ÉCONOMIQUES

## L'INFORMATION DU PUBLIC SUR LE PROJET ET SUR SES BÉNÉFICES

Afin d'informer le plus large public possible du lancement de la phase d'information et de participation, du contenu du projet LNPCA et de ses bénéfices pour le territoire, différents supports ont été réalisés et diffusés d'avril à fin juin 2016 :

- **1 communiqué et 1 dossier de presse** d'annonce du lancement de la concertation et de présentation du projet ont été diffusés aux médias le 12 avril ;
- **3 encarts presse de 8 pages** présentant le projet dans chacun des trois départements concernés sont parus dans la Provence, Var Matin et Nice Matin le 7 mai.

Ces encarts ont été mis en ligne le 24 mai sur le site Internet du projet.



Le 21 avril, le site Internet du projet, [www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr](http://www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr), a été largement actualisé par rapport à sa version antérieure.

Le site alors mis en ligne a été organisé en 3 grandes parties :

1. « **Le projet** » présente le projet et ses partenaires et donne accès à l'ensemble des documents produits ;
2. « **Les questions-réponses** » permet de poser des questions à SNCF Réseau ;
3. « **La concertation en 2016** » décrit les modalités de la concertation et s'est enrichie des documents produits dans le cadre des ateliers sur la saturation ferroviaire et le développement durable.

Mi-juin, le dispositif d'information et de participation du public a été mis en ligne.

Des éléments d'information sur les enjeux de déplacements en région Provence Alpes Côte d'Azur, et sur le projet et ses bénéfices pour améliorer les déplacements du quotidien, ont également été mis à disposition sur le site Internet. Ils ont également été imprimés et diffusés à l'occasion des réunions des ateliers des mois de mai et juin<sup>8</sup>.

- Le document « **Dispositif d'information et de participation du public** », 4 pages A4, a été diffusé en 520 exemplaires.

- Le document « **Les déplacements à la loupe dans notre région** », 12 pages A4, a été diffusé en 420 exemplaires.

- Le document « **Le projet et ses bénéfices pour améliorer les déplacements du quotidien** ».



Enfin, les réseaux sociaux ont permis de relayer l'information sur le lancement, puis sur l'actualité de la concertation.

Une campagne Facebook a été organisée du 9 au 13 mai et le compte Twitter @ProjetLNPCA, à partir duquel les informations clés de la concertation ont été relayées, a été créé le 7 avril.



<sup>8</sup> Le dispositif d'information et de participation du public, les éléments d'information sur les enjeux de déplacements en région Provence- Alpes-Côte d'Azur, et les éléments sur le projet et ses bénéfices pour améliorer les déplacements du quotidien représentent respectivement les livrets 0, 1 et 2 du dossier support de la concertation présenté dans le chapitre 3.2.6.1

## LES ÉCHANGES AVEC LES ASSOCIATIONS ET LES ACTEURS SOCIO-ÉCONOMIQUES

Afin de **répondre aux attentes d'informations et d'échanges** des différents acteurs institutionnels et associatifs dès le début de la concertation, de **partager les enjeux liés à la saturation ferroviaire** (thématique demandée par le garant de la concertation) **et à la démarche de prise en compte de l'environnement** et du développement durable dans le projet de ligne nouvelle, et de permettre l'expression des différents points de vue sur ces thématiques, deux séries d'ateliers ont été organisées.

### Atelier Saturation ferroviaire

- La séance n°1 du 12 mai à Marseille a permis de **dresser l'état des lieux** de la situation actuelle en matière de saturation ferroviaire sur l'ensemble du réseau régional.
- La séance n°2 du 6 juin à Nice a montré **l'évolution prévisionnelle de la saturation ferroviaire**, y compris en prenant en considération les différents projets d'amélioration des mobilités (routiers, ferroviaires et TCSP\*).
- La séance n°3 du 4 juillet à Marseille a été consacrée à **l'évaluation comparée des différentes réponses possibles** face à la saturation ferroviaire, notamment la réalisation d'une 2<sup>e</sup> infrastructure ferroviaire le long de celle déjà existante et d'autre part la LNPCA.

### Atelier Environnement et Développement Durable

- La séance n°1 du 23 mai à Nice a permis de **présenter les critères d'environnement et de développement durable** pris en compte par SNCF Réseau.
- La séance n°2 du 23 juin à Marseille a été dédiée à la **mise en œuvre des critères retenus pour l'évaluation des incidences** du projet ligne nouvelle sur les différents territoires concernés.



<sup>9</sup> La liste détaillée des participants aux ateliers, ainsi que les supports présentés et les synthèses réalisées sont disponibles annexe 3.1  
\*TCSP : Transport en commun en site propre

Après un appel à candidature et un travail avec Philippe Quévremont, garant de la concertation pour la CNDP, l'ensemble des acteurs volontaires a été invité à participer à ces ateliers. **52 organismes** (associations, chambres consulaires, syndicats professionnels et collectivités), représentés par **70 personnes, ont participé à ces ateliers**, ainsi que 3 particuliers<sup>9</sup>.

A l'issue de chaque atelier, les documents de présentation ont été diffusés aux participants ainsi que la synthèse des échanges et des points de vue exprimés. L'ensemble de ces documents a également été mis en ligne au fil de l'eau.

La synthèse des travaux de ces ateliers, ainsi que les 34 contributions écrites transmises par les différents acteurs (18 contributions pour l'atelier Saturation Ferroviaire, 16 pour l'atelier Environnement et Développement Durable), ont été présentées dans le livret 3 du dossier support de la concertation avec le public (précisé ensuite), intégralement consacré à ces ateliers, diffusé et mis en ligne le 3 octobre 2016.

## LES RÉUNIONS D'INFORMATION ET D'ÉCHANGES AUTOUR DU PROJET ET DU DISPOSITIF DE CONCERTATION

Durant toute la phase de concertation, SNCF Réseau s'est rendu disponible pour apporter des informations sur le projet à chaque fois que cela a été demandé par les acteurs locaux (associations, acteurs socio-économiques, etc.).

Ainsi, **8 réunions** ont été tenues sur l'ensemble de la période, afin de présenter le projet et de répondre aux questions des acteurs présents.

**Dans les Alpes-Maritimes**, 4 réunions ont été sollicitées par :

- le groupe de travail transport de la CCI\* Côte d'Azur, le 18 avril à Nice ;
- le club business du Pays de Lérins, le 15 septembre à Cannes ;
- le club business de Sophia Antipolis, le 29 septembre à Sophia Antipolis ;
- la Fédération Nationale des Transports de Voyageurs, le 6 décembre à Nice.

**Dans les Bouches-du-Rhône**, 2 réunions ont été organisées à la demande de :

- la Confédération des Comités d'Intérêt de Quartier (CIQ\*), le 14 novembre à Marseille ;
- la Zone d'activités Alpha, le 16 novembre à Aubagne.

**Dans le Var**, 2 collectivités ont demandé une réunion d'information :

- la Communauté d'Agglomération Var Estérel Méditerranée, le 3 novembre ;
- la Communauté de Communes Sud Sainte Baume, le 6 décembre au Castellet.

\*CCI : Chambre de commerce et d'industrie

\*\*CIQ : Comité d'intérêt de quartier

<sup>9</sup>La liste détaillée des participants aux ateliers est fournie en annexe, ainsi que les supports présentés et les synthèses réalisées (annexe A3.1).

# LE TEMPS 2: LES ÉCHANGES AVEC LES ÉLUS

## LES RÉUNIONS EN PRÉFECTURE ET LES ÉCHANGES BILATÉRAUX<sup>10</sup>

### LES RÉUNIONS D'OUVERTURE

**6 réunions d'ouverture** destinées à initier une étape d'échanges avec les élus ont été organisées dans les préfectures de chacun des trois départements.

#### Ces réunions ont eu lieu :

- le 28 avril, avec les collectivités (communes et EPCI\*) concernées par les aménagements de Priorité 1 dans les Alpes-Maritimes ;
- le 11 mai, avec les présidents des communautés d'agglomération varoises et de l'association des maires du Var ;
- le 12 mai, avec les collectivités (communes et Communauté d'Agglomération Toulon Provence Méditerranée) concernées par la Priorité 1 dans le Var ;
- le 17 mai, avec les maires, députés et sénateurs de l'ouest Var concernés par la Zone de Passage Préférentielle des Priorités 1 et 2, ainsi que le Président du syndicat mixte de préfiguration du futur Parc Naturel Régional de la Sainte-Baume ;
- le 18 mai avec les maires, députés et sénateurs de l'est Var concernés par la Zone de Passage Préférentielle des Priorités 1 et 2 ;
- le 27 mai, avec les collectivités (communes et Métropole Aix-Marseille Provence) concernées par les aménagements de Priorité 1 dans les Bouches-du-Rhône.

L'objectif de ces réunions était de **partager, avec les élus, les résultats des études initiales de variantes de tracés et de positions de gares** réalisées par SNCF Réseau, et d'**amorcer une première série d'échanges** sur ces variantes. Ce travail collectif s'est ouvert sur une phase de travail associant SNCF Réseau et les élus des collectivités concernées qui a permis **d'identifier de nouvelles propositions et/ou d'ajuster celles déjà étudiées** par SNCF Réseau. Ces réunions visaient également à **échanger sur le dispositif de concertation** envisagé.

Lors de ces réunions, les demandes suivantes ont été formulées par les élus :

#### Dans les Alpes-Maritimes

- étudier l'hypothèse d'une gare Ouest Alpes-Maritimes à Cannes ;
- prévoir des protections phoniques à Villeneuve-Loubet.

#### Dans le Var

- inscrire le projet de 3<sup>e</sup> voie ferroviaire au CPER\*\* dans le cadre du traitement du nœud toulonnais ;
- étudier une halte ferroviaire à l'Escaillon ;
- préciser les Zones de Passage Préférentielles de la Priorité 2 pour l'ouest Var et l'est Var ;
- classer le tronçon Le Muy - Siagne en Priorité 1 ;
- porter une attention particulière à la présence d'un réseau karstique complexe dans le massif de la Sainte-Baume.

#### Dans les Bouches-du-Rhône

- étudier une solution de passage en tunnel sous la vallée de l'Huveaune.

<sup>10</sup> La liste des réunions organisés ainsi que la liste détaillée des participants aux réunions, les supports présentés et les synthèses réalisées sont disponibles annexe 3.2

\*EPCI : Etablissement public de coopération intercommunale.

\*\*CPER : Contrat de plan Etat-Région

## LES ÉCHANGES BILATÉRAUX

À partir des 6 réunions d'ouverture, tenues respectivement en préfectures des Alpes-Maritimes, du Var et des Bouches-du-Rhône, SNCF Réseau a rencontré autant que de besoin tous les maires et élus des communes et EPCI concernés.

Ainsi, **74 réunions bilatérales** ont été menées entre avril et septembre 2016, dont **41 dans les Alpes-Maritimes, 24 dans les Bouches-du-Rhône et 9 dans le Var.**

## LES RÉUNIONS DE SYNTHÈSE

**3 réunions de synthèse** des échanges entre élus et SNCF Réseau ont été organisées **en préfecture** de chacun des trois départements :

- le 5 juillet dans le Var ;
- le 13 juillet dans les Alpes-Maritimes ;
- le 12 septembre dans les Bouches-du-Rhône.

Ces réunions ont permis **d'acter les demandes d'évolutions exprimées par les élus**, en vue de la concertation avec le public.

### Dans les Alpes-Maritimes

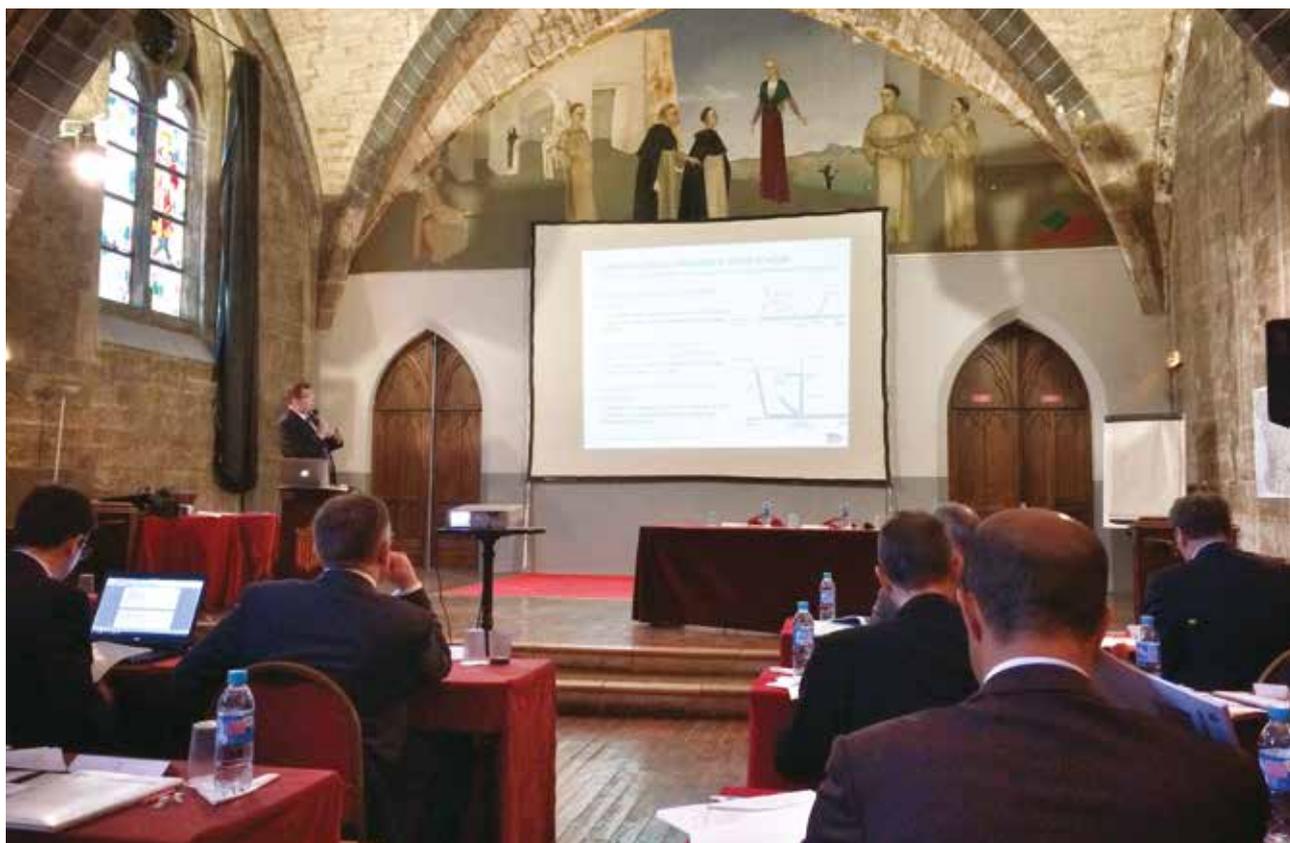
- La nécessité de réaliser le projet de ligne nouvelle a été actée par l'ensemble des élus, à l'exception de la maire de Biot.
- L'élus représentant Saint-Laurent-du-Var a demandé d'étudier une variante d'enfouissement des 4 voies sur la commune (2 actuelles et 2 nouvelles) avant le passage du Var en aérien.
- Les élus représentant Valbonne ont demandé d'approfondir la compatibilité de la gare du Fugueiret avec le projet de « Cité du Savoir » et ont précisé qu'une solution de gare aux Bouillides semblerait plus pertinente, car située à proximité des pôles d'habitations et d'équipements de transports. La commune de Valbonne a demandé une solution de gare enterrée.
- Les élus représentant Mougins ont demandé que la solution de gare aux Bouillides soit soumise à la concertation.
- Les élus représentant les communes de la Roquette-sur-Siagne et Pégomas ont souhaité pouvoir travailler avec SNCF Réseau sur la proposition de tracés qui n'impactent pas Pégomas.
- Les élus représentant Cannes et Mougins ont demandé que la réalisation d'une gare à Cannes La Bocca soit intégrée à la concertation.

### Dans le Var

- La nécessité du projet de ligne nouvelle a été actée.
- La Communauté d'Agglomération Toulon Provence Méditerranée a confirmé sa demande d'accélération du traitement du nœud ferroviaire toulonnais et des aménagements prévus en Priorité 2.
- Les élus de l'est Var ont également confirmé leur demande d'inscrire en Priorité 1 la réalisation des aménagements Le Muy - Siagne prévus en Priorité 2.
- Le maire de La Crau a demandé que SNCF Réseau se mobilise pour accompagner le projet de voie de contournement de la commune au niveau du franchissement de la voie ferrée.
- Les élus concernés par la Priorité 2 (Est et Ouest Var) ont demandé de démarrer les travaux de l'observatoire du foncier et de préciser les tracés au sein des ZPP, afin de réduire les impacts en termes d'incertitudes sur le devenir du foncier (bâti et non bâti) potentiellement concerné par la Priorité 2 et éviter une décote du foncier.

## Dans les Bouches-du-Rhône

- La nécessité du projet de ligne nouvelle a fait l'objet d'un accord unanime des élus.
- Le maire des 11<sup>e</sup> et 12<sup>e</sup> arrondissements de Marseille a demandé à ce que soient précisées les incidences des variantes de tracés soumises à la concertation avec le public.
- Le maire des 13<sup>e</sup> et 14<sup>e</sup> arrondissements ainsi que celui des 15<sup>e</sup> et 16<sup>e</sup> arrondissements ont souhaité que leurs demandes en matière de limitation des impacts sur les habitants soient prises en compte.
- Le maire d'Aubagne, avec les élus de la vallée de l'Huveaune, ont demandé de présenter à la concertation avec le public une variante de 4<sup>e</sup> voie tout en tunnel et un décalage des têtes de tunnel plus à l'ouest. Par ailleurs, le maire d'Aubagne a demandé d'étudier une gare souterraine à Aubagne.



## LES SUPPORTS D'INFORMATION

Le **dispositif d'information et de participation du public** a été adressé le 15 avril 2016 par courrier, aux maires des communes et présidents des EPCI concernés par les aménagements de la Priorité 1.

Les **documents d'information** « Les déplacements à la loupe dans notre région » et « Le projet et ses bénéfices pour améliorer les déplacements du quotidien », ont été adressés, le 14 juin 2016, par courriel aux maires des communes et présidents des EPCI concernés par les aménagements de la Priorité 1.

Ces 3 documents ont été également diffusés à l'occasion de chacune des réunions organisées sur la période.

**2 lettres d'information** ont été également envoyées aux élus et acteurs institutionnels (chambres consulaires, etc.) :

- le 1<sup>er</sup> juin, pour synthétiser l'information réalisée à ce stade de la concertation et exposer les prochaines étapes ;
- le 12 août, pour revenir sur les temps 1 et 2 de la concertation, et notamment les ateliers saturation ferroviaire et développement durable, ainsi que sur les échanges avec les élus et pour annoncer le dispositif de concertation avec le public.

# LE COPIL DU 23 SEPTEMBRE 2016 : LES VARIANTES DE TRACÉS ET DE GARES SOUMISES À LA CONCERTATION AVEC LE PUBLIC

Le comité de pilotage s'est réuni le 20 septembre 2016 pour acter le lancement de la concertation avec le public sur les variantes de tracés et de positions de gares de la Priorité 1.

