

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

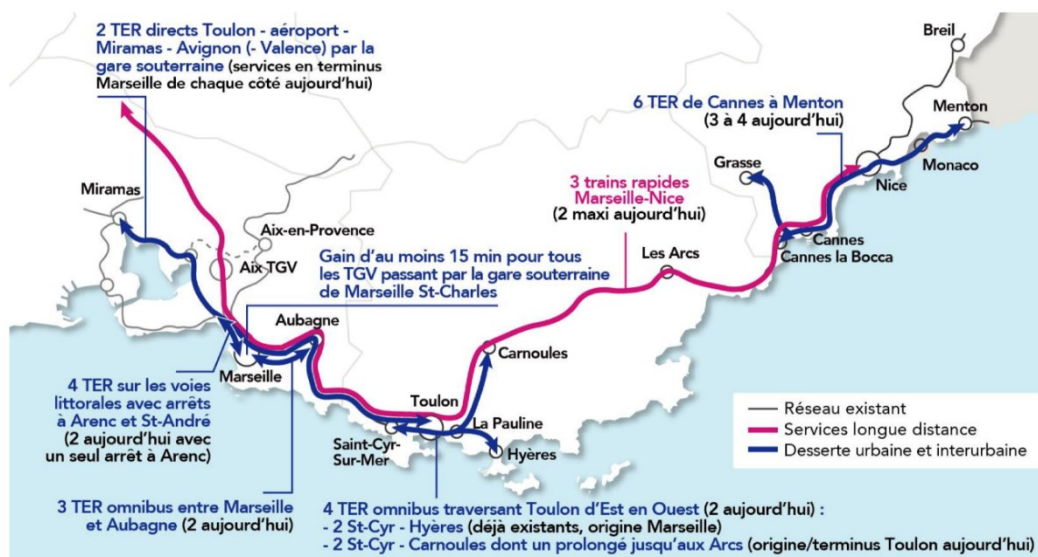
Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur

DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE (DUP)

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

Fascicule 1

Rapport de la commission d'enquête



Enquête publique du 17 janvier 2022 au 28 février 2022

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

Commission d'Enquête désignée par le Tribunal Administratif de Marseille

Décision n° 21000109/13

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

Table des matières

LISTE DES ACCRONYMES	8
1. GENERALITES.....	9
1.1. IDENTITE DU DEMANDEUR.....	9
1.2. LE CADRE LEGAL ET REGLEMENTAIRE DE L'EVALUATION DES GRANDS PROJETS DE TRANSPORTS	9
1.3. LE CADRE LEGAL ET REGLEMENTAIRE DE L'EVALUATION ENVIRONNEMENTALE.....	10
1.4. LE CADRE LEGAL ET REGLEMENTAIRE DE LA MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME.....	11
1.5. LA DECISION MINISTERIELLE DU 7 JUIN 2021	11
2. COMPOSITION DU DOSSIER	12
3. PRESENTATION DU PROJET, NATURE ET CARACTERISTIQUES DU PROJET	14
3.1. PREAMBULE	14
3.2. LES PROJETS DE PHASES 1 ET 2	15
3.2.1. Les objectifs initiaux.....	15
3.2.2. Les objectifs généraux du projet.....	15
3.2.3. Les objectifs par département.....	16
3.2.3.1. <i>Les objectifs sur l'étoile marseillaise.....</i>	<i>16</i>
3.2.3.2. <i>Les objectifs sur la zone toulonnaise.....</i>	<i>17</i>
3.2.3.3. <i>Les objectifs sur le nœud ferroviaire azuréen</i>	<i>17</i>
3.2.4. Les services apportés.....	17
3.2.5. Le coût de l'investissement.....	18
3.2.6. Le programme technique sur les différents territoires	18
3.2.7. Les choix qui ont conduit au projet.....	22
3.2.8. Historique du projet	22
3.2.9. Débats publics et concertations préalables au lancement de l'enquête	23
3.2.9.1. <i>Résumé des évènements du projet de 2005 à 2021.....</i>	<i>23</i>
3.2.9.2. <i>Prise en compte par le maitre d'ouvrage des avis du public formulés depuis 2019.....</i>	<i>24</i>
3.2.10. Généralités sur l'étude d'impact.....	25
3.2.10.1. <i>Etat initial de l'environnement</i>	<i>26</i>
3.2.10.1.1. Cadre géographique.....	26
3.2.10.1.2. Enjeux liés aux eaux souterraines et superficielles	27
3.2.10.1.3. Le milieu naturel	27
3.2.10.1.4. Paysages et patrimoine	28
3.2.10.1.5. Milieu urbain et socio-économique	28
3.2.10.1.6. Mobilités et transports.....	28
3.2.10.1.7. Cadre de vie et santé humaine	29
3.2.10.1.8. Energie et enjeux climatiques	29
3.2.10.1.9. Incidences et mesure du projet	30
3.2.10.2. <i>Incidence et mesures en phase de réalisation</i>	<i>30</i>
3.2.10.2.1. Milieu physique.....	30
3.2.10.2.2. Eaux superficielles et de surface	30
3.2.10.2.3. Risques d'inondation.....	30
3.2.10.2.4. Milieu naturel.....	31
3.2.10.2.5. Tourisme et loisirs	32
3.2.10.2.6. Risques technologiques et pollution	32
3.2.10.2.7. Infrastructures de transport et de circulation.....	33
3.2.10.2.8. Cadre de vie et santé humaine	34
3.2.10.2.9. Energie et changement climatique	34
3.2.10.3. <i>Incidence et mesures en phase d'exploitation</i>	<i>34</i>