Aux variantes étudiées par SNCF Réseau ont été ajoutées, à la demande des élus, les variantes suivantes :

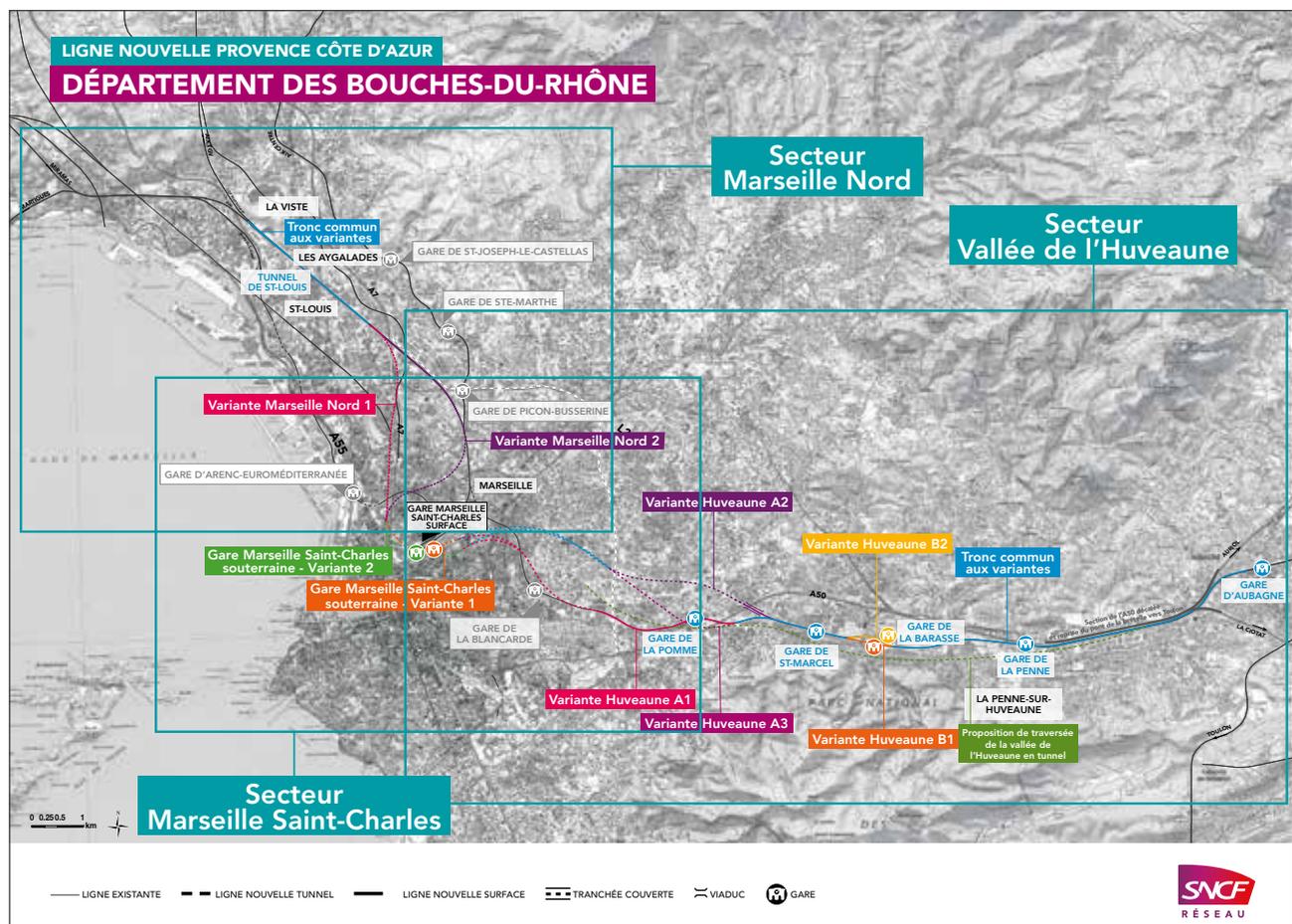
## Dans les Bouches-du-Rhône

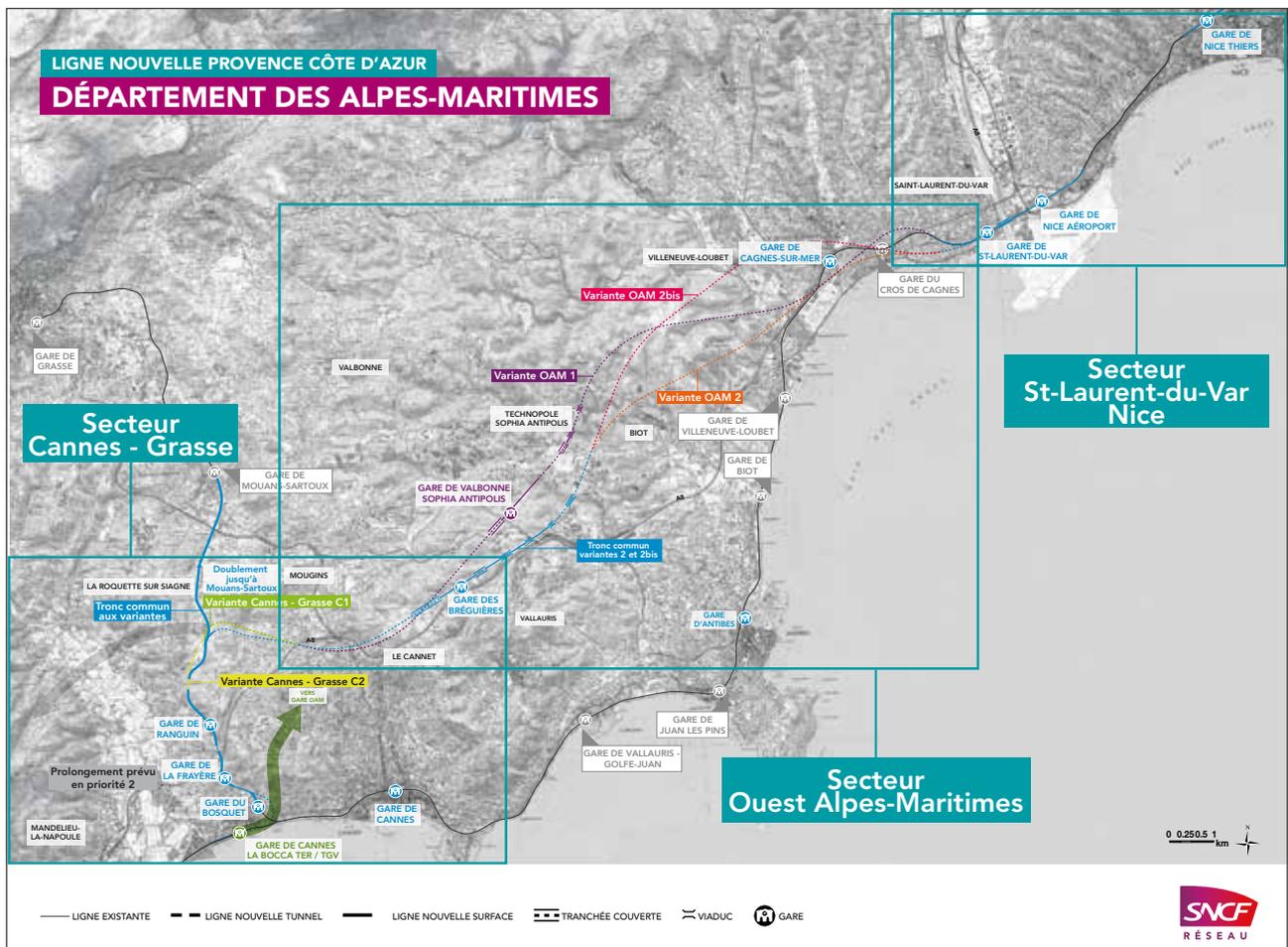
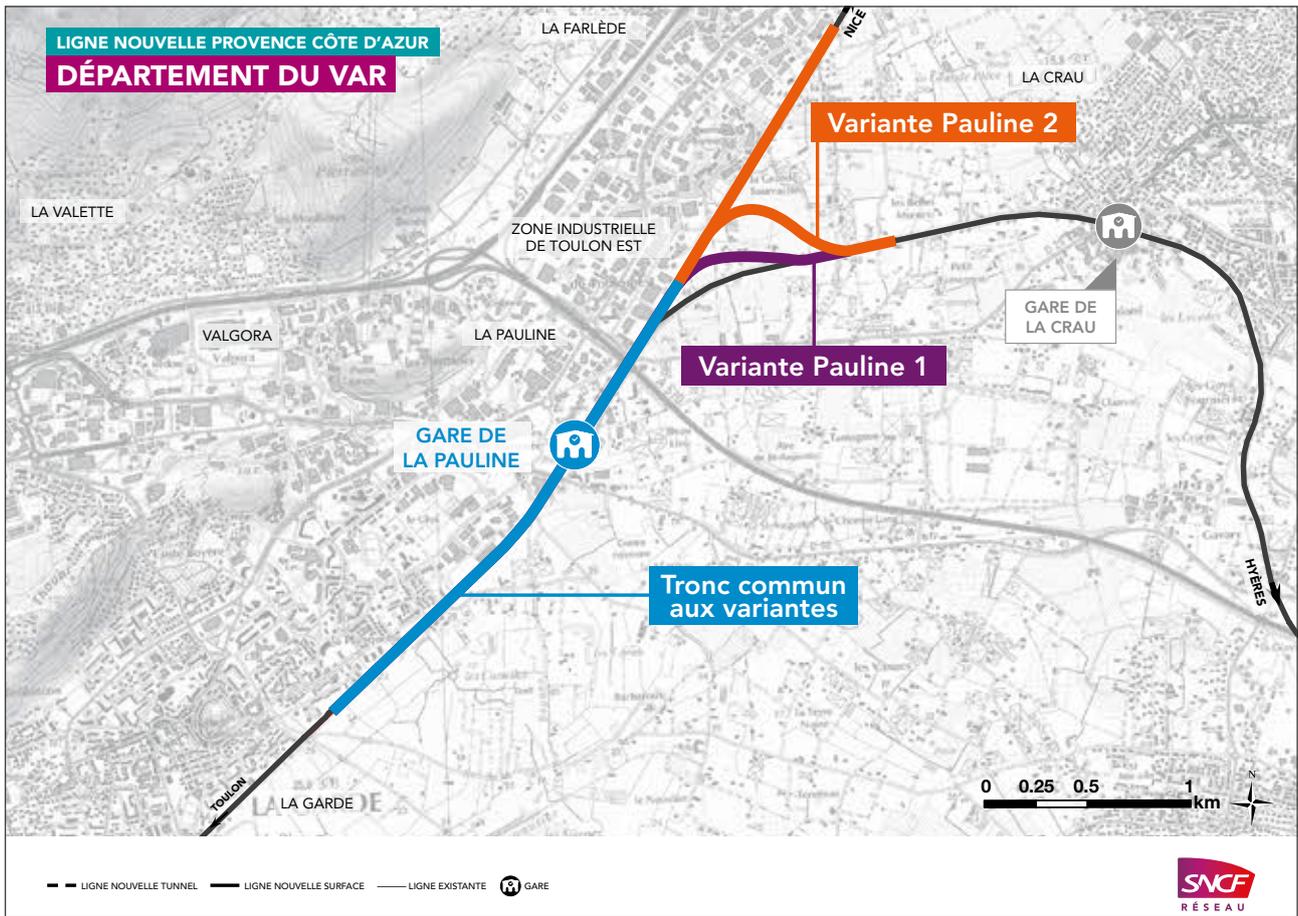
- une proposition de traversée de la vallée de l'Huveaune en tunnel ;
- une proposition de décalage des têtes de tunnel vers l'ouest (en Priorité 2) ;
- une nouvelle gare TGV à Aubagne (en Priorité 2).

## Dans les Alpes-Maritimes

- une proposition de gare nouvelle TER/TGV à Cannes La Bocca ;
- une proposition de gare OAM à Valbonne - Sophia - Antipolis sur le secteur des Bouillides.

Les variantes de tracés et de positions de gares soumises à la concertation avec le public sont présentées dans les cartes ci-après :





# LE TEMPS 3 : L'INFORMATION ET LA PARTICIPATION DU PUBLIC

Entre le **4 octobre 2016** et le **9 janvier 2017**, SNCF Réseau a présenté les variantes de tracés et de positions de gares de la Priorité 1 au public, afin de recueillir son avis sur celles-ci.

## LE DISPOSITIF D'INVITATION DU PUBLIC

### LES RELATIONS PRESSE

**2 conférences de presse**, au cours desquelles un dossier de presse a été remis aux journalistes, ont permis de présenter les variantes de tracés et de positions de gares ainsi que les modalités de la concertation aux journalistes le 20 septembre à Marseille et le 22 septembre à Nice.

En complément, **20 communiqués de presse** ont été diffusés entre le 29 septembre et le 18 novembre pour présenter le dispositif de concertation :

- 3 communiqués génériques par département ;
- 9 communiqués déclinés par bassin de presse ;
- 8 communiqués de rappel.

**12 rencontres** ont été également organisées avec les journalistes pour leur présenter le projet, les variantes de tracés et de positions de gares et le dispositif de concertation et **27 autres** pour répondre à leurs questions, à l'occasion des réunions de concertation.

### LA CAMPAGNE MÉDIA

Afin d'annoncer largement la phase de concertation avec le public et d'inviter le public à y participer, une **importante campagne média** a été réalisée en 2 temps : **fin septembre - début octobre**, pour annoncer l'ouverture de la concertation et **début décembre** pour inviter le public à poursuivre sa participation et venir aux réunions publiques de synthèse :

- **2 spots radio** ont été diffusés sur 35 radios locales :
  - le premier du 27 septembre au 9 octobre à 2 574 reprises ;
  - le second du 5 au 18 décembre à 2 856 reprises.

- **des affiches** ont été posées en gares (format 80x120 cm) et dans les commerces de proximité (format 60x80 cm) :
  - 1 056 affiches du 26 septembre au 6 octobre ;
  - 1 182 affiches du 5 au 18 décembre.
- **54 insertions presse** ont été publiées dans La Provence, Var Matin et Nice Matin, pour une diffusion globale de plus de **1,4 million d'exemplaires tirés**, entre le 29 septembre et le 25 octobre puis entre le 17 et le 21 décembre.



## LES RÉSEAUX SOCIAUX

**261 tweets d'information** ont été publiés par SNCF Réseau sur la période, pour annoncer aux abonnés le lancement de la concertation, puis la tenue des réunions et les inviter à participer.

A l'issue de la concertation, 485 personnes étaient abonnées au compte Twitter @ProjetLNPCA.

2 campagnes de bannières Facebook ont été réalisées entre le 26 septembre et le 9 octobre, pour annoncer la concertation, puis du 5 au 18 décembre, pour inviter à y participer. Elles ont atteint **4 800 000 consultations**.

## L'E-MAILING

Enfin, les **4 182 personnes** enregistrées dans la base de données des acteurs ont reçu le 29 septembre un **e-mailing** leur présentant les modalités de la concertation et les informant de la mise en ligne du dossier support de la concertation avec le public téléchargeable.

## LE DISPOSITIF D'INFORMATION DU PUBLIC

Afin d'assurer une information du public tout au long de la concertation, tous les supports d'information réalisés et utilisés par SNCF Réseau ont été mis en ligne sur le site internet du projet.

## LE DOSSIER SUPPORT DE LA CONCERTATION AVEC LE PUBLIC

Le dossier support de la concertation avec le public, de 250 pages format A4 (A3 pour les cartes représentant les variantes de tracés), a été diffusé sous forme papier ou clé USB, lors des réunions publiques et à l'occasion des permanences. Il a également été mis à disposition sur chacun des lieux d'exposition.

Ce dossier support, organisé en 6 livrets, présente :

- le dispositif d'information et de participation du public (livret 0) ;
- les enjeux déplacements à la loupe dans la région (livret 1) ;
- le projet et ses bénéfices pour améliorer les déplacements du quotidien (livret 2) ;
- la synthèse des ateliers de travail « Saturation ferroviaire » et « Environnement-développement durable » ainsi que les avis des participants à ces ateliers (livret 3) ;
- les solutions de gares et de tracés étudiées par le SNCF Réseau (livret 4) ;
- les propositions de tracés et de gares issues de la concertation avec les élus (livret 5).

Au total sur la période, le **dossier support a été distribué à 2 070 personnes** (1 370 dans sa version papier imprimée, 700 dans sa forme numérique sur clé USB) et a été **consulté/téléchargé sur le site Internet à 2 472 reprises**.



## LES SUPPORTS TECHNIQUES

En complément, des documents plus techniques au format A3, ont été distribués aux participants des ateliers géographiques :

- un **atlas thématique environnemental des enjeux** de 88 pages, répertoriant les enjeux pris en compte dans les études de tracés et de positions de gares ;
- un **cahier des fiches secteurs** de 95 pages, présentant une analyse multicritères de chaque variante de tracés et de positions de gares proposée, organisée par secteur géographique.

La page du site Internet sur laquelle ces documents étaient accessibles a été **consultée près de 1 500 fois**.



## LES EXPOSITIONS

**30 expositions d'information du public sur le contenu du projet et sur les modalités de la concertation** ont été mises en place sur toute la période de concertation avec le public dans les mairies concernées par la Priorité 1 et chez les partenaires cofinanceurs du projet :

- 14 dans les Alpes-Maritimes ;
- 4 dans le Var ;
- 12 dans les Bouches-du-Rhône.

A l'occasion de chaque réunion publique, une exposition a également été installée.

Ces expositions étaient composées de panneaux de format 80x200 cm :

- 3 panneaux génériques sur les enjeux du projet, ses bénéfices et les modalités de la concertation ;
- 10 panneaux présentant, pour chacun des secteurs du projet, les variantes de tracés et de positions de gare soumises à la concertation ;
- 3 panneaux détaillant les aménagements proposés respectivement pour les gares de Marseille Saint-Charles et de Nice Aéroport.



<sup>11</sup> Les supports présentés au cours des réunions publiques ainsi que les verbatim et les synthèses réalisés sont disponibles annexe A3.3

## LES FILMS

Deux films ont été réalisés. L'un, à vocation pédagogique, présente en 4 minutes les grands principes du projet et introduit la phase de concertation à venir. L'autre donne la parole aux cofinanceurs qui portent les enjeux du projet sur le territoire.

Ces films ont été diffusés en préambule des réunions publiques (sauf lors des 3 réunions de synthèse), mis en ligne sur le site Internet le 6 octobre ainsi que sur la page YouTube SNCF Réseau.

## LE DISPOSITIF DE PARTICIPATION ET D'EXPRESSION DU PUBLIC

Afin de favoriser les échanges avec le public et le recueil de ses avis, le dispositif suivant a été mis en oeuvre.

### LES RÉUNIONS PUBLIQUES<sup>11</sup>

**17 réunions publiques** ont été organisées sur l'ensemble de la période :

→ **3 réunions d'ouverture de la concertation avec le public** pour les trois départements concernés, afin de présenter les variantes de tracés et de positions de gares soumises à la concertation :

- le 4 octobre à Nice ;
- le 5 octobre à Marseille ;
- le 12 octobre à La Crau.

→ **3 réunions consacrées à chacune des gares nouvelles**, à savoir :

- gare Nice Aéroport, le 24 octobre ;
- gare Marseille Saint-Charles souterraine, le 25 octobre ;
- gare Ouest Alpes-Maritimes, le 26 octobre.

→ **8 réunions à la demande des élus** pour détailler le projet sur le territoire de leur commune :

- le 13 octobre à Villeneuve-Loubet ;
- le 17 octobre à Valbonne ;
- le 18 octobre à Mougins ;
- le 20 octobre à Cagnes-sur-Mer ;
- le 27 octobre à Saint-Laurent-du-Var ;
- le 7 novembre à la mairie des 15<sup>e</sup> et 16<sup>e</sup> arrondissements de Marseille ;
- le 9 novembre à Biot ;
- le 23 novembre à Aubagne.

→ **3 réunions de synthèse** des problèmes et des attentes soulevés durant la concertation, à l'échelle de chacun des trois départements :

- le 19 décembre à Nice ;
- le 20 décembre à Marseille ;
- le 21 décembre à La Farlède.



## LES ATELIERS GÉOGRAPHIQUES<sup>12</sup>

Afin d'échanger avec le public sur les enjeux environnementaux pris en compte par SNCF Réseau dans les différentes variantes étudiées, **4 ateliers géographiques** ont été mis en place sur le mois de novembre à l'échelle des 2 nœuds ferroviaires : 2 séances ont ainsi eu lieu à Nice (les 2 et 28 novembre) et 2 à Marseille (les 3 et 29 novembre).

Pour participer à ces ateliers, ouverts à tous, il convenait de remplir un formulaire d'inscription en ligne sur le site Internet.



## LES PERMANENCES DE SNCF RÉSEAU<sup>13</sup>

Afin de répondre aux questions individuelles et faciliter les échanges portant sur des situations particulières, **30 permanences** d'une demi-journée chacune, ont été organisées dans les mairies concernées par les aménagements de la Priorité 1 :

- 7 dans les Bouches-du-Rhône ;
- 3 dans le Var ;
- 20 dans les Alpes-Maritimes.

## LES SUPPORTS DE RECUEIL DES EXPRESSIONS

Une version actualisée du **site Internet**, fortement orientée vers l'expression du public, a été mise en ligne le 4 octobre. Cette nouvelle version a permis non seulement au public de **donner son avis sur le projet LNPCA (variantes de tracés et de positions de gares), de déposer des contributions ou de poser des questions, mais également de s'inscrire aux ateliers et permanences.**



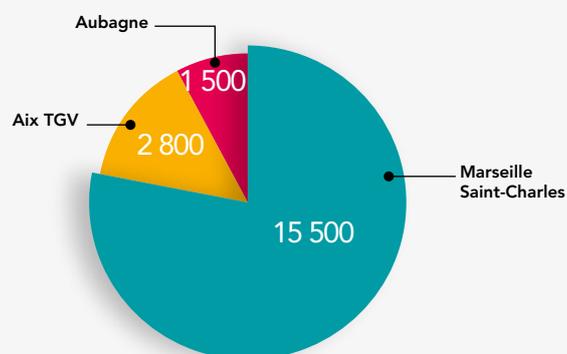
<sup>12</sup> Les supports présentés au cours des ateliers géographiques ainsi que les verbatim et les synthèses réalisés sont disponibles annexe A3.4 - <sup>13</sup> La liste des permanences est disponible annexe A3.5

50 registres de la concertation ont été mis à disposition sur les lieux d'exposition, lors des réunions publiques et des permanences.

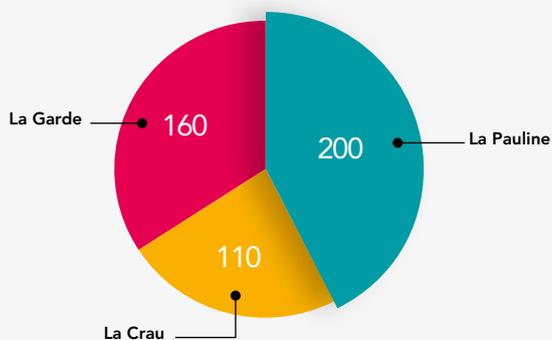
3 cartes T présentant les variantes de tracés et de positions de gares ont été réalisées respectivement pour chacun des trois départements. Ces cartes T, de format A3 ouvert et A5 fermé, ont permis au public d'exprimer son avis sur les variantes proposées et de le retourner gratuitement par voie postale à SNCF Réseau. Ces cartes T ont été distribuées à 30 570 exemplaires dans les principales gares des trois départements le lundi 17 octobre de 7h à 9h30 et le jeudi 10 novembre de 17h à 19h30 afin de permettre aux usagers du train de s'exprimer aisément.



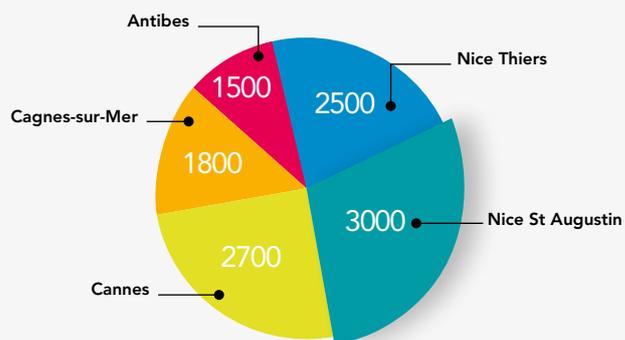
#### BOUCHES-DU-RHÔNE : 19 800 CARTES T DISTRIBUÉES



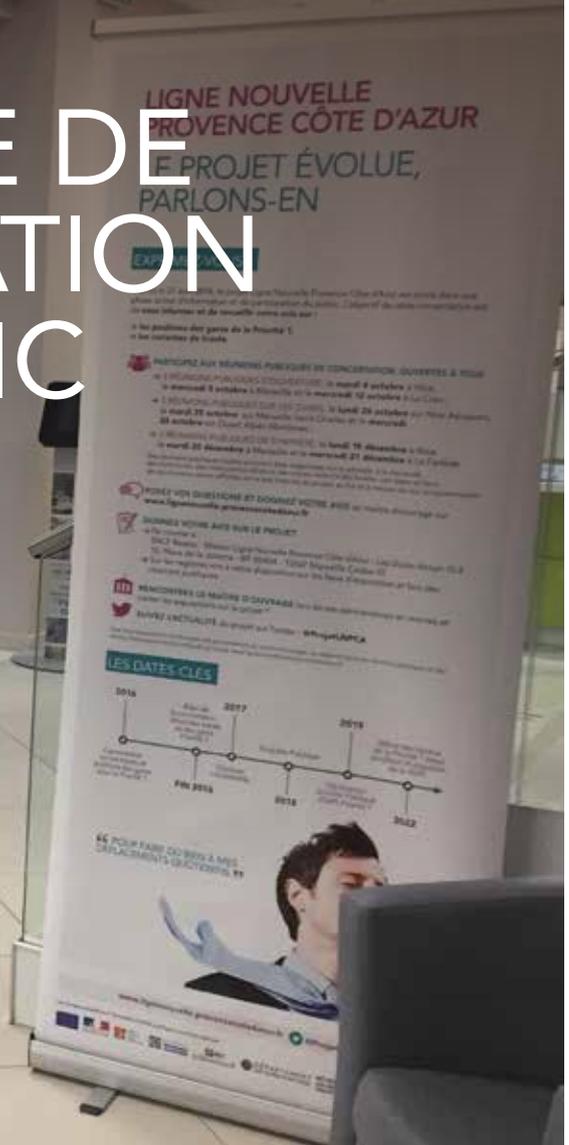
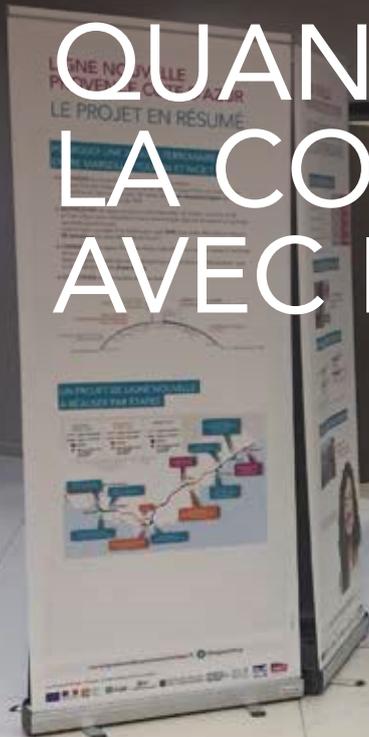
#### VAR : 470 CARTES T DISTRIBUÉES



#### ALPES-MARITIMES : 10 700 CARTES T DISTRIBUÉES



# 4. L'ANALYSE QUANTITATIVE DE LA CONCERTATION AVEC LE PUBLIC



# LA MÉTHODE

L'analyse quantitative proposée ci-après se base sur les éléments d'expression formulés au cours du temps 3 entre le 3 octobre 2016 et le 9 janvier 2017.

Les éléments qui sont comptabilisés synthétisent les formes d'expression suivantes :

- avis transmis par voie postale ;
- avis déposés sur le site Internet ;
- avis déposés dans les registres mis à disposition ;
- questions posées à SNCF Réseau sur le site Internet ;
- cartes T complétées et transmises par voie postale ;
- contributions déposées sur le site Internet ;
- contributions transmises par voie postale ;
- expressions recensées pendant les permanences ;
- expressions recensées pendant les réunions publiques ;
- pétitions transmises à SNCF Réseau ;
- délibérations de collectivités publiques.

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

## UNE FORTE PARTICIPATION DU PUBLIC<sup>14</sup>

Les actions d'information mises en œuvre par SNCF Réseau durant la concertation ont eu des retombées significatives en termes de participation :

→ **9 019 signatures** pour 8 pétitions<sup>15</sup> :

- « **Sauvons le Parc des Bouillides** » → à **3 506 signataires**
    - *texte du 27/10 – 2 600 signataires* : « Contre la gare aux Bouillides. La gare au Fugueiret plus adaptée et moins impactante, etc. permettant de tout regrouper au même endroit »
    - *texte final – 906 signataires supplémentaires* : « Contre le tracés OAM1bis et pour une solution de tracé la moins impactante sur les conditions de vie »
  - « **Je soutiens la LNPCA** » → 1650 signataires
  - « **Mobilisons-nous contre une gare à Mougins** » → 1271 signataires
  - « **Pour une gare TGV/TER à Cannes La Bocca** » → 1090 signataires
  - « **Ligne nouvelle de Train : Gouffre Financier, Montagne de Carbone, sans Solution de Mobilité** » → 712 signataires
  - « **Ligne nouvelle : la meilleure gare pour Sophia Antipolis, le Fugueiret** » → 482 signataires
  - « **Gare à Sophia ou à Mougins : contre l'implantation d'une gare OAM au quartier des Bréguières à Mougins** » → 340 signataires
- **2 697 participants aux 17 réunions publiques** organisées et **360 prises de parole** enregistrées lors de ces réunions publiques ;
- **2 076 avis postés** sur le site Internet et par courrier représentant **1 978 contributeurs** ;
- **457 avis déposés** dans les registres papier mis à disposition ;
- **403 questions** posées à SNCF Réseau ;
- **197 participants aux permanences** dans les communes concernées par les variantes de tracés et de positions de gares ;
- **192 cartes T** transmises à SNCF Réseau ;
- **104 contributions** communiquées ;

<sup>14</sup> La totalité des expressions du public est disponible annexe 4 - <sup>15</sup> Les textes intégraux sont disponibles annexe 4

- **59 participants aux ateliers géographiques** dans les Alpes-Maritimes et les Bouches-du-Rhône ;
- **11 délibérations** et motions des collectivités ;
- **66 551 visites sur le site** Internet du projet et **235 000 pages consultées** ;
- un compte Twitter **suivi par 485 personnes**, 261 tweets publiés par SNCF Réseau pour 197 700 affichages sur des fils Twitter.

Le dispositif de concertation validé en comité de pilotage a été mis en œuvre dans sa totalité. La concertation a permis de **recueillir des expressions de soutien et d'opposition au projet LNPCA** dans son ensemble ainsi qu'aux différentes variantes proposées.

Les médias, et notamment la presse quotidienne régionale, se sont fait l'écho de cette mobilisation avec **293 articles parus** (TV, radio, presse).

Cette forte mobilisation au cours de la période de concertation avec le public a contribué à obtenir une expression significative des préférences des participants concernant les variantes de tracés et de gares. **Cette expression a permis à SNCF Réseau de formuler des propositions au COPIL du 8 février 2017.**

La participation a été particulièrement forte dans les Alpes-Maritimes, à la fois pour les expressions relatives aux variantes de tracés et pour celles relatives aux variantes de gares.

## **Zoom sur les espaces d'échange proposés durant la concertation avec SNCF Réseau, afin d'aborder à la fois les variantes de tracés et les variantes de positions de gares**

Les **3 réunions publiques d'ouverture** de la concertation dans les trois départements concernés ont permis de **présenter et d'échanger autour des variantes de tracés et de positions de gares** soumises à la concertation. Elles ont réuni :

- **65 participants** à Marseille ;
- **333 participants** à La Crau (Var) ;
- **170 participants** à Nice.

Les **4 ateliers géographiques** qui ont été organisés dans les Alpes-Maritimes et les Bouches-du-Rhône ont permis d'aborder les éléments relatifs aux gares et ceux relatifs aux tracés. Avec une configuration en petits groupes de travail, ces ateliers ont **favorisé un partage d'information et des échanges** plus spécifiques entre les équipes de SNCF Réseau et les participants :

- les 2 ateliers organisés dans les Bouches-du-Rhône ont réuni **19 participants** ;
- les 2 ateliers organisés dans les Alpes-Maritimes ont réuni **55 participants**.

**30 permanences** ont été organisées au total sur les trois départements dans les communes concernées par les variantes de tracés et de positions de gares. Ouvertes à tous et tenues par les équipes techniques de SNCF Réseau, elles ont permis **des échanges individuels et adaptés spécifiquement aux enjeux des participants** :

- 7 permanences ont été organisées dans les Bouches-du-Rhône pour **16 participants** au total ;
- 3 permanences ont été organisées dans le Var pour **28 participants** au total ;
- 20 permanences ont été organisées dans les Alpes-Maritimes pour **153 participants** au total.

Les **trois réunions publiques de synthèse** de la concertation organisées dans les Bouches-du-Rhône, le Var et les Alpes-Maritimes ont permis de **partager les problèmes et les attentes soulevés** durant la concertation. Elles ont réuni :

- **89 participants** à Marseille ;
- **300 participants** à La Farlède (Var) ;
- **310 participants** à Nice.

# LES DONNÉES QUANTITATIVES RELATIVES AUX VARIANTES DE GARES\*

## LA PARTICIPATION AUX RÉUNIONS

**3 réunions publiques** consacrées spécifiquement aux variantes de gares nouvelles ont été organisées. Elles ont permis **d'apporter des informations ciblées, de recueillir des avis et de répondre aux questions** du public.

→ Dans les Bouches-du-Rhône :

- la réunion publique du 25 octobre, portant sur les variantes de positions de la gare nouvelle Marseille Saint-Charles en souterrain : **55 participants** ont assisté à la réunion ;

→ Dans les Alpes-Maritimes :

- la réunion publique du 24 octobre portant sur la gare nouvelle de Nice Aéroport : **52 participants** à la réunion ;
- la réunion publique du 26 octobre portant sur les variantes de gare nouvelle Ouest Alpes-Maritimes : **190 participants** à la réunion.

## LES EXPRESSIONS TRANSMISES À SNCF RÉSEAU

Les variantes de gares ont fait l'objet de nombreuses expressions au cours du temps 3 de la concertation. 98% de ces expressions concernent le département des Alpes-Maritimes :

- 6 pétitions regroupant **8 318 signatures** portent sur les positions de **gares dans l'ouest des Alpes-Maritimes** ;
- les avis transmis par voie postale ou déposés sur le site Internet évoquent les variantes de gares à 2 954 reprises. À une exception près, **ces expressions concernent toutes les variantes des Alpes-Maritimes** ;
- sur **364 expressions** retranscrites dans les registres mis à disposition, **363 concernent les Alpes-Maritimes** ;
- parmi les cartes T transmises à SNCF Réseau, **200 expressions** concernent les variantes de gares : **186 concernent les variantes des Alpes-Maritimes**, 12 concernent les variantes de gare à Marseille Saint-Charles dans les Bouches-du-Rhône ;
- on compte **135 expressions** relatives aux variantes de gares dans les contributions adressées à SNCF Réseau. **128 d'entre elles concernent les Alpes-Maritimes** ;
- parmi les questions posées à SNCF Réseau, les variantes de gares ont été évoquées à **53 reprises**. La majorité des expressions issues des questions (37 sur 53) provient notamment de l'ouest des Alpes-Maritimes. Viennent ensuite les variantes de gares dans les Bouches-du-Rhône évoquées à 12 reprises puis les autres gares, évoquées à 10 reprises ;
- lors des permanences, on recense **29 expressions spécifiques aux gares, toutes exprimées dans les Alpes-Maritimes** ;
- la majorité des **194 expressions** relatives aux gares nouvelles dans les réunions publiques consacrées aux gares nouvelles ont porté sur les variantes de gares des Alpes-Maritimes (167 sur 194). On compte 11 expressions dans les Bouches-du-Rhône et 16 expressions relatives à d'autres gares ;
- les collectivités ont émis **9 délibérations relatives aux positions de gares dans l'ouest des Alpes-Maritimes**.

\*Concertation au titre de l'article L103-2 du code de l'urbanisme.

# LES DONNÉES QUANTITATIVES RELATIVES AUX VARIANTES DE TRACÉS\*

## LA PARTICIPATION AUX RÉUNIONS

Les **17 réunions publiques** organisées ont permis d'aborder de manière générale la **question des variantes de tracés et de recueillir les expressions** des participants.

Plus spécifiquement, SNCF Réseau a organisé la tenue de **réunions publiques locales à la demande des communes** listées ci-après, afin de préciser les variantes de tracés, de recueillir les avis des participants et de répondre aux questions du public. Au total, **914** personnes ont participé aux réunions publiques locales dans les Alpes-Maritimes et **219** dans les Bouches-du-Rhône.

Dans les Alpes-Maritimes, ces réunions publiques locales ont été demandées pour les communes suivantes :

- Villeneuve-Loubet – **100 participants** ;
- Valbonne – **120 participants** ;
- Mougins – **120 participants** ;
- Cagnes-sur-Mer – **101 participants** ;
- Biot – **400 participants** ;
- Saint-Laurent-du-Var – **73 participants**.

Dans les Bouches-du-Rhône, ces réunions publiques locales ont été demandées pour les communes suivantes :

- les 15<sup>e</sup> et 16<sup>e</sup> arrondissements de Marseille – **45 participants** ;
- Aubagne – **174 participants**.

## LES EXPRESSIONS TRANSMISES À SNCF RÉSEAU

Les variantes de tracés ont fait l'objet de **3 799 expressions**. **97% de ces expressions concernent le département des Alpes-Maritimes, 2% concernent les Bouches-du-Rhône et 1% le Var**. On note que les expressions dans les Bouches-du-Rhône ont d'avantage porté sur les variantes de tracés que sur les variantes de gare à Marseille Saint-Charles :

- 1 pétition regroupant **3 056 signatures** porte sur une variante de tracé (pétition « Sauvons le parc des Bouillides » - tracé OAM1bis) ;
- les avis transmis par voie postale ou sur le site Internet évoquent les variantes de tracés à **174 reprises** :
  - 18 avis concernent les Bouches-du-Rhône ;
  - 25 avis concernent le Var ;
  - 131 avis concernent les Alpes-Maritimes ;
- sur **90 expressions** retranscrites dans les registres mis à disposition, 86 concernent les Alpes-Maritimes ;
- parmi les cartes T transmises à SNCF Réseau, **44 expressions** concernent les variantes de tracés, 25 concernent les variantes des Bouches-du-Rhône, 11 concernent les variantes du secteur de La Pauline, 8 concernent les variantes de tracés dans les Alpes-Maritimes ;
- on compte **32 expressions** relatives aux variantes de tracés dans les contributions adressées à SNCF Réseau : 19 d'entre elles concernent les Alpes-Maritimes, 8 d'entre elles les Bouches-du-Rhône ;

\*Concertation au titre de l'article L121-1 du code de l'environnement.

- parmi les questions posées à SNCF Réseau, les variantes de tracés ont été évoquées à **54 reprises**. La majorité des expressions issues des questions (47 sur 54) provient des Alpes-Maritimes ;
- en permanences, on recense **23 expressions** spécifiques aux tracés, dont 18 exprimées dans les Alpes-Maritimes et 5 dans les Bouches-du-Rhône ;
- dans les réunions publiques, la majorité des **26 expressions** relatives aux tracés ont porté sur les variantes des Alpes-Maritimes (14/26) et des Bouches-du-Rhône (12/26).