3.2.10.3.1.	Milieu physique.....	34
3.2.10.3.2.	Eaux souterraines et superficielles.....	35
3.2.10.3.3.	Risques d'inondation.....	35
3.2.10.3.4.	Milieu naturel.....	35
3.2.10.3.5.	Paysages et patrimoine	36
3.2.10.3.6.	Milieu humain et socio-économique	36
3.2.10.3.7.	Infrastructure de transport et de circulation	36
3.2.10.3.8.	Cadre de vie et santé humaine	36
3.2.11.	Présentation des études d'impact afférentes à chaque cahier territorial.....	37
3.2.11.1.	<i>Marseille Corridor Ouest</i>	38
3.2.11.2.	<i>Traversée souterraine de Marseille</i>	39
3.2.11.3.	<i>Plateau Saint-Charles</i>	41
3.2.11.4.	<i>Technicentre de la Blancarde</i>	42
3.2.11.5.	<i>Saint-Cyr-sur-Mer</i>	42
3.2.11.6.	<i>La Pauline</i>	43
3.2.11.7.	<i>Carnoules – Solliès Pont – Cuers - Puget Ville</i>	45
3.2.11.8.	<i>Les Arcs</i>	46
3.2.11.9.	<i>Bifurcation Cannes-Grasse - Cannes La Bocca</i>	46
3.2.11.10.	<i>Cannes Centre</i>	48
3.2.11.11.	<i>Nice Ville</i>	48
3.2.11.12.	<i>Nice Saint-Roch</i>	49
3.2.12.	Energie et changement climatique.....	49
3.3.	SUIVI DES MESURES ET ESTIMATION DES COUTS.....	50
3.4.	COMPATIBILITE AVEC LE SRADDET.....	50
3.5.	EVOLUTION PROBABLE DE L'ENVIRONNEMENT AVEC ET SANS MISE EN CEUVRE DU PROJET	50
3.6.	ANALYSE DES EFFETS CUMULES AVEC D'AUTRES PROJETS	50
3.7.	COÛT DE L'INVESTISSEMENT ET COÛT DE FONCTIONNEMENT	51
3.7.1.	Coût de l'investissement.....	51
3.7.2.	Coût de fonctionnement.....	53
3.8.	FINANCEMENT DU PROJET	53
3.8.1.	Plan de financement : Europe, Etat et Collectivités territoriales.....	53
3.8.2.	Evaluation économique et sociale	55
3.9.	PHASAGE DES TRAVAUX POUR LA REALISATION DES PHASES 1&2.....	57
3.9.1.	Le calendrier indicatif du projet des phases 1 & 2.....	57
3.9.2.	Planification avec le projet HPMV (Haute Performance Marseille Vintimille).....	58
3.10.	PROCEDURE DE MECDU - MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME.....	59
3.10.1.	Communes concernées.....	59
3.10.2.	Examen des pièces du PLUi/PLU et propositions de mise en compatibilité	59
3.10.3.	Rapport de présentation.....	59
3.10.4.	PADD - Projet d'Aménagement et de Développement Durable	59
3.10.5.	OAP - Orientation d'Aménagement et de Programmation	60
3.10.6.	Règlements d'urbanisme	60
3.10.7.	Emplacements réservés (ER)	61
3.10.8.	Servitudes d'attente.....	61
3.10.9.	Documents supra communaux	61
3.10.10.	Evaluation environnementale.....	61
3.10.11.	Avis des personnes associées sur la demande de MECDU.....	61
3.11.	CONCERTATIONS, DECISIONS MINISTERIELLES, LOI D'ORIENTATION DES MOBILITES (LOM)	69
3.12.	ELEMENTS D'INFORMATION SUR LES SECTIONS DE LIGNES NOUVELLES ULTERIEURES (HORS PROJET MIS A L'ENQUETE).....	69
3.12.1.	Présentation	69
3.12.2.	Coût des sections de lignes nouvelles.....	70