## LES DONNÉES QUANTITATIVES RELATIVES AUX THÉMATIQUES

### L'EXPRESSION DU PUBLIC AU GLOBAL ET PAR DÉPARTEMENT

#### ÉVALUATION FAVORABLE OU DÉFAVORABLE

L'opportunité du projet a fait l'objet de nombreuses expressions sur l'ensemble des départements concernés.

#### Au global

	POUR	CONTRE
PÉTITIONS	1 650 signataires « Je soutiens la LNPCA »	712 signataires « Ligne Nouvelle de Train : Gouffre Financier, Montagne de Carbone, sans Solution de Mobilité »
RÉUNIONS PUBLIQUES	66 expressions	99 expressions
AVIS	577	615
CARTES T	78	7
CONTRIBUTIONS	47	16
REGISTRES	46	167
PERMANENCES	8	29
DÉLIBÉRATIONS / MOTIONS	7 favorables au projet et à des variantes	4 défavorables aux gares et tracés OAM sur la CASA, Valbonne et Biot

## Échelle départementale

A l'échelle départementale, les expressions vis-à-vis du projet se répartissent de la façon suivante :

	POUR	CONTRE
Dans les Bouches-du-Rhône	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 17 expressions en réunions publiques</li> <li>• 42 avis</li> <li>• 15 cartes T</li> <li>• 5 contributions</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2 expressions en réunions publiques</li> <li>• 1 expression dans les registres</li> <li>• 19 avis</li> <li>• 2 cartes T</li> <li>• 3 contributions</li> </ul>
Dans le Var	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 4 expressions en réunions publiques</li> <li>• 25 avis</li> <li>• 18 cartes T</li> <li>• 4 contributions</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 29 expressions en réunions publiques</li> <li>• 138 avis</li> <li>• 9 contributions</li> </ul>
Dans les Alpes-Maritimes	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1 pétition « Je soutiens la LNPCA » 1 650 signataires</li> <li>• 45 expressions en réunions publiques</li> <li>• 46 expressions dans les registres</li> <li>• 499 avis</li> <li>• 45 cartes T</li> <li>• 34 contributions</li> <li>• 8 expressions en permanence</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1 pétition « Ligne Nouvelle de Train : Gouffre Financier, Montagne de Carbone, sans Solution de Mobilités » 712 signataires</li> <li>• 68 expressions en réunions publiques</li> <li>• 166 expressions dans les registres</li> <li>• 444 avis</li> <li>• 5 cartes T</li> <li>• 4 contributions</li> <li>• 3 expressions en permanence</li> </ul>

La somme des avis à l'échelle des 3 départements est différente du nombre d'avis totaux car les avis provenant de départements non concernés par le projet n'ont pas été comptabilisés dans les avis des 3 départements.

## THÉMATIQUES ABORDÉES

Au cours des échanges avec les participants et parmi les expressions transmises à SNCF Réseau pendant la période de concertation, **8 thématiques ont été abordées de manière récurrente** :

- **les impacts** du projet sur la population, l'environnement et l'agriculture ;
- **la saturation routière et ferroviaire** sur les territoires et les effets du projet pour l'amélioration des conditions de déplacement ;
- **l'efficacité du projet** au regard des besoins des populations en matière de mobilité et les bénéfices réels du projet ;
- **le coût du projet**, notamment au regard des bénéfices induits en matière de déplacement, des capacités de financement ainsi que sa rentabilité ;
- **l'entretien du réseau existant** ou son amélioration (par exemple : le projet de 3<sup>e</sup> voie dans les Alpes-Maritimes) ainsi que le développement de nouveaux modes de transports ;
- **les nuisances** potentiellement induites par le projet (bruits, vibrations, travaux, etc.) ;
- **les modalités de gestion du foncier** compte tenu du phasage du projet ;
- **l'intermodalité.**

## Les impacts du projet sur la population, l'environnement et l'agriculture

Cette thématique a été évoquée dans 755 avis déposés sur site Internet ou adressés par voie postale, 12 cartes T, 129 expressions issues des registres, 24 contributions et 15 questions. Elle a été évoquée à 62 reprises au cours des réunions publiques et à 4 reprises au cours des permanences.

- Cette thématique a été abordée dans les pétitions suivantes :
- les deux pétitions « Sauvons le parc des Bouillides » - 3 506 signataires ;
  - « Mobilisons-nous contre une gare à Mougins » - 1271 signataires ;
  - « Ligne Nouvelle de Train : Gouffre Financier, Montagne de Carbone, sans Solution de Mobilité »
    - 712 signataires ;
  - « Ligne Nouvelle : la meilleure gare pour Sophia Antipolis, Le Fugueiret » - 461 signataires ;
  - « Gare à Sophia ou à Mougins » - 340 signataires.
- Cette thématique a été abordée dans les délibérations et motions suivantes :
- délibération de la commune de Biot le 13 juin ;
  - motion du SCoT Ouest Alpes-Maritimes le 6 juillet ;
  - motion de la CA Pays de Grasse le 23 septembre ;
  - délibération de la CA Pays de Lérins le 26 septembre ;
  - motion de la CA Sophia Antipolis le 26 septembre ;
  - délibération de la commune de Valbonne le 6 octobre ;
  - délibération de l'assemblée plénière du Conseil régional le 3 novembre ;
  - délibération de la commune de Villeneuve-Loubet le 8 décembre ;
  - délibération de la commune de Valbonne le 8 décembre ;
  - délibération de la commune de Pégomas le 15 décembre ;
  - délibération de la commune de la Roquette-sur-Siagne le 20 décembre.

## La saturation routière et ferroviaire sur les territoires et les effets du projet sur l'amélioration des conditions de déplacement

Cette thématique a été évoquée dans 487 avis déposés sur le site Internet ou transmis par voie postale, 26 cartes T, 11 expressions issues des registres et 44 contributions. Elle a été évoquée à 58 reprises au cours des réunions publiques.

- Cette thématique a été abordée dans les pétitions suivantes :
- « Je soutiens la LNPCA » - 1650 signataires ;
  - « Pour une gare TGV/TER à Cannes La Bocca » - 1090 signataires ;
  - « Ligne Nouvelle de Train : Gouffre Financier, Montagne de Carbone, sans Solution de Mobilité »
    - 712 signataires ;
  - « Gare à Sophia ou à Mougins » - 340 signataires.
- Cette thématique a été abordée dans les délibérations et motions suivantes :
- motion du SCoT Ouest Alpes-Maritimes le 6 juillet ;
  - motion de la CA Pays de Grasse le 23 septembre ;
  - délibération de la CA Pays de Lérins le 26 septembre ;
  - délibération de la commune de Valbonne le 6 octobre ;
  - délibération de l'assemblée plénière du Conseil régional le 3 novembre ;
  - délibération de la commune de Villeneuve-Loubet le 8 décembre ;
  - délibération de la commune de La Roquette-sur-Siagne le 20 décembre.

## L'efficacité du projet au regard des besoins des populations en matière de mobilité et les bénéfices réels du projet

Cette thématique a été évoquée dans 379 avis, 47 expressions issues des registres, 11 contributions et 16 questions. Elle a été évoquée à 32 reprises au cours des réunions publiques.

→ Cette thématique a été abordée dans les pétitions suivantes :

- les deux pétitions « Sauvons le parc des Bouillides » - 3 506 signataires ;
- « Je soutiens la LNPCA » - 1650 signataires ;
- « Mobilisons-nous contre une gare à Mougins » - 1271 signataires ;
- « Pour une gare TGV/TER à Cannes La Bocca » - 1090 signataires ;
- « Ligne Nouvelle de Train : Gouffre Financier, Montagne de Carbone, sans Solution de Mobilité » - 712 signataires ;
- « Ligne Nouvelle : la meilleure gare pour Sophia Antipolis, Le Fugueiret » - 461 signataires ;
- « Gare à Sophia ou à Mougins » - 340 signataires.

→ Cette thématique a été abordée dans les délibérations et motions suivantes :

- délibération de la commune de Biot le 13 juin ;
- motion du SCoT Ouest Alpes-Maritimes le 6 juillet ;
- motion de la CA Pays de Grasse le 23 septembre ;
- délibération de la CA Pays de Lérins le 26 septembre ;
- délibération de la commune de Valbonne le 6 octobre ;
- délibération de l'assemblée plénière du Conseil régional le 3 novembre ;
- délibération de la commune de Villeneuve-Loubet le 8 décembre ;
- délibération de la commune de la Roquette-sur-Siagne le 20 décembre.



## **Le coût du projet, notamment au regard des bénéfices du projet (temps gagné), des modalités et capacités de financement et de la rentabilité du projet**

Cette thématique a été évoquée dans 246 avis, 6 cartes T, 58 expressions issues des registres, 30 contributions et 15 questions. Elle a été évoquée à 58 reprises au cours des réunions publiques et à 3 reprises au cours des permanences.

- Cette thématique a été abordée dans la pétition « Ligne Nouvelle de Train : Gouffre Financier, Montagne de Carbone, sans Solution de Mobilité » - 712 signataires.
- Cette thématique a été abordée dans les délibérations et motions suivantes en 2016 :
  - délibération de la commune de Biot le 13 juin ;
  - délibération de l'assemblée plénière du Conseil régional le 3 novembre.

## **L'entretien du réseau existant ou son amélioration (par exemple : le projet de 3<sup>e</sup> voie dans les Alpes-Maritimes) ainsi que le développement de nouveaux modes de transports**

Cette thématique a été évoquée dans 265 avis, 9 cartes T, 47 expressions issues des registres et 14 contributions. Elle a été évoquée à 38 reprises au cours des réunions publiques.

- Cette thématique a été abordée dans les pétitions suivantes :
  - « Je soutiens la LNPCA » - 1650 signataires ;
  - « Mobilisons-nous contre une gare à Mougins » - 1271 signataires ;
  - « Pour une gare TGV/TER à Cannes La Bocca » - 1090 signataires ;
  - « Gare à Sophia ou à Mougins » - 340 signataires.
- Cette thématique a été abordée dans les délibérations et motions suivantes en 2016 :
  - délibération de la commune de Biot le 13 juin ;
  - motion du SCoT Ouest Alpes-Maritimes le 6 juillet ;
  - motion de la CA Pays de Grasse le 23 septembre ;
  - délibération de l'assemblée plénière du Conseil régional le 3 novembre ;
  - délibération de la commune de Villeneuve-Loubet le 8 décembre.

## **Les nuisances potentiellement induites par le projet (bruits, vibrations, travaux, etc.)**

Cette thématique a été évoquée dans 192 avis, 47 expressions issues des registres, 16 contributions et 26 questions. Elle a été évoquée à 87 reprises au cours des réunions publiques et à 9 reprises au cours des permanences.

- Cette thématique a été abordée dans les pétitions suivantes :
  - les deux pétitions « Sauvons le parc des Bouillides » - 3 506 signataires ;
  - « Mobilisons-nous contre une gare à Mougins » - 1271 signataires ;
  - « Ligne Nouvelle de Train : Gouffre Financier, Montagne de Carbone, sans Solution de Mobilité » - 712 signataires.
- Cette thématique a été abordée dans les délibérations et motions suivantes en 2016 :
  - délibération de la commune de Biot le 13 juin ;
  - délibération de la commune de Villeneuve-Loubet le 8 décembre.

## **Les modalités de gestion du foncier compte tenu du phasage du projet**

Cette thématique a été évoquée dans 129 avis, 2 cartes T, 35 expressions issues des registres, 10 contributions et 38 questions. Elle a été évoquée à 16 reprises au cours des réunions publiques et à 6 reprises au cours des permanences.

## L'intermodalité

Cette thématique a été évoquée dans 174 avis, 9 cartes T, 16 contributions et 14 questions. Elle a été évoquée à 16 reprises au cours des réunions publiques.

- Cette thématique a été abordée dans les pétitions suivantes :
  - « Pour une gare TGV/TER à Cannes La Bocca » - 1090 signataires ;
  - « Gare à Sophia ou à Mougins » - 340 signataires ;
- Cette thématique a été abordée dans les délibérations et motions suivantes :
  - motion du SCoT Ouest Alpes-Maritimes le 6 juillet ;
  - motion de la CA Pays de Grasse le 23 septembre ;
  - délibération de la CA Pays de Lérins le 26 septembre ;
  - délibération de la commune de Valbonne le 6 octobre ;
  - délibération de la commune de Villeneuve-Loubet le 8 décembre.



## L'EXPRESSION DU PUBLIC AU SUJET DES VARIANTES DE GARES

### GARE MARSEILLE SAINT-CHARLES

Les participants à la concertation se sont exprimés de la façon suivante à propos des **2 variantes de gare proposées** à la concertation<sup>16</sup> :

	POUR	CONTRE
<b>VARIANTE 1 (ABEILLES)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 3 expressions en réunions publiques</li> <li>• 1 avis</li> <li>• 10 cartes T</li> <li>• 2 contributions</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pas d'expression spécifique contre cette variante</li> </ul>
<b>VARIANTE 2 (NARVIK)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2 cartes T</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pas d'expression spécifique contre cette variante</li> </ul>

### GARE NICE AÉROPORT

Les participants à la concertation se sont exprimés de la façon suivante à propos du **projet de gare Nice Aéroport** :

	POUR	CONTRE
<b>GARE NICE AÉROPORT</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 7 expressions en réunions publiques</li> <li>• 275 avis</li> <li>• 5 cartes T</li> <li>• 15 contributions</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 3 expressions en réunions publiques</li> <li>• 2 expressions dans les registres</li> <li>• 4 avis</li> <li>• 2 contributions</li> </ul>

<sup>16</sup> Pour rappel, les variantes présentées à la concertation sont précisées au chapitre «Le COPIL du 23 septembre 2016 : les variantes de tracés et de gares soumises à la concertation».

## GARE OUEST ALPES-MARITIMES

Les variantes de gares Ouest Alpes-Maritimes (OAM) pour le secteur de Sophia Antipolis correspondent à des variantes de tracés (1, 1bis, 2 et 2bis) qui leurs sont associées. Les expressions concernent donc à la fois les tracés et les gares associées.

Concernant le principe de la desserte de Sophia Antipolis, les participants à la concertation se sont exprimés de la façon suivante :

### Desserte Sophia Antipolis

	POUR	CONTRE
SOPHIA ANTIPOLIS	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Motions et délibérations: Villeneuve-Loubet; CA Pays de Lérins</li> <li>• 30 expressions en réunions publiques</li> <li>• 17 expressions dans les registres</li> <li>• 344 avis</li> <li>• 27 Cartes T</li> <li>• 18 contributions</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 12 expressions en réunions publiques</li> <li>• 31 expressions dans les registres</li> <li>• 119 avis</li> <li>• 5 Cartes T</li> <li>• 6 contributions</li> <li>• 1 expression en réunion publique</li> </ul>

La communauté d'agglomération de Sophia Antipolis a transmis à SNCF Réseau des motions votées en conseil d'agglomération. La motion du 26 septembre 2016 :

- demande à SNCF Réseau de proposer **une desserte TER au cœur de Sophia Antipolis sans impact environnemental** sur les communes traversées ;

- **dénonce l'impact sur l'environnement des variantes de gares Ouest Alpes-Maritimes et tracés associés pour Biot et Valbonne** proposées par SNCF Réseau.

Les participants à la concertation se sont exprimés de la façon suivante à propos des **3 variantes de gare à Sophia Antipolis** proposées à la concertation :

### Gare aux Bréguières

	POUR	CONTRE
VARIANTES OAM2 ET OAM2BIS GARE AUX BRÉGUIÈRES	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1 expression en réunions publiques</li> <li>• 22 avis</li> <li>• 2 cartes T</li> <li>• 1 contribution</li> <li>• 1 expression en permanences</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2 pétitions « contre une gare à Mougins et aux Bréguières » 1 611 signataires</li> <li>• 12 expressions en réunions publiques</li> <li>• 59 expressions dans les registres</li> <li>• 146 avis</li> <li>• 3 contributions</li> <li>• 4 expressions en permanences</li> </ul>

### Gare aux Bouillides

	POUR	CONTRE
VARIANTE OAM1BIS GARE AUX BOUILLIDES	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1 délibération de Valbonne le 06/10/2016</li> <li>• 3 expressions en réunions publiques</li> <li>• 5 expressions dans les registres</li> <li>• 26 avis</li> <li>• 14 cartes T</li> <li>• 2 contributions</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1 pétition « sauvons le parc des Bouillides » 3 506 signataires</li> <li>• 16 expressions en réunions publiques</li> <li>• 27 expressions dans les registres</li> <li>• 360 avis</li> <li>• 9 cartes T</li> <li>• 3 contributions</li> <li>• 2 expressions en permanences</li> <li>• 1 délibération de Valbonne le 06/12/2016</li> </ul>

## Gare au Fugueiret

	POUR	CONTRE
VARIANTE OAM1 GARE AU FUGUEIRET	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1 pétition « la meilleure gare pour Sophia Antipolis, le Fugueiret » 461 signataires</li> <li>• 11 expressions en réunions publiques</li> <li>• 16 expressions dans les registres</li> <li>• 151 avis</li> <li>• 24 cartes T</li> <li>• 14 contributions</li> <li>• 6 expressions en réunion publique</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 4 expressions en réunions publiques</li> <li>• 4 expressions dans les registres</li> <li>• 25 avis</li> </ul>

Dans le cadre de la variante de gare au Fugueiret, les participants ont formulé des **demandes d'optimisation de l'implantation de la gare** :

→ **demandes pour une gare aux Clausonnes** :

- 1 expression en réunion publique ;
- 1 expression dans les registres ;
- 11 avis ;
- 2 cartes T.

→ **demandes pour une optimisation de la proposition de gare au Fugueiret plus au sud** :

- 13 expressions en réunion publique ;
- 4 expressions dans les registres ;
- 1 carte T ;
- 29 avis.

## Gare TER/TGV à Cannes-La-Bocca

Les participants à la concertation se sont exprimés de la façon suivante à propos de la **variante de gare Ouest Alpes-Maritimes à Cannes** :

	POUR	CONTRE
VARIANTE DE GARE À CANNES-LA-BOCCA	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 4 motions: SCoT ouest Alpes-Maritimes, du CA Pays de Grasse, CA Pays de Lérins, commune de la Roquette sur Siagne</li> <li>• 1 pétition « Pour une gare TER – TGV à Cannes-la-Bocca » 1 090 signataires</li> <li>• 22 expressions en réunions publiques</li> <li>• 110 expressions dans les registres</li> <li>• 30 avis</li> <li>• 13 Cartes T</li> <li>• 16 contributions</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 6 expressions en réunions publiques</li> <li>• 3 expressions dans les registres</li> <li>• 4 avis</li> <li>• 2 Cartes T</li> <li>• 2 contributions</li> </ul>



# L'EXPRESSION DU PUBLIC AU SUJET DES VARIANTES DE TRACÉS

## LES VARIANTES DE TRACÉS DANS LES BOUCHES-DU-RHÔNE

### Variantes de tracés pour le secteur Marseille Nord

Les participants à la concertation se sont exprimés de la façon suivante à propos des **2 variantes de tracés** proposées à la concertation<sup>17</sup>:

	POUR	CONTRE
<b>VARIANTE 1</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2 expressions en réunions publiques</li> <li>• 10 cartes T</li> <li>• 1 contribution</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pas d'expression spécifique contre cette variante</li> </ul>
<b>VARIANTE 2</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2 cartes T</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pas d'expression spécifique contre cette variante</li> </ul>

### Variantes de tracés pour le secteur ouest de la vallée de l'Huveaune

Les participants à la concertation se sont exprimés de la façon suivante à propos des **3 variantes de tracés** proposées à la concertation :

	POUR	CONTRE
<b>VARIANTE HUVEAUNE A1</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1 carte T</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pas d'expression spécifique contre cette variante</li> </ul>
<b>VARIANTE HUVEAUNE A2</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2 cartes T</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1 expression en réunion publique</li> </ul>
<b>VARIANTE HUVEAUNE A3</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1 carte T</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1 expression en réunion publique</li> </ul>

### Variantes de tracés pour le secteur est de la vallée de l'Huveaune

Les participants à la concertation se sont exprimés de la façon suivante à propos des **3 variantes de tracés** proposées à la concertation :

	POUR	CONTRE
<b>VARIANTE HUVEAUNE B1</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 5 cartes T</li> <li>• 1 expression en réunion publique</li> <li>• 1 contribution</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pas d'expression spécifique contre cette variante</li> </ul>
<b>VARIANTE HUVEAUNE B2</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pas d'expression spécifique pour cette variante</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pas d'expression spécifique contre cette variante</li> </ul>
<b>PASSAGE EN TUNNEL CONTINU SOUS LA VALLÉE DE L'HUVEAUNE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 6 expressions en réunion publique</li> <li>• 4 expressions dans les registres</li> <li>• 4 contributions</li> <li>• 2 expressions en permanence</li> <li>• 2 expressions en réunion publique pour un shunt d'Aubagne</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 3 expressions contre un passage par Aubagne</li> </ul>

<sup>16</sup> Pour rappel, les variantes présentées à la concertation sont précisées au chapitre «Le COPIL du 23 septembre 2016 : les variantes de tracés et de gares soumises à la concertation».