3.12.3.	Phasage de sections de lignes nouvelles.....	70
4.	LES AVIS	71
4.1.	AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE.....	71
4.1.1.	Synthèse de l'Avis de l'Autorité environnementale.....	71
4.1.2.	Mémoire en réponse du Maître d'Ouvrage à l'Ae.....	72
4.2.	AVIS DU SGPI - SECRETARIAT GENERAL POUR L'INVESTISSEMENT	74
4.2.1.	Présentation du projet.....	74
4.2.2.	Rapport de contre-expertise	75
4.2.3.	Avis du SGPI.....	75
4.2.4.	Mémoire en réponse du Maitre d'Ouvrage au SGPI.....	75
4.3.	AVIS DES COLLECTIVITES	76
4.3.1.	Conseil départemental des Bouches du Rhône.....	76
4.3.2.	Communauté de communes Cœur du Var	76
4.3.3.	Ville de Marseille	76
4.3.4.	Ville de la Crau.....	77
4.3.5.	Commune de Cuers	77
4.3.6.	Ville d'Antibes.....	77
4.3.7.	Commune de Grasse	77
4.3.8.	Communauté d'agglomération du Pays de Grasse	77
4.3.9.	Ville de Cannes	77
4.3.10.	Métropole d'Aix-Marseille Provence	77
4.3.11.	Métropole Toulon Provence Méditerranée -TPM.....	78
4.3.12.	Communauté de communes de la Vallée du Gapeau - CCGV	78
4.3.13.	CDNPS Commission Départementale de la Nature des Paysages et des Sites	78
4.3.14.	Procès-Verbaux d'examen conjoint	78
4.3.14.1.	<i>Bouches-du-Rhône</i>	78
4.3.14.2.	<i>Var</i>	78
4.3.14.3.	<i>Alpes-Maritimes</i>	78
5.	ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE.....	80
5.1.	ORGANISATION DE L'ENQUETE	80
5.1.1.	Désignation de la commission d'enquête.....	80
5.1.2.	Arrêté inter-préfectoral, principales dispositions prévues.....	81
5.1.3.	Visite des différents sites.....	82
5.1.4.	Réunions de préparation.....	83
5.2.	DEROULEMENT DE L'ENQUETE	83
5.2.1.	Information du public	83
5.2.2.	Dispositions particulières par rapport au contexte sanitaire	84
5.2.3.	Presse-Médias.....	84
5.2.4.	Permanences assurées	85
5.2.5.	Contacts en cours d'enquête	85
5.2.6.	Procès-Verbal suite à l'enquête et réponses du maître d'ouvrage.....	85
5.2.7.	Dispositions prises en matière d'organisation (remise du PV d'enquête, demande de prolongation de délais de remise du rapport)	86
6.	BILAN GLOBAL DE L'ENQUÊTE.....	87
6.1.	BILAN QUANTITATIF	87
6.1.1.	Mode de dépôt des contributions	87
6.1.2.	Consultation du dossier d'enquête.....	88
6.1.3.	Les pièces du dossier consultées	88
6.1.4.	Provenance géographique des contributions numériques	89