## LES VARIANTES DE TRACÉS DANS LE VAR

### Variantes de tracés pour le secteur de La Pauline

Les participants à la concertation se sont exprimés de la façon suivante à propos des **2 variantes de tracés** proposées à la concertation :

Certains participants ont exprimé un refus des 2 variantes proposées :

- 3 contributions ;
- 15 expressions en permanences.

	POUR	CONTRE
VARIANTE 1	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1 carte T</li> <li>• 1 contribution</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 8 expressions en permanences</li> </ul>
VARIANTE 2	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1 carte T</li> <li>• 1 contribution</li> <li>• 8 expressions en permanences</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pas d'expression spécifique contre cette variante</li> </ul>

## LES VARIANTES DE TRACÉS DANS LES ALPES-MARITIMES

### Variantes de tracés pour le secteur de Saint-Laurent-du-Var

Les participants à la concertation se sont exprimés de la façon suivante à propos **des options de passages** :

	POUR	CONTRE
SAINT-LAURENT-DU-VAR	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2 expressions en permanence pour l'option de passage au nord</li> <li>• 2 expressions en réunions publiques +1 contribution pour un passage enfoui au sud</li> <li>• 5 expressions dans les registres + 1 contribution + 1 expression en permanence pour l'option de passage au sud</li> <li>• 2 expressions dans les registres + 3 expressions en permanence pour un passage en souterrain</li> <li>• 2 cartes T + 3 contributions pour une nouvelle gare à Saint-Laurent-du-Var</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 5 expressions en réunions publiques contre la suppression de la route 6007</li> <li>• 2 expressions en réunions publiques + 1 contribution + 2 expressions dans les registres contre l'option de passage au nord</li> <li>• 2 expressions dans les registres contre l'option de passage au sud</li> </ul>

### Variantes de tracés pour le secteur entre Saint-Laurent-du-Var et Villeneuve-Loubet

Les participants à la concertation se sont exprimés de la façon suivante à propos des **variantes de tracés** :

	POUR	CONTRE
DE SAINT-LAURENT-DU-VAR À VILLENEUVE-LOUBET	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 12 expressions dans les registres +1 avis + 2 cartes T + 2 contributions + 5 expressions en permanences pour OAM2</li> <li>• 7 expressions dans les registres +1 carte T pour OAM2bis</li> <li>• 1 délibération de Villeneuve-Loubet : <ul style="list-style-type: none"> <li>- demande d'un tracé en souterrain</li> <li>- demande de la préservation des nappes phréatiques</li> <li>- pas d'aggravation des trafics PL (phase travaux)</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 4 avis web et transmis par courrier contre OAM2</li> <li>• 3 contributions contre OAM2bis</li> </ul>

## Variante de tracés pour le secteur de Biot

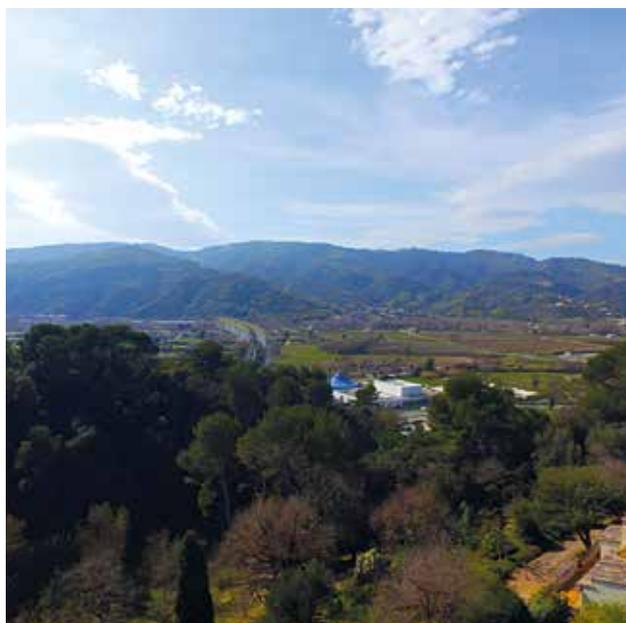
Les participants à la concertation se sont exprimés de la façon suivante à propos **des variantes de tracés** :

	POUR	CONTRE
<b>PASSAGE À BIOT</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pas d'expression en faveur du passage à Biot</li> <li>• Principe du passage à Biot acté par les expressions en faveur de la variante Fugueiret (OAM1)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 51 expressions en réunion publique contre les impacts et la traversée de Biot</li> <li>• 31 expressions dans les registres</li> <li>• 83 avis contre les impacts et la traversée de Biot en aérien</li> <li>• 26 expressions en permanences</li> <li>• 1 délibération de la commune contre le passage sur Biot</li> </ul>

## Variante de tracés pour la desserte de Sophia Antipolis

Les éléments d'analyse quantitative ont été précisés dans le chapitre « Les expressions transmises à SNCF Réseau », page 47.

Pour rappel, les variantes de gares Ouest Alpes-Maritimes (OAM) correspondent à des variantes de tracés (OAM1, 1bis, 2 et 2bis) qui leurs sont associées. Les expressions concernent donc à la fois les tracés et les gares associées.



## Variante de tracés pour le secteur Cannes - Grasse

Les participants à la concertation se sont exprimés de la façon suivante à propos **des variantes de tracés** :

	POUR	CONTRE
<b>VARIANTE C1</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 3 expressions dans les registres</li> <li>• 1 carte T</li> <li>• 1 expression en permanences</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1 avis courrier</li> </ul>
<b>VARIANTE C2</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1 carte T</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pas d'expression spécifique contre cette variante</li> </ul>

Concernant le doublement de **la ligne Cannes - Grasse**, les participants à la concertation ont évoqué les éléments suivants :

- 6 contributions et 1 expression en permanence pour une boucle TER ;
- 3 expressions dans les registres contre le doublement de la ligne Cannes - Grasse.

**Pour la traversée de la Siagne**, dont les conditions dépendent des choix de Priorité 1 :

- 3 avis expriment des points de vue défavorables à la traversée de la Siagne en aérien ;
- 5 contributions ont été transmises à SNCF Réseau et ont exprimé un point de vue pour la préservation de la vallée de la Siagne et les activités de cultures florales liées à l'industrie du parfum ;
- 1 contribution de l'entreprise Chanel Co Ltd évoque une position en faveur du projet LNPCA, pour une gare à Cannes La Bocca et contre la traversée de la Siagne ;
- 1 motion de la commune de Pégomas précise un refus de la proposition de traverser la vallée de la Siagne en viaduc pour le secteur « les Arcs-Cannes ».

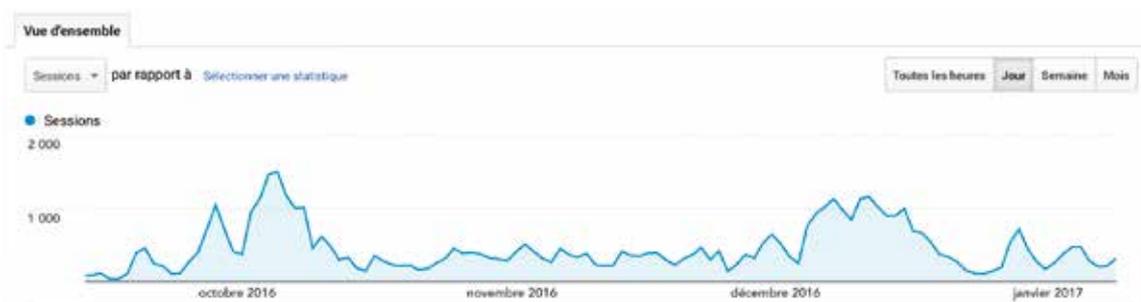
# LA FRÉQUENTATION DU SITE INTERNET www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr

## L'ÉVOLUTION DES VISITES

Du 21 avril 2016, date de mise en ligne de la nouvelle version du site Internet, au 9 janvier 2017, date de fin de la concertation, **plus de 46 000 visiteurs différents** ont consulté le site, pour **un total de 66 551 visites**.

L'activité a été particulièrement intense d'octobre à début janvier, durant le temps 3 de la concertation, sur laquelle près de 75% des visites ont été effectuées, et tout particulièrement en octobre, lorsque les réunions publiques d'ouverture ont eu lieu et fin décembre, au moment des réunions de synthèse.

### Nombre de visites du 3 octobre 2016 au 9 janvier 2017



30% des internautes se sont connectés plusieurs fois.

## LES PAGES CONSULTÉES

Les visites ont duré **en moyenne 3 minutes 30**, pour une moyenne de **3 pages consultées par visite**.

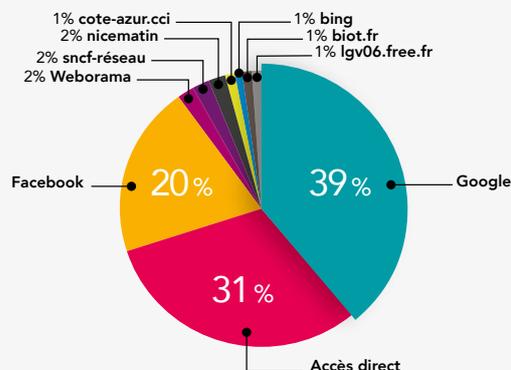
**Près de 235 000 pages ont été vues** au total. Les 10 premières pages consultées, qui représentent 60% du total des consultations, se répartissent comme suit :

« Accueil »	66 171
« Participez »	12 110
« Presse »	10 940
« Les trois grands temps de réalisation »	10 809
« Les bénéficiaires du projet / métropole azurienne »	10 033
« Documents »	8 879
« Vos avis »	6 898
« Priorité à la désaturation des nœuds ferroviaires marseillais et azuréens »	5 787
« Le dispositif d'information et de participation du public »	5 147
« Les modalités de la concertation »	4901

Ces résultats montrent qu'une majorité des internautes s'est connectée pour donner son avis sur le projet ou poser une question à SNCF Réseau.

## LES ACCÈS AU SITE

Les 10 accès privilégiés des internautes, qui ont représenté 87% des connexions sur le site, ont été les suivants :



## L'ACTIVITÉ SUR LES RÉSEAUX SOCIAUX

### TWITTER

Un compte Twitter suivi par **485 personnes**, comptabilise **261 tweets publiés** pour **197 700 impressions**.

### FACEBOOK

Au total, les **2 campagnes réalisées** pour annoncer la concertation puis pour inviter à participer aux réunions de synthèse ont généré près de **16 000 clics**, la première campagne réalisée sur l'ensemble de la région, en a généré **7 171** et la seconde, ciblée sur chacun des trois départements, **8 743**.



# LES RETOMBÉES MÉDIATIQUES<sup>18</sup>

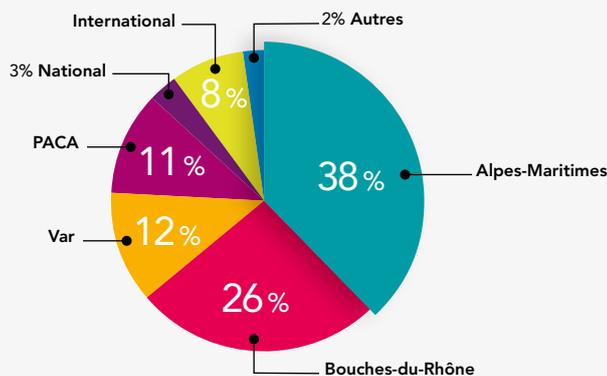
## LA COUVERTURE MÉDIATIQUE

Avec **293 articles recensés** sur le projet, les retombées presse ont été importantes durant la période de concertation.

### LES PARUTIONS PAR TERRITOIRE

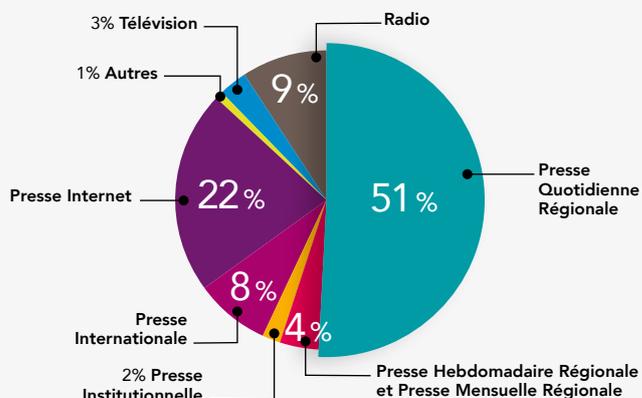
Au total, **86% des retombées sont régionales** avec un traitement quantitatif particulièrement important dans les Alpes-Maritimes (38% des parutions), puis les Bouches-du-Rhône (26%), et enfin le Var (12%), ce qui s'explique notamment par la faible portée du projet sur le département du Var pour les aménagements relevant de la Priorité 1.

Le projet a été **fortement relayé dans les Alpes-Maritimes** notamment en lien avec les prises de position concernant **le positionnement de la gare Ouest Alpes-Maritimes** et le relais de **l'opposition sur Biot**.



### LES PARUTIONS PAR TYPOLOGIE DE MÉDIA

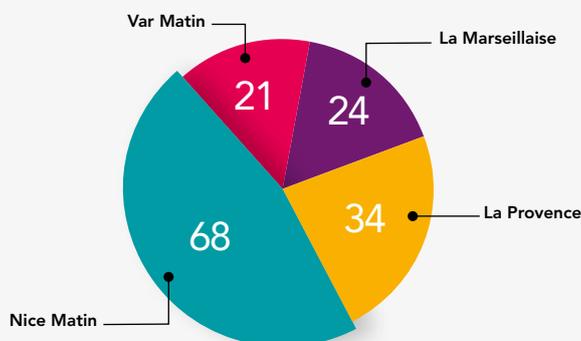
**La presse quotidienne régionale est majoritaire** dans les parutions (51%), chiffre qui monte même à 57% avec les relais Internet des grands titres de la presse quotidienne.



<sup>18</sup> La liste des retombées médiatiques et les articles publiés sont disponibles annexe 5

**Nice Matin est le support le plus présent** dans les retombées presse en lien avec le nombre de réunions publiques et permanences organisées sur le territoire maralpin.

**Dans les Bouches-du-Rhône**, le projet de ligne nouvelle a suscité **moins de retombées médiatiques**. Dans les Alpes-Maritimes, le projet a suscité plus de prises de positions, notamment concernant le positionnement de la gare Ouest **Alpes-Maritimes** et l'opposition des habitants et élus sur les impacts des variantes de tracés sur Biot.



## L'ÉVOLUTION DES RETOMBÉES MÉDIATIQUES PENDANT LA PÉRIODE DE CONCERTATION

La tenue du **comité de pilotage du 12 avril 2016** a donné lieu à des articles présentant les grands temps du projet et les modalités de concertation.

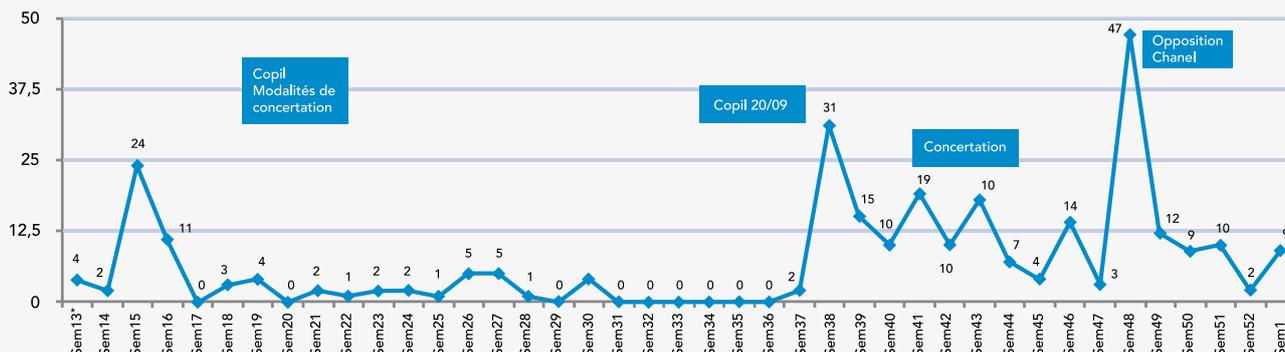
La phase de rencontre des élus, temps 2 du dispositif, alliée à la période estivale, a entraîné une phase d'accalmie médiatique.

**Le comité de pilotage du 20 septembre** a lancé une période génératrice de nombreux échos en grande partie factuels (présentation du dispositif de concertation, des dates de réunions, ect.) ainsi que la prise de position de certains élus (gare de Cannes, tracé sur Aubagne).

Durant la période de concertation, les journalistes ont relayé la teneur des réunions publiques avec des retombées globalement neutres, excepté sur Biot, avec une opposition forte des habitants et élus, et sur la réunion de La Farlède qui a rassemblé de nombreux opposants varois au projet.

On observe un **pic de parution en décembre** suite à la prise de position de l'entreprise Chanel qui a eu un écho national et international.

Fin décembre et début janvier, les parutions ont rapporté la teneur des trois réunions publiques de synthèse tenues dans chaque département.



\* Sem13 : du 28 mars au 3 avril 2016

## THÈMES ABORDÉS

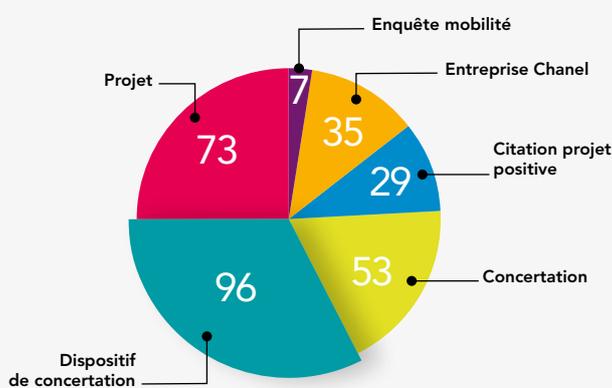
Le premier thème traité (près de 33%), principalement entre septembre et décembre, est le **dispositif de concertation** : annonces de dates, comptes rendus de réunions, etc. La tonalité de ces articles est **neutre ou positive**.

Les articles ont également très souvent été **dédiés au projet** (25%). Le projet a largement été évoqué dans les Alpes-Maritimes (41% des retombées).

La concertation a fait également l'objet **d'une large couverture** (18% des articles). Les journalistes souvent présents lors des réunions publiques et les permanences, se sont fait l'écho des retours des habitants, institutions présentes.

La prise de position de l'entreprise Chanel favorable au projet et à une gare à Cannes La Bocca, et défavorable à une traversée de la Siagne a été largement relayée mais uniquement sur 3 jours.

La ligne nouvelle a également été régulièrement **citée dans le cadre d'articles plus larges** (transports, urbanisme, etc.).

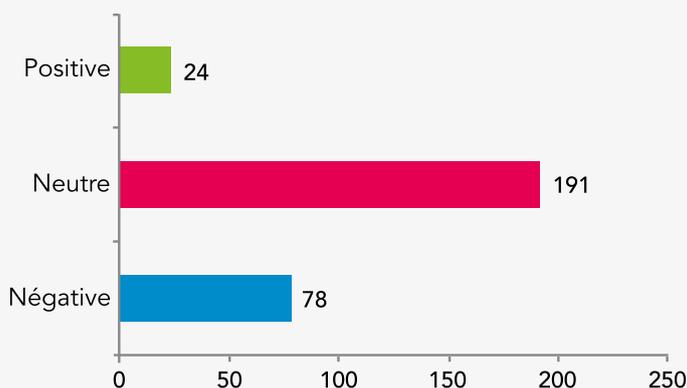


## LA TONALITÉ DES RETOMBÉES

Plus de 65% des articles sont d'une **tonalité neutre**, faisant état du projet, de la concertation ou du dispositif de manière factuelle ou équilibrée dans les points de vue.

Les **prises de position négatives** (près de 27%) sont :

- pour plus de la moitié liées à l'impact international de la prise de position de l'entreprise Chanel sur la traversée de la Siagne en viaduc ;
- pour une autre part importante à l'opposition de Biot au projet.





# 5. L'ANALYSE QUALITATIVE DE LA CONCERTATION AVEC LE PUBLIC



En complément de l'analyse quantitative qui permet une synthèse des points de vue, **l'analyse qualitative propose une synthèse des attentes et problèmes** soulevés par les points de vue exprimés.

# LES ATTENTES ET PROBLÈMES D'ORDRE GÉNÉRAL

## LES ATTENTES VIS-À-VIS DU PROJET

### AMÉLIORER LES MOBILITÉS DU QUOTIDIEN

Parmi les attentes exprimées au cours de la concertation, la nécessité d'**améliorer les mobilités du quotidien** est apparue comme **un besoin très fort**.

Dans les **3 départements**, cette attente a été identifiée de la façon suivante :

- **offrir une alternative à la voiture** comme mode de déplacement systématique pour résorber les problèmes de temps perdu et de détérioration de la qualité de l'air notamment ;
- **améliorer les circulations ferroviaires** et particulièrement TER en qualité et en quantité.

Les attentes suivantes ont été identifiées de manière spécifique dans les **Bouches-du-Rhône** :

- **réaliser des aménagements ferroviaires complémentaires** sur le réseau métropolitain et notamment pour les liaisons entre Aix-en-Provence et Marseille ;
- **ouvrir ou rouvrir certaines gares et lignes**, notamment les gares de Saint-André, Saint-Louis, Cap Pinède ainsi que les lignes Gardanne - Carnoules et Aix - Rognac, etc.

Dans le **Var**, il a été demandé de **réaliser plus rapidement les aménagements de Priorité 2** pour l'Est-Var et la métropole toulonnaise, afin d'améliorer au plus vite les mobilités ferroviaires.

Dans les **Alpes-Maritimes**, il a été demandé d'**améliorer la desserte des secteurs d'activités économiques et touristiques** enclavés ou difficilement accessibles en train aujourd'hui.

### Les réponses apportées par SNCF Réseau<sup>19</sup>

Un des objectifs premiers du projet LNPCA est **d'offrir une alternative modale à la voiture par une priorité donnée aux trains du quotidien**.

La réalisation d'une ligne nouvelle sur les trois départements littoraux permettra également de proposer **un doublement des services du quotidien avec les aménagements de la Priorité 1** et de **réduire les temps de parcours avec la réalisation des sections de ligne nouvelle de la Priorité 2**.

Conjuguée à une amélioration du matériel roulant, la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur permettra d'**améliorer la fiabilité du réseau** et les circulations ferroviaires et donc d'**améliorer l'offre en quantité et en qualité**, à la fois pour les habitants et les touristes.

Concernant la réouverture de lignes ferroviaire ou de gares, ces éléments ne font pas directement partie du projet LNPCA en tant que tel :

- **la réouverture de certaines gares** dépend des projets régionaux portés par les partenaires locaux, au premier rang desquels le Conseil régional et la SNCF ;
- **la réouverture de la ligne Carnoules - Gardanne** a été étudiée comme maille secondaire d'un réseau régional performant, articulé autour de la ligne nouvelle structurante. Le comité de pilotage de ces études a décidé ne pas retenir la poursuite de ce projet. Le comité a toutefois prescrit la préservation et la maintenance de la ligne pour des horizons ultérieurs ;
- un projet de **réouverture aux voyageurs de la ligne Aix - Rognac** est à l'étude. S'il se concrétisait, une halte serait prévue à Plan d'Aillane. Avec d'autres accroissements de fréquence prévus sur le réseau, les liaisons depuis Marseille et Aubagne devraient alors s'améliorer.

<sup>19</sup> Des réponses ont été apportées durant les réunions publiques. Des réponses individuelles ont également été apportées dans le cadre des permanences ou sur la rubrique ad-hoc du site Internet.

## CONTRIBUER AU DÉVELOPPEMENT DE L'INTERMODALITÉ

Les participants qui se sont exprimés ont mis en avant leur volonté que le projet puisse **contribuer au développement de l'intermodalité**.

Dans les **3 départements**, les participants ont évoqué leur souhait que le projet de ligne nouvelle contribue à la construction de l'intermodalité, notamment en complément et en interconnexion avec les projets de transports en commun portés par les territoires : BHNS, tramways, cars, modes actifs, desserte du dernier kilomètre des zones d'activités – Sophia Antipolis et ZI autour de La Pauline notamment.

### Les réponses apportées par SNCF Réseau

**SNCF Réseau travaille de concert avec les collectivités territoriales gestionnaires de voiries et des transports en commun** pour préparer la mise en œuvre des aménagements routiers et de l'intermodalité (bus, BHNS, tramways, navettes autonomes, vélos électriques, etc.) nécessaires au bon fonctionnement des futurs pôles d'échanges prévus par le projet.

La poursuite du travail avec les collectivités locales en charges des transports pour les phases d'études à venir permettra de définir précisément les aménagements à réaliser en matière de transports en commun et/ou de modes doux en lien avec le pôle d'échanges multimodal.

## RATTRAPER LE RETARD EN INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

**Le rattrapage du retard en infrastructures de déplacement** est une attente forte formulée par les participants à la concertation.

Dans les 3 départements, les participants ont évoqué leur souhait de **disposer d'un système de transport performant pour améliorer les mobilités quotidiennes**. Cette amélioration passe avant tout par un rattrapage du retard en infrastructures. Ce rattrapage devra contribuer au développement des territoires et à leur attractivité.

### Les réponses apportées par SNCF Réseau

Le projet Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur a pour **objectif l'amélioration des déplacements à l'intérieur de la région** et entre les métropoles de Nice, Toulon et Marseille en haussant la qualité de l'offre de services ferroviaires. Cette ligne nouvelle contribuera à ouvrir la région Provence-Alpes-Côte d'Azur sur les autres régions françaises, et à désenclaver l'est de la région, en le reliant au réseau français à grande vitesse et plus généralement à l'arc méditerranéen Barcelone - Marseille - Gênes.



# LES PROBLÈMES SOULEVÉS PAR LE PROJET

## LES IMPACTS SUR LE BÂTI

Les impacts du projet de ligne nouvelle sur le bâti et les espaces urbains ont été l'objet de nombreuses expressions.

Dans les **3 départements**, ces problèmes ont été identifiés de la façon suivante :

- les participants ont fait part de leurs craintes sur l'**altération du cadre de vie**, notamment vis-à-vis des nuisances auditives et générées par les vibrations ;
- des craintes ont été exprimées quant aux **nuisances induites par les travaux** nécessaires à la réalisation du projet.

Les problèmes suivants ont été identifiés de manière spécifique dans les **Bouches-du-Rhône** :

- impacts sur le **bâti commercial et économique** ;
- impacts des travaux sur le **bruit, la circulation de camions, les emprises de chantier, etc.**

Les problèmes suivants ont été identifiés de manière spécifique dans le **Var** :

- refus des **expropriations** ;
- refus de la **perte de valeur foncière** ;
- crainte de l'**altération du cadre de vie** liée particulièrement au bruit et à la co-visibilité ;
- crainte des **impacts des travaux** (emprises provisoires avant restitution, circulation de camions) ;
- refus du doublement de la ligne unique d'Hyères (élément relatif à la Priorité 2).

Les problèmes suivants ont été identifiés de manière spécifique dans les **Alpes-Maritimes** :

- perte de valeur foncière vis-à-vis des nuisances **auditives (bruit), visuelles (co-visibilité), ou vibrations**, notamment pour le **secteur de Biot** au niveau du passage de la Brague ;
- impacts liés aux travaux : **fissures, vibrations, bruit, circulation de camions**, notamment pour le secteur de **Saint-Laurent-du-Var et Villeneuve-Loubet**.

## Les réponses apportées par SNCF Réseau

Dans le cadre de ses engagements, SNCF Réseau applique pour le projet de ligne nouvelle, la démarche **Eviter, Réduire, Compenser**. Il s'agit dans ce cadre à la fois d'éviter les zones sensibles, de prendre en compte les possibles nuisances par des mesures ad hoc et de compenser les riverains en cas de nuisances résiduelles.

La problématique des nuisances sonores occasionnées par le projet est soumise à une réglementation nationale que SNCF Réseau applique.

Un cadre réglementaire de mise en place **des protections foncières** pour la réalisation du projet sera posé après que le choix des tracés et des positions de gares sera réalisé.

Des **indemnités** sont prévues au titre de la réglementation qui encadre la réalisation des projets d'infrastructures ferroviaires.



## LES MODES DE GESTION DES DÉBLAIS

Les modalités de gestion des déblais ont été évoquées au cours de la concertation comme facteur d'inquiétude de la part des participants.

Dans les Bouches-du-Rhône et les Alpes-Maritimes, les participants ont souhaité connaître le **mode de gestion des déblais** et notamment les **modalités d'évacuation** ainsi que les flux de camions engendrés.

Dans les Alpes-Maritimes, SNCF Réseau a été interrogé au sujet de la **qualité des matériaux déblayés** ainsi que sur leur destination ultime.

### Les réponses apportées par SNCF Réseau

Les **études détaillées relatives au devenir des matériaux excavés** seront réalisées lors des phases ultérieures à partir des solutions de tracés et de gares retenues.

SNCF Réseau, est soumis à la **réglementation et aux contrôles des autorités administratives** compétentes sous tutelle de l'État.

Afin de **réduire au maximum l'empreinte écologique** des terrassements, en tunnel ou en déblai, le principe du réemploi des matériaux excavés sera privilégié.

## LE COÛT DU PROJET ET LA CAPACITÉ DE FINANCEMENT

Le coût du projet et sa capacité de financement ont été évoqués à de nombreuses reprises et sous différents aspects au cours de la concertation avec le public.

Dans les 3 départements, ces problèmes ont été identifiés de la façon suivante :

- le coût du projet est considéré comme **très important** et il est fortement critiqué dans le Var ;
- les participants ont évoqué leurs craintes de l'**incapacité à financer le projet**, liée à l'endettement de SNCF Réseau ;
- la crainte de l'impact fiscal du financement du projet pour les habitants et les entreprises a également été évoquée.

La crainte d'**hypothéquer la capacité de financement** d'autres projets de transports compte tenu du coût important du projet de ligne nouvelle a été soulevée dans le Var.

### Les réponses apportées par SNCF Réseau

Lors de la présentation du **Programme d'Investissements d'Avenir** (PIA), le 9 juillet 2013, le Gouvernement a retenu le projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur.

Ainsi, pour le projet LNPCA, la Priorité 1 concerne le traitement du **nœud ferroviaire marseillais pour un montant de 2,5 milliards€** (2012) et le traitement du **nœud ferroviaire azuréen de Nice pour 4,2 milliards€** (2012).

## LA CAPACITÉ DE RÉPONDRE AUX BESOINS DE MOBILITÉ

La capacité de répondre aux besoins de déplacement quotidien a été largement abordée.

Les problèmes suivants ont été identifiés de manière spécifique dans le Var :

- les participants ont évoqué leur **incompréhension vis-à-vis de l'apport de la ligne nouvelle** pour l'amélioration de la desserte TER ;
- ils ont évoqué la **nécessité d'aménagements dans l'aire toulonnaise** en priorité, en faveur des trains du quotidien ;
- la **priorisation des investissements** sur le réseau existant a été demandée ;
- l'inquiétude d'une **baisse de fréquence** de la desserte sur la ligne côtière Roquebrune - Cannes (Priorité 2) a également été évoquée.

Et dans les Alpes-Maritimes :

- l'**horizon** de réalisation du projet est considéré comme **trop lointain** ;
- certains participants ont considéré qu'il n'est **pas nécessaire de proposer une desserte ferroviaire de Sophia Antipolis**, zone peu dense et en archipel ;
- le territoire des Alpes-Maritimes connaîtrait une **baisse démographique** à l'avenir et donc ses **besoins de mobilité** devraient diminuer.

### Les réponses apportées par SNCF Réseau

La région Provence-Alpes-Côte d'Azur dispose du **plus petit linéaire de voie ferrée** par habitant de France. La ligne unique entre Marseille et Vintimille, colonne vertébrale de la desserte régionale, est la plus chargée de France (hors Île-de-France) avec 280 trains chaque jour en 2016. **La ligne ferroviaire entre Marseille et Nice est aujourd'hui totalement saturée**. L'amélioration du réseau sera insuffisante pour réduire cette **saturation qui va s'accroître** avec l'augmentation des besoins de déplacements dans les 20 prochaines années.

## L'AGGRAVATION DU RISQUE INONDATION

La perspective de la réalisation du projet de ligne nouvelle suscite **des craintes quant à l'aggravation du risque inondation**, particulièrement pour les secteurs concernés des Bouches-du-Rhône et des Alpes-Maritimes.

- pour les Bouches-du-Rhône et notamment le secteur de la **vallée de l'Huveaune fortement anthropisé**, et pour lequel le risque inondation est très prégnant, l'aménagement de nouvelles infrastructures génère des craintes que ce risque soit aggravé ;
- pour les Alpes-Maritimes, ces craintes portent notamment sur le secteur de **Nice Aéroport dans la Plaine du Var**, secteur déjà marqué fortement par ce risque naturel, ou sur les cours d'eau tels que **la Brague, la Valmasque, le Fugueiret**, etc.

### Les réponses apportées par SNCF Réseau

Les études d'approfondissement des tracés et gares retenus à l'issue de la concertation permettront de définir avec précision les aménagements et dispositifs nécessaires, sur le plan hydraulique, pour assurer une transparence et ne pas aggraver le risque. Elles seront menées en collaboration avec les services de l'Etat (DDTM 06 et 13, DREAL PACA) et les acteurs concernés (gestionnaires des gares ou des voies).



# LES ATTENTES ET PROBLÈMES SPÉCIFIQUES AUX TERRITOIRES

## DANS LES BOUCHES-DU-RHÔNE

SNCF Réseau n'a pas enregistré d'expressions sur des attentes ou des problèmes spécifiques.

## DANS LE VAR

Les participants ont exprimé leur volonté de **relier par le train le bassin économique de Toulon** aux autres bassins d'emploi et d'habitation métropolitains et régionaux :

- en privilégiant l'**amélioration des déplacements domicile-travail** des actifs ;
- en réalisant **au plus tôt la gare et le Pôle d'Echange Multimodal** de Toulon ;
- en assurant la **desserte ferroviaire de la ZAE de Signes** (création d'une gare).

Un **refus global des impacts sur l'agriculture**, notamment un refus de la consommation de terres agricoles et des craintes de déstabilisation d'exploitations et de filières agricoles existantes.

Les **impacts sur les espaces naturels** sont jugés inacceptables :

- les participants refusent toute atteinte aux paysages et aux sites ;
- des craintes sont exprimées pour le fonctionnement des karsts et sur la ressource en eau.

Des inquiétudes quant à la **perturbation du marché foncier**, liée aux incertitudes sur les tracés, la ZPP actuelle étant trop large. Les impacts de ces perturbations sont notamment la dévalorisation des biens et la remise en question de projets publics et privés situés dans la ZPP.



## DANS LES ALPES-MARITIMES

La concertation avec le public a permis de **soulever un certain nombre de points** concernant à la fois le projet et les variantes de tracés et de gares pour les Alpes-Maritimes.

Le projet de **gare de Nice Aéroport** ainsi que le **pôle d'échanges multimodal** (tramway, TER, aéroport, gare routière) a été **fortement soutenu par les participants**.

Pour le franchissement du Var à Saint-Laurent-du-Var, les participants qui se sont exprimés souhaitent que les impacts urbains d'**un franchissement en surface soient limités**. Le projet doit également contribuer à améliorer la qualité urbaine du secteur.

À **Biot**, les participants ont exprimé leur **rejet du projet de ligne nouvelle** de manière générale. Ils ont aussi exprimé leur refus d'un passage sur la commune, quels que soient les tracés ou les positions de gares correspondantes.

Pour la **gare de desserte de Sophia Antipolis** (Ouest Alpes-Maritimes), les expressions des participants ont montré un **refus de l'implantation de la gare Ouest Alpes-Maritimes aux Bouillides et aux Bréguières** :

- la variante de gare aux Bouillides propose une implantation à Valbonne, dans le secteur de Garbejaire. Ce positionnement conditionne la variante de tracé OAM1bis qui traverse la Brague par un viaduc entre le quartier des Tamarins et des Soulières, sur la commune de Biot ;
- la variante de gare aux Bréguières propose une implantation à Mougins, dans le secteur des Bréguières. Ce positionnement conditionne les variantes de tracés OAM 2 et OAM 2bis qui traversent la commune de Biot en souterrain.

L'implantation de **la gare au Figueiret a été soutenue** par de nombreux participants **pour desservir Sophia Antipolis**. Certains participants ont formulé une demande d'optimisation de cette implantation.

La variante de **gare à Cannes La Bocca a été fortement soutenue** par certains participants à la concertation et elle a fait l'objet d'une forte mobilisation.

**Des attentes spécifiques** au territoire maralpin ont été exprimées :

- **relier les Alpes-Maritimes au reste de la région**, aux autres régions françaises et au pourtour méditerranéen en améliorant les temps de parcours sur les trains longue distance et en améliorant la connexion au réseau ferroviaire à grande vitesse ;
- **rattraper le retard en infrastructures de transport** et contribuer au développement des Alpes-Maritimes dans le sens de ne pas « rater » l'opportunité historique, en référence au projet avorté de l'A8bis.

**Certains problèmes spécifiques** ont été évoqués à l'échelle du territoire maralpin.

- **les impacts** sont jugés pour certains participants **inacceptables** sur l'environnement et les espaces naturels ;
- des **craintes d'impacts non maîtrisés** sur les ressources en eau sont évoquées :
  - risques liés à la traversée des nappes (pollution, assèchement, etc.) ;
  - risques sur les zones de captage pour l'eau potable ;
- **la priorité doit être donnée aux investissements sur le réseau existant** et à l'amélioration du service ferroviaire ;
- le projet LNPCA a été **jugé par certains participants comme obsolète** et ces derniers ont demandé la mise en place d'alternatives. Il a été demandé de poursuivre la réalisation de la 3e voie littorale ainsi que de privilégier l'investissement sur les autres modes de transport (cars du CD06 à 2 étages, TCSP, voitures électriques et/ou automatiques et autres solutions innovantes) ;
- en matière de fonctionnement ferroviaire du nœud azuréen, il a été précisé par les participants l'importance d'**intégrer dès la Priorité 1 les relations avec Monaco et l'Italie**.

# LES ATTENTES ET PROBLÈMES SPÉCIFIQUES AUX GARES

## GARE MARSEILLE SAINT-CHARLES

Les principales attentes formulées sont les suivantes :

- **désaturer le nœud ferroviaire marseillais et améliorer les circulations dans l'aire métropolitaine** d'Aix-Marseille ;
- **assurer une interconnexion de qualité** entre la gare nouvelle, le métro et le tramway ;
- **permettre une transparence urbaine** de la gare pour l'amélioration du fonctionnement du quartier Saint-Charles et Belle de Mai.

Les participants ont exprimé des craintes concernant :

- **les nuisances liées aux travaux** ;
- **les capacités de stationnement** après la mise en service de la gare ;
- une insuffisante connexion **avec le tramway**.

## GARE OUEST ALPES-MARITIMES

### LA DESSERTE DE SOPHIA ANTIPOLIS

Les attentes formulées pour une desserte de Sophia Antipolis sont les suivantes :

- **réduire la saturation routière** (faciliter les accès aux entreprises, réduire les temps de transport et diminuer le stress et la pollution) ;
- **améliorer la desserte des entreprises** de Sophia Antipolis pour les actifs ;
- **contribuer au développement d'une offre de mobilité** en transports en commun ;
- structurer autour de la gare **une offre de transport intermodale** jusqu'aux derniers kilomètres ;
- privilégier un **positionnement de gare au nord de l'A8** et à proximité des entreprises ;
- rechercher une optimisation des tracés et positions de gare pour **moins de nuisances locales et sur Biot** ;
- **créer les conditions du développement international** de Sophia Antipolis pour le futur ;
- **éviter l'asphyxie** de la technopole et contribuer à la pérennité de son attractivité.

Concernant les craintes vis-à-vis de la desserte de la technopole de Sophia Antipolis, les participants ont exprimé :

- **l'inadaptation de la desserte ferroviaire** à la configuration de Sophia Antipolis. En effet, il n'y a pas de véritable « cœur » de Sophia Antipolis, la densité d'entreprises et d'emplois y est faible ;
- **l'absence de besoin de réaliser** une gare TGV à Sophia Antipolis ;
- **le risque d'une augmentation du trafic routier** lié à la gare et le problème d'accessibilité de la future gare.

## Variante de gare dans le secteur du Fugueiret

Pour cette variante de gare, les participants ont exprimé :

- leur refus de l'aggravation des risques d'inondation liés à la rivière Fugueiret ;
- leurs questionnements sur la **compatibilité du projet LNPCA avec la réalisation de la Cité du Savoir** ;
- leur refus des **impacts sur le Parc départemental de la Valmasque et sur le Parc départemental de la Brague** ;
- leurs craintes des **impacts de la surcharge de trafic routier** pour accéder à la gare dans un secteur d'activités déjà saturé aux heures de pointe.

## Variante de gare dans le secteur des Bouillides

Les participants ont exprimé leur refus de cette variante de gare et ont soulevé les problèmes suivants :

- **impacts sur les habitants des quartiers de Haut-Sartoux et de Garbejaire**, jugés inacceptables ;
- **impacts sur le stade, le parc des Bouillides** et leurs usages jugés inacceptables ;
- crainte des **impacts de la phase travaux** (bruit, fissures, gêne pour les circulations, etc.) ;
- crainte d'**aggravation des risques hydrauliques** car il s'agit d'un secteur inondable ;
- refus de l'**impact du projet sur le Parc départemental de la Brague**.

Quelques participants ont exprimé le souhait de rechercher une position de gare moins impactante pour les habitants et les pratiques liées au Parc des Bouillides.

## Variante de gare dans le secteur des Bréguières

Les participants ont exprimé leur refus de cette variante de gare et ont soulevé les problèmes suivants :

- **position de gare jugée peu pertinente pour la desserte des entreprises de Sophia Antipolis** ;
- **impacts sur le bâti** ;
- **incompatibilité avec les projets d'aménagement de la commune de Mougins** ;
- **impacts sur le Parc départemental de la Valmasque** et crainte du développement du stationnement sauvage ;
- **crainte de risques hydrauliques** liés à la rivière Valmasque ;
- **accès routier à la gare** nécessitant un nouvel échangeur autoroutier sur l'A8.

## VARIANTE DE GARE À CANNES LA BOCCA

Les attentes formulées ont été les suivantes :

- **améliorer la desserte du pôle cannois** à la hauteur de son statut national et international de 2<sup>e</sup> ville de congrès et de 2<sup>e</sup> aéroport d'affaires de France, en lien également avec la présence d'activités économiques ;
- **contribuer à la structuration urbaine du quartier** en développement de La Bocca ;
- **offrir aux agglomérations du Pays de Lérins et du Pays de Grasse une accessibilité** aux pôles régionaux, nationaux et européens.

Pour cette variante de gare, les participants ont soulevé les problèmes suivants :

- conditions d'accès au site de la gare, incidences du projet pour l'environnement urbain (bruit notamment), et conditions d'insertion de la gare nouvelle dans le site de Cannes Marchandises ;
- implications de cette variante sur le projet LNPCA, notamment sur les fonctionnalités ferroviaires et les tracés ainsi que sur sa compatibilité avec le calendrier du projet.

## GARE NICE AÉROPORT

Les attentes formulées sont les suivantes :

- **créer un pôle d'échange multimodal international** performant autour de l'aéroport de Nice Côte d'Azur : avions, TGV, TER, tramway, bus, modes doux ;
- **renforcer la desserte du pôle de la plaine du Var.**

Pour la gare de Nice Aéroport, les participants ont soulevé les problèmes suivants :

- **capacité de l'aménagement ferroviaire** existant entre Nice Aéroport et Nice Ville jugée insuffisante ;
- **contraintes hydrauliques dans** la zone inondable du Var ;
- interrogations sur le **positionnement de la gare Nice Aéroport**, notamment par rapport à une implantation plus au nord ;
- craintes sur l'**accessibilité de la gare.**

## LES DEMANDES D'ÉTUDES COMPLÉMENTAIRES SUR LES GARES

**Sur Sophia Antipolis**, il a été demandé **d'étudier une optimisation de la position de gare** dans le secteur délimité par les 3 Moulins, le secteur des Clausonnes, l'échangeur autoroutier d'Antibes et le ruisseau du Fugueiret.

**À Cannes**, il a été demandé de **réaliser une gare nouvelle TER / TGV dans le secteur de Cannes Marchandises.**



# LES ATTENTES ET PROBLÈMES SPÉCIFIQUES AUX TRACÉS

## DANS LES BOUCHES-DU-RHÔNE

### POUR LE SECTEUR MARSEILLE NORD

Les participants attendent du projet LNPCA une **amélioration de la qualité de vie sur leur secteur** par :

- la **réduction des nuisances sonores** et plus largement l'**insertion environnementale** des voies ferrées actuelles ;
- la **création de traversées des voies pour les piétons, vélos** ;
- l'amélioration de la **problématique des « trains des poubelles »**.

Les participants ont exprimé des craintes sur :

- **les nuisances sonores** en phase d'exploitation, notamment pour les secteurs suivants : secteur Mouraille, Bassens II, Castors de Servières et Font-Vert ;
- **les impacts sur le bâti** pour le secteur Mouraille, Bassens II, Castors de Servières, Cosmétique / commissariat et Soulat ;
- l'accentuation **de l'effet de coupure urbaine** nécessitant des **aménagements améliorant la circulation et la sécurité** ;
- le stationnement des trains qui alimentent le centre de traitement des déchets.

### POUR LE SECTEUR DE LA VALLÉE DE L'HUVEAUNE

#### Ouest vallée de l'Huveaune et secteur La Barasse

Les participants ont demandé **des synergies entre la réalisation du projet, la requalification de différents secteurs** de la vallée et l'aménagement urbain notamment pour le secteur de la **gare de La Barasse** :

- **créer un pôle d'échanges structurant le fonctionnement urbain** ;
- **restaurer l'Huveaune** ;
- **requalifier les friches industrielles** ;
- **réduire globalement les nuisances** liées aux infrastructures actuelles.

Sur ce secteur, les participants ont exprimé :

- **le refus de nuisances sonores et vibratoires** en phase chantier et phase exploitation notamment au niveau de **Saint-Marcel** ;
- des interrogations sur la **compatibilité entre le projet LNPCA et les contraintes hydrauliques** de la vallée de l'Huveaune avec l'inquiétude que le risque inondation soit aggravé ;
- des critiques à l'encontre de SNCF Réseau liées à la non réalisation des **aménagements de protection phonique** suite à la construction de la 3e voie et des inquiétudes que la situation se répète dans le cadre de la ligne nouvelle ;
- des craintes d'**incompatibilité du projet LNPCA avec les projets d'aménagement urbains** notamment pour le secteur de La Barasse.

## Est vallée de l'Huveaune, La Penne-sur-Huveaune et Aubagne

Les attentes formulées sont les suivantes :

- contribuer par le projet à la **réduction des nuisances liées aux infrastructures actuelles** ;
- permettre la **cohérence du projet avec le projet urbain autour de la gare d'Aubagne** :
  - constituer un pôle d'échange multimodal ;
  - développer des capacités de stationnement ;
  - développer l'intermodalité : Valtram, BHNS des Paluds, etc. ;
- **éviter les nuisances du projet dans la vallée de l'Huveaune** ;
- **renforcer le pôle d'échange d'Aubagne en Priorité 2** par la création d'une halte TGV.

Pour ce secteur, les participants ont exprimé un **refus des impacts induits** par la réalisation d'une 4<sup>e</sup> voie en surface et le ripage de l'autoroute A50 :

- **impacts directs sur les habitations** ;
- **incidences sonores et visuelles** pour les riverains et les entreprises ;
- **impacts des travaux** ;
- **bruit** généré par le trafic ferroviaire, notamment la nuit ;
- **perturbation des circulations des voies** de desserte des zones d'activités et notamment pour le pôle Alpha ;
- **incidences sur le trafic routier** (A50) lors des phases travaux du ripage de l'autoroute A50 ;
- **perturbation induite** du trafic ferroviaire ;
- **impacts sur le secteur des stades** (Aubagne).

## LES DEMANDES D'ÉTUDES COMPLÉMENTAIRES DANS LES BOUCHES-DU-RHÔNE

### Pour le secteur Marseille Nord

L'étude d'une troisième variante s'appuyant sur la ligne du littoral avant de rejoindre la gare Marseille Saint-Charles en souterrain, afin de supprimer les impacts le long de la ligne Paris - Lyon - Marseille a été demandée.

### Pour la vallée de l'Huveaune

Les études suivantes ont été demandées :

- **passage en tunnel dans la vallée de l'Huveaune** entre La Penne-sur-Huveaune et Aubagne ;
- « **shunt** » d'Aubagne proposant une bifurcation en tunnel avant Aubagne.

## DANS LE VAR

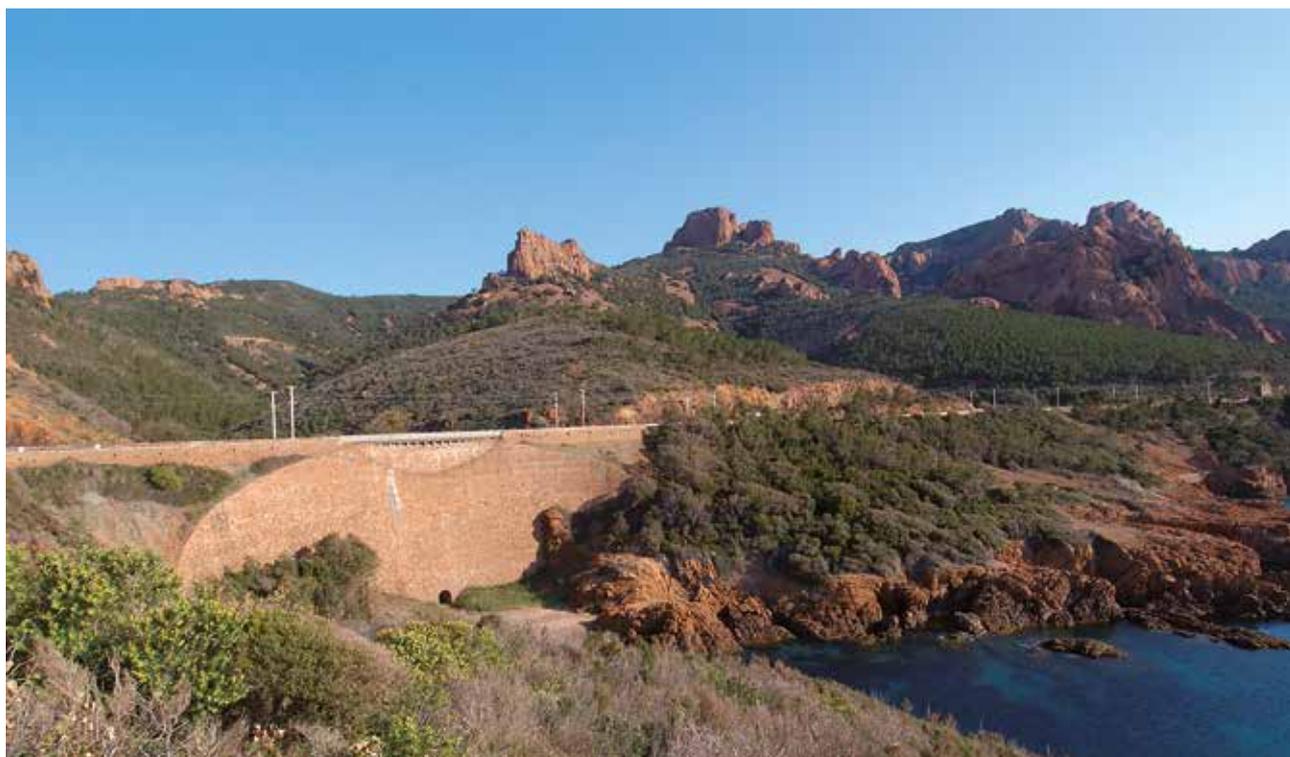
### POUR LE SECTEUR DE LA PAULINE

Les attentes formulées sont les suivantes :

- **bénéficier d'une desserte fine des communes de l'est toulonnais** et notamment de La Farlède (demande de réouverture de la gare). De manière générale, rénover les gares, et améliorer leur fonctionnement ;
- **rétablir les accès routiers et améliorer l'accès à la gare ;**
- **réaliser une liaison directe entre les aéroports d'Hyères et Nice ;**
- **mettre en cohérence le projet LNPCA et des enjeux du site SEVESO PetroGarde ;**
- **améliorer la desserte en fret ferroviaire de la ZI est** et notamment celle du site PetroGarde ;
- **préserver l'intérêt patrimonial du bâtiment de la gare actuelle de La Pauline et du château d'eau.**

Pour ce secteur, les participants ont exprimé :

- de fortes inquiétudes quant aux **impacts de la phase travaux** par exemple pour les pistes de chantier et la restitution après travaux ;
- une **contestation du « saut-de-mouton »** perçu comme un ouvrage au coût disproportionné ;
- un refus des **impacts de la variante 1** sur les habitations des Tourraches ;
- un refus des **impacts de la variante 2** sur le foncier agricole ;
- des craintes sur **l'insertion du viaduc** ferroviaire et ses aménagements connexes ;
- des inquiétudes sur **l'encombrement du réseau routier** pour l'accessibilité du futur pôle d'échanges de La Pauline ;
- un refus des **impacts sur le Parc Nature du Plan de La Garde** et la crainte d'aggravation du risque inondation ;
- la contestation des **impacts urbains** liés à l'élargissement de la plateforme ferroviaire ;
- un refus du **bruit** liés à l'augmentation de trafic ;
- un **refus du doublement ultérieur de la ligne La Pauline - Hyères** en raison des impacts très importants sur le bâti et les activités économiques.



## DANS LES ALPES-MARITIMES

### POUR LE SECTEUR DE SAINT-LAURENT-DU-VAR

Les attentes formulées sont les suivantes :

- **améliorer l'aménagement urbain** grâce au projet LNPCA ;
- profiter du projet pour **requalifier le quartier de la gare**.

Les participants ont demandé des explications sur :

- les raisons du **franchissement du Var en aérien** ;
- les possibilités d'un **franchissement du Var plus au nord** ;

Les participants ont exprimé des craintes sur :

- les **impacts en phase de travaux** ;
- l'**aggravation des nuisances en phase exploitation** : bruit, co-visibilité, augmentation du trafic ferroviaire notamment ;
- les **impacts concernant le bâti** : vibrations, fissures, dévalorisation, et expropriations liées ;
- l'aggravation des **risques d'inondation** ;
- la **suppression à terme de la gare** de Saint-Laurent-du-Var ;
- le **futur fonctionnement urbain** du quartier de la gare.

### POUR LE SECTEUR DE SAINT-LAURENT-DU-VAR À VILLENEUVE-LOUBET

Les attentes formulées sont les suivantes :

- **améliorer les mobilités du quotidien** et désaturer le nœud ferroviaire azuréen ;
- **réduire le trafic routier** sur le secteur, en lien avec les projets de développement de Sophia Antipolis et de la plaine du Var.

Les participants ont exprimé des craintes sur :

- les impacts liés à un passage en souterrain notamment concernant les **enjeux hydrogéologiques**, la proximité d'anciennes carrières et l'existence de décharges ;
- le **trafic poids lourds** généré par l'évacuation des déblais : bruit, pollution, gêne du trafic, risques, etc.

Les participants ont demandé l'**amélioration de la desserte des gares TER** et leur fonctionnement : bâtiments, parkings, intermodalités, etc.

### POUR LE SECTEUR DE BIOT

Les participants ont exprimé les points suivants :

- refus des **nuisances sonores** et visuelles liées aux portions en surface, jugées inacceptables ;
- remise en cause de la **sincérité de SNCF Réseau** et de la concertation, basée sur des estimations inexactes des impacts sur le bâti ;
- remise en cause de la **prise en compte des risques naturels** : inondations, séismes et incendies notamment ;
- refus des **impacts en phase de travaux** notamment liés au bruit, fissures, circulations de poids lourds, gêne pour le trafic et émergences ;
- remise en cause des **résultats des études** réalisées par SNCF Réseau vis-à-vis des données de trafic, de nombre de voyageurs, de desserte et d'impacts sur l'environnement ;
- remise en question du **principe de gare de desserte de Sophia Antipolis** qui ne résoudrait pas le problème de circulation sur le dernier kilomètre et qui risquerait d'aggraver la situation actuelle.

## POUR LE SECTEUR DE CANNES - GRASSE

Les participants ont exprimé des craintes sur les points suivants :

- les **impacts des raccordements et du doublement de la voie sur le bâti**, jugés inacceptables notamment pour des raisons de proximité des nouvelles voies et d'expropriations ;
- les **impacts liés aux tunnels** : vibrations, fissures, etc. ;
- les **impacts environnementaux** sur le Vallon de La Frayère et sur le golf de Cannes - Mougins ;
- les impacts de la traversée de la Siagne en viaduc (aménagement de Priorité 2 induit par le choix d'un tracé de Priorité 1) **sur les cultures florales et la qualité de vie des habitants**. L'entreprise Chanel s'est positionnée pour une variante de gare à Cannes La Bocca qui permet d'éviter le viaduc sur la Siagne.

## LES DEMANDES D'ÉTUDES COMPLÉMENTAIRES DANS LES ALPES-MARITIMES

Les demandes d'études complémentaires qui ont été formulées sur le secteur de Saint-Laurent-du-Var, portent sur :

- un **viaduc ferroviaire en pente** pour un enfouissement de la ligne au plus proche du Var ;
- un **décalage des voies ferrées plus au sud**, avec la construction d'un viaduc ferroviaire à la place de la route 6007 et un réaménagement de la voirie compatible avec le trafic routier et avec le futur tramway ;
- un **enfouissement des voies au droit de la gare** de Saint-Laurent-du-Var.





# 6. LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION AVEC LE PUBLIC



# LES ENSEIGNEMENTS POUR LE PROJET

## **La concertation avec le public sur les tracés et les positions de gares du projet Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur apporte de nouveaux enseignements sur le projet.**

Elle a en effet permis d'identifier des attentes, des craintes et des refus du projet LNPCA. Les différents moments d'échange et les diverses expressions recueillies par SNCF Réseau ont également fait émerger des demandes :

- améliorer les mobilités et notamment les déplacements et trains du quotidien ;
- résorber la saturation ferroviaire sur le réseau actuel ;
- réaliser des études de Priorité 2.

Sur ces bases, SNCF Réseau a proposé des modalités de poursuite du projet à l'approbation ministérielle.

## SECTEUR MARSEILLE NORD

Les avis formulés lors de la concertation ont privilégié la solution Marseille Nord 1.

L'accent a été mis sur la nécessité d'optimiser le projet pour en réduire les nuisances.

De ce point de vue, la solution Marseille Nord 1 réduit le linéaire d'aménagement en surface et facilite le travail d'optimisation.

## SECTEUR MARSEILLE SAINT-CHARLES

La variante Marseille Saint-Charles 1 dite « Abeilles » a fait l'unanimité :

- elle favorise une restructuration de l'articulation avec les quartiers voisins en favorisant des relations tous azimuts ;
- elle concentre l'essentiel des impacts travaux sur les emprises ferroviaires ;
- sa réalisation depuis la surface permet de maîtriser les coûts.

## SECTEUR VALLÉE DE L'HUVEAUNE

Dans la vallée de l'Huveaune, les participants à la concertation ont souhaité que les impacts soient minimisés et, si possible, que le projet contribue à la requalification des espaces urbains concernés :

- en réunion publique d'Aubagne il a été exprimé un refus de la réalisation d'une 4<sup>e</sup> voie en surface ;
- des avis négatifs ont été exprimés sur la variante de sortie de tunnel de la gare Marseille Saint-Charles vers Saint-Marcel ;
- des demandes de précautions et de mesures de traitement des nuisances ont été adressées à SNCF Réseau, en particulier durant les phases de travaux. Il a notamment été demandé :
  - d'optimiser des conditions de passage dans l'ouest de la vallée,
  - d'approfondir des possibilités de synergie entre le projet LNPCA et la requalification urbaine ou économique de différents secteurs de la vallée de l'Huveaune ;
- d'étudier un passage en souterrain dans la vallée de l'Huveaune entre la Penne-sur-Huveaune et Aubagne.

Pour le positionnement de la tête est du tunnel de Marseille, la concertation n'a pas fait ressortir d'avis marqués en faveur d'une solution ou une autre.

## SECTEUR LA PAULINE

La concertation a alerté tout particulièrement sur les enjeux de protection du bâti.

À partir des éléments soumis à la concertation sur La Pauline en Priorité 1, le public a exprimé une préférence pour la variante 2 qui minimise les impacts sur le bâti.

Il est à noter un rejet des aménagements de la Priorité 2 consistant à doubler la voie ferrée entre La Pauline et Hyères en vue du doublement des fréquences TER.

## SECTEUR CANNES-GRASSE

Les avis formulés durant la concertation ont soutenu un raccordement de phasage et le doublement de la ligne Cannes - Grasse ainsi que la variante C2 évitant les impacts sur le secteur du golf. À ce titre, il sera important de chercher à optimiser le projet :

- en limitant les impacts sur les milieux naturels du vallon de La Frayère ;
- en intégrant au site les bases travaux nécessaires au projet.

## SECTEUR OUEST ALPES-MARITIMES

L'opposition du territoire a été massive contre **le site de gare des Bréguières** - OAM2 - (impacts sur les sites urbains concernés, impacts sur le parc naturel de la Valmasque, desserte insuffisante qui nécessitera des travaux importants, etc.).

De même, **le site des Bouillides** (OAM1bis), évoqué dans les réunions avec les élus, a été fortement rejeté par les riverains (quartier du Haut-Sartoux et Garbejaire à Valbonne, des Tamarins à Biot) : nuisances sur les zones habitées, destruction de l'espace de loisir des Bouillides, etc.

**Le site du Fugueiret** (OAM1) a fait l'objet de positionnements plus équilibrés. Les incidences sur les milieux naturels (parcs de la Brague et de la Valmasque), le trafic induit par la gare, les nuisances (bruit, vue) du viaduc sur la Brague, ont soulevé de fortes oppositions. En contrepoint, le positionnement au coeur de la technopole de Sophia Antipolis et l'articulation avec les transports en commun programmés (BHNS) ont été soulignés. Une optimisation de cette implantation plus au sud, dans le secteur des Clausonnes, a été demandée.

Concernant le tracé des parties en tunnel, le tracé OAM1 fait partie des tracés les plus méridionaux qui permettent de réduire les risques d'interférence avec les ressources en eau les plus importantes pour le territoire et facilitent l'évacuation des matériaux.

**Une variante de gare nouvelle TER/TGV à Cannes** a émergé durant la concertation. L'implantation de cette gare dans le secteur de Cannes Marchandises nécessite de réaliser des études pour permettre d'en apprécier la faisabilité et les implications (services ferroviaires etc.). Les investigations devront aussi porter sur l'adaptation du tracé de la ligne nouvelle pour desservir la gare de Cannes La Bocca et ses implications (impacts, etc.).

## SECTEUR SAINT-LAURENT-DU-VAR - NICE

**Pour le franchissement du Var à Saint-Laurent-du-Var**, les participants à la concertation ont exprimé le souhait d'une limitation des impacts urbains d'un franchissement en surface et d'une contribution du projet à l'amélioration de la qualité urbaine du secteur.

Ainsi, il a été demandé de :

- poursuivre la réflexion sur le positionnement d'un nouveau viaduc nécessaire par rapport au viaduc existant. Cette réflexion devra intégrer l'approfondissement des études de réorganisation des circulations routières après modification des voies existantes ;
- envisager le décalage des voies (existantes et nouvelles) vers le sud au droit de la gare de Saint-Laurent du Var et approfondir des conditions d'enfouissement des voies nouvelles et de dénivellation des voies existantes au droit du secteur de la gare, pour favoriser la transparence urbaine nord-sud et la restructuration du quartier.

**Concernant la gare de Nice Aéroport**, les expressions du public ont montré un soutien à cette gare et au pôle d'échanges multimodal en construction : tramway, aéroport, TER et gare routière, voitures, modes doux. La gare de Nice Aéroport sera envisagée à 6 voies à quai évolutive à 8 voies à quai.

# LES ENSEIGNEMENTS POUR LA CONCERTATION

*Cette concertation se place à une période charnière entre la concertation avec le public du deuxième semestre de 2011 sur les fonctionnalités et les fuseaux de passage, les consultations du public sur les zones de passage préférentielles de la Priorité 1 à l'automne 2013 et de la Priorité 2 au printemps 2014 et l'enquête d'utilité publique prévue en 2019.*

## UNE ÉTUDE DE CONTEXTE PRÉPARATOIRE

L'appropriation par le public de **la priorité donnée à la désaturation des nœuds ferroviaires et aux trains du quotidien** issue de la prise en compte des demandes du public lors des phases précédentes de concertation avec le public ne paraissait pas suffisamment partagée pour que SNCF Réseau puisse présenter directement à l'information et à la participation du public des variantes de tracés et de positions de gares.

Les enseignements tirés de l'étude de contexte ont mis en exergue que, dans une proportion importante, des **acteurs n'avaient pas « intégré » les évolutions du projet**. Ils ne savaient pas « où en était le projet » et n'avaient pas perçu les prises en compte des demandes du public suite à la concertation de 2011 et aux décisions du gouvernement issues du rapport de la Commission Mobilité 21 en 2013 faisant du projet de LGV PACA un projet de ligne nouvelle, acceptant tous les types de services ferroviaires (hors fret) et priorisant les trains du quotidien.

**C'est pourquoi cette analyse a conduit à mettre en place un processus de travail en 3 temps :**

- le Temps 1 destiné à **informer le public sur les difficultés de déplacement** dans les métropoles du littoral et l'évolution prévisible de la situation dans les 10 à 15 prochaines années **et expliciter les bénéfices** d'un projet LNPCA donnant la priorité aux trains du quotidien ;
- le Temps 2 destiné à **échanger avec les élus locaux et partager les résultats des études et investigations** conduites par SNCF Réseau en prenant en considération leurs points de vue et leurs propositions pour définir les variantes de tracés et de positions de gares à soumettre à la concertation public ;
- le Temps 3 **d'information et de participation du public** en présentant le projet LNPCA, ainsi que les variantes de tracés et de gares de la Priorité 1 et en recueillant les points de vue en réunions publiques, lors des permanences en mairie, au travers du site internet, des cartes T, des courriers et des différents registres disposés principalement en mairies.

## TEMPS 1

Avec une large **diffusion d'information sur les difficultés de déplacement, sur le projet et ses bénéfices** via les médias et les réseaux sociaux, SNCF Réseau a pu constater qu'avec l'emploi, la préoccupation principale des habitants était liée aux **difficultés croissantes de déplacement** et **qu'une réponse forte était attendue en matière de transports en commun**.

Des **réunions d'information et d'échanges** sur les grandes orientations du projet LNPCA ont été tenues durant cette période avec les acteurs locaux (CCI, UPE, CIQ, collectivités, etc.). Elles ont permis de **partager les objectifs du projet, d'informer sur son contenu et de répondre aux questions** à caractère général.

Dans le même temps, SNCF Réseau a organisé **deux séries d'ateliers thématiques ouverts** aux représentants des associations et acteurs socio-économiques pour aborder la « **Saturation ferroviaire** », à la demande du garant de la concertation, et la « **Prise en compte des enjeux de l'environnement et du développement durable** » dans les études du projet.

Ces ateliers visaient à échanger sur les connaissances et les méthodes d'évaluation dans le cadre d'un mode de travail présenté aux participants et à permettre la publication de leurs avis dans le dossier support de la concertation, apportant ainsi des premiers éléments argumentaires à la concertation avec le public.

Il semble utile de poursuivre le partage et les explications sur les principes de la saturation ferroviaire en apportant des données en continu, et non pas seulement dans le cadre ponctuel d'ateliers de travail.

A l'instar d'autres grands projets, la mise en place d'un observatoire de la saturation ferroviaire devrait participer, sur le long terme, à une meilleure compréhension de ces enjeux et apporter une base partagée des limites de la capacité actuelle du réseau ferroviaire en Provence-Alpes-Côte d'Azur.



## TEMPS 2

Cette étape a consisté à **échanger et à tenir compte des points de vue des élus** sur les variantes de projet issues des études réalisées depuis 2 ans par SNCF Réseau, avant de soumettre ces variantes à l'information et à la participation du public (temps 3).

Avant de tenir plus de **70 réunions d'échanges avec les élus et leurs services**, des réunions d'ouverture de ce temps ont été tenues respectivement dans la préfecture de chacun des trois départements. **Tous les élus concernés par le projet ont été invités** (communes, intercommunalités, parlementaires).

Toutes les communes concernées ont échangé avec SNCF Réseau, à l'exception de la commune de Biot, opposée à tout passage du projet qu'il soit aérien ou souterrain. SNCF Réseau a pu approfondir sa connaissance des points de vue locaux en matière d'appréciation des incidences et bénéfices des variantes de tracés et de positions de gares.

L'important travail d'échanges a conduit à **envisager de nouvelles solutions, à identifier la recevabilité de certaines propositions** étudiées par SNCF Réseau et à **proposer de nouvelles options** pour les tracés et gares du projet LNPCA.

Ces échanges ont permis, in fine, **d'améliorer la qualité du projet proposé, d'identifier de nouvelles alternatives, d'affiner et de compléter les variantes de tracés et de gares** soumises à la concertation avec le public. Ils ont également permis une bonne implication des élus dans le processus de concertation avec le public.

## TEMPS 3

Tenant compte des enseignements des temps 1 et 2, le comité de pilotage du 20 septembre 2016. a acté le lancement la concertation avec le public **sur le projet et les tracés et positions de gares de la Priorité 1**.

La participation du public à cette concertation a été forte dans son ensemble bien qu'assez inégale sur le territoire, la mobilisation ayant été beaucoup plus forte dans les Alpes-Maritimes que dans les Bouches-du-Rhône.

**Dans le Var**, la participation du public sur les aménagements de la Priorité 1 concernant uniquement la dénivellation du croisement ferroviaire de La Pauline et les aménagements de la gare de La Pauline, a été relativement limitée. En revanche, SNCF Réseau a enregistré **une expression forte des Varois** pour une amélioration des trains du quotidien et en opposition au projet LNPCA.

**Dans les Bouches-du-Rhône**, il apparaît que les variantes de tracés sont pour la plupart proches des emprises ferroviaires existantes et que la LNPCA est majoritairement perçue comme **un aménagement sur place**. Tout comme la réalisation d'une 2<sup>e</sup> gare à Marseille Saint-Charles, en souterrain, qui apparaît également **appropriée et nécessaire à la désaturation du plateau ferroviaire** de Marseille Saint-Charles. Les questions du public ont plus **porté sur les conditions de sa réalisation** que sur son opportunité.

**Dans les Alpes-Maritimes**, hormis les sections de doublement de la voie Cannes - Grasse ou de passage entre Saint-Laurent-du-Var et Nice, les variantes de tracés sont principalement en création d'une ligne nouvelle. La topographie des Alpes-Maritimes étant très contrastée, une partie importante du projet LNPCA doit être réalisée en **souterrain, suscitant des inquiétudes sur le bâti et les activités de surface** ou sur l'hydrogéologie et les conditions d'évacuation des déblais et leur traitement.

En revanche, des **oppositions fortes** ont été constatées sur les sections de voies nouvelles dans des secteurs qui ne sont pas aujourd'hui traversés par des voies ferrées.

Des **craintes de nuisances** sonores ou vibratoires, d'impacts pendant les travaux, d'incidences des gares sur le trafic routier local (desserte) et de **dégradation du cadre de vie** ont conduit à des rejets du projet considéré inutile, en mobilisant fortement les populations riveraines à Biot, Valbonne Sophia Antipolis et Mougins.

A contrario, la création d'une **gare nouvelle à Cannes**, sur un secteur dont la vocation ferroviaire est déjà affirmée, a fait l'objet **d'une demande forte et soutenue**.

Plus largement dans les Alpes-Maritimes, le sentiment de saturation croissante des infrastructures de transport et d'enclavement ferroviaire de la péninsule maralpine a conduit à **des expressions très fortes en faveur d'une amélioration des conditions de déplacement**.

**Les nouvelles formes de mobilité** (cars Macron, covoiturage, transport par cable, BHNS, etc.) ont été proposées comme alternatives au projet LNPCA.



## UTILISATION DES OUTILS DE RECUEIL DES EXPRESSIONS

Le **site Internet**, et notamment la rubrique permettant d'exprimer des avis et contributions, a été **particulièrement utilisé** (2 076 avis et 104 contributions). Bien qu'un peu plus faiblement utilisés (457 avis), **les registres** ont également permis l'expression de nombreux points de vue.

Un grand nombre de questions a été transmis via le site internet (403 questions).

Pour SNCF Réseau, le **site Internet** s'est donc avéré **particulièrement efficace et adapté**.

En revanche, le vecteur des **cartes T** est apparu comme un **outil peu pertinent** en regard de l'écart entre la quantité distribuée (30 570 exemplaires) et la quantité de retours (192).

**Les réseaux sociaux** (Twitter et Facebook) ont été largement moins utilisés que le site Internet.

**Une part très significative** des avis formulés sur les réseaux sociaux et sur le site Internet **a concerné une expression pour ou contre le projet**.



## UTILISATION DES ESPACES D'ÉCHANGES

**Les réunions publiques** ont permis des échanges de qualité.

Les **réunions publiques locales** ont particulièrement amené le débat et **l'expression du public sur les préoccupations de chaque territoire**. Si les échanges généraux sur l'amélioration des déplacements en région Provence-Alpes-Côte d'Azur ont été très présents dans les réunions publiques locales, les impacts des tracés et la pertinence des positions de gares ont été fortement débattus, mettant en perspective les enjeux liés à l'intermodalité des pôles d'échanges, aux accès routiers et aux conditions d'amélioration des circulations routières locales.

Les **permanences** ont été particulièrement **utiles à la compréhension du projet et de ses conditions de passage**. Le cadre d'un échange bilatéral, serein, a permis d'expliquer et de partager les solutions d'implantation de l'infrastructure ferroviaire apportant ainsi des réponses à des interrogations.

Si les **ateliers géographiques** ont permis **d'aborder des questions plus locales**, le niveau assez faible de participation interroge sur les modalités et la pertinence de ce type d'espace d'échanges.

Pour accompagner les études d'approfondissement jusqu'à l'enquête d'utilité publique, **SNCF Réseau envisage de mettre en place une logique d'échanges « départementalisés » afin d'assurer une meilleure appropriation du projet à la situation et aux acteurs locaux**.

Dans cette optique, le **collège des acteurs**, dont la composition doit pouvoir évoluer, pourrait être **sollicité sur les formes possibles de poursuite de la concertation continue** en tenant compte d'une nouvelle composition des comités territoriaux. Celle-ci pourrait prendre en compte la participation des collectivités concernées par le projet et celle des milieux associatifs et socio-économiques.

# LA SYNTHÈSE DES ENSEIGNEMENTS

La réalisation du projet LNPCA s'inscrit sur un temps long. Les phases d'études successives jusqu'à l'enquête d'utilité publique le rendent difficile à appréhender.

Bien que l'amélioration des conditions de déplacement passe, pour les habitants, par une offre efficace en transports en commun, on retrouve une **forte mobilisation des opposants au projet**, notamment sur les zones où il est prévu de créer une infrastructure nouvelle, qui n'existe pas pour l'heure sur le territoire.

Au regard des arguments développés par les opposants au projet de ligne nouvelle, il semble que son repositionnement donnant la priorité aux trains du quotidien et à la désaturation des noeuds ferroviaires, n'ait généralement pas été perçu, notamment dans le Var.

Les échanges qui ont eu lieu durant la concertation ont mis en évidence **l'importance de conduire un processus continu d'information et de participation du public jusqu'à l'enquête d'utilité publique.**

Ce processus de concertation continue donnera notamment lieu à des concertations publiques sur les gares nouvelles et sur les aménagements des gares du réseau existant. Il permettra de préciser et d'affiner le projet et ses conditions de réalisation en évitant ou limitant les impacts sur le territoire et en respectant les objectifs de performance du système ferroviaire, de maîtrise des coûts et des délais.

**Pour la suite, il apparaît important :**

- de **maintenir la dynamique du projet** ;
- de **prendre en considération les demandes exprimées** durant la concertation avec le public, sur les ajustements des positions de gares et des tracés, en synergies avec les projets de requalification urbaine, de développement et de mobilité ;
- d'**étudier parallèlement les deux nouvelles options issues de la concertation** pour l'implantation d'une gare TER / TGV à Cannes La Bocca et pour un tunnel dans la vallée de l'Huveaune ;
- de **mettre en place un processus d'information et de concertation continue jusqu'à l'enquête d'utilité publique.**







© KFH • 03/2017 - Crédit photos : Tous droits réservés - ©Getty Image - ©Vincent Lucas - ©DT SNCF Réseau Paca - Imprimé sur du papier issu de forêts gérées durablement et de sources contrôlées.

Pour en savoir plus

[www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr](http://www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr)

 Suivez l'actualité du projet sur Twitter @ProjetLNPCA

SNCF Réseau  
Mission Ligne Nouvelle  
Provence Côte d'Azur  
Les Docks - Atrium 10.4  
10, place de la Joliette - BP 85404  
13567 Marseille Cedex 02  
Tél. 33 (0)4 96 17 04 80  
Fax 33 (0)4 96 17 04 99