6.1.5.	Fréquentation des lieux de permanence	89
6.1.6.	Suivi quotidien du dépôt des contributions	90
6.2.	BILAN QUALITATIF	90
6.2.1.	Typologie des déposants	90
6.2.2.	Typologie des opérations	91
6.2.3.	Typologie des thèmes retenus	91
6.2.4.	Opérations comptabilisant le plus grand nombre d'observations.....	93
6.2.5.	Les thèmes les plus souvent évoqués	94
6.3.	APPRECIATION DE LA COMMISSION	95
7.	ANALYSE ET SYNTHESE DES OBSERVATIONS, APPRECIATIONS GENERALES DE LA COMMISSION	97
7.1.	PROCEDURE D'ENQUETE, DOSSIER D'ENQUETE, COMMUNICATION ET INFORMATION.....	98
7.1.1.	Préambule	98
7.1.1.1.	<i>Analyse et synthèse de l'ensemble des observations</i>	<i>99</i>
7.1.1.2.	<i>Éléments de réponse du dossier d'enquête</i>	<i>99</i>
7.1.1.3.	<i>Réponses du Maître d'ouvrage</i>	<i>100</i>
7.1.2.	Appréciation de la commission.....	101
7.2.	ECONOMIE GENERALE DU PROJET.....	102
7.2.1.	La faisabilité financière	107
7.2.1.1.	<i>Analyse et synthèse de l'ensemble des observations</i>	<i>107</i>
7.2.1.2.	<i>Éléments de réponses figurant au dossier</i>	<i>108</i>
7.2.1.3.	<i>Questions de la commission et réponses du MO.....</i>	<i>110</i>
7.2.1.4.	<i>Commentaire de la commission</i>	<i>110</i>
7.2.2.	Les conditions de réalisation et de financement.....	110
7.2.2.1.	<i>Analyse et synthèse de l'ensemble des observations</i>	<i>110</i>
7.2.2.2.	<i>Éléments de réponses figurant au dossier</i>	<i>110</i>
7.2.2.3.	<i>Questions de la commission et réponses du Mo</i>	<i>111</i>
7.2.2.4.	<i>Commentaire de la commission</i>	<i>113</i>
7.2.3.	Les risques de surcoût	113
7.2.3.1.	<i>Analyse et synthèse de l'ensemble des observations</i>	<i>113</i>
7.2.3.2.	<i>Éléments de réponses figurant au dossier</i>	<i>113</i>
7.2.3.3.	<i>Questions de la commission et réponses du MO.....</i>	<i>114</i>
7.2.3.4.	<i>Commentaire de la commission</i>	<i>116</i>
7.2.4.	La faisabilité socio-économique	116
7.2.4.1.	<i>Analyse et synthèse de l'ensemble des observations</i>	<i>116</i>
7.2.4.2.	<i>Eléments de réponses figurant au dossier</i>	<i>117</i>
7.2.4.3.	<i>Questions de la commission et réponses du MO.....</i>	<i>118</i>
7.2.4.4.	<i>Commentaire de la commission</i>	<i>120</i>
7.2.5.	Appréciation de la commission.....	120
7.3.	LES OPERATIONS DU PROJET LNPCA PHASES 1 ET 2	121
7.3.1.	L'Etoile Marseillaise.....	121
7.3.1.1.	<i>Aménagement du Corridor Ouest de Marseille</i>	<i>122</i>
7.3.1.1.1.	Phase chantier	124
7.3.1.1.2.	Offre ferroviaire	126
7.3.1.1.3.	Gares, haltes et intégration urbaine	128
7.3.1.1.4.	Infrastructures ferroviaires	129
7.3.1.1.5.	Nuisances	140
7.3.1.1.6.	Impacts paysagers, milieu naturel, risques naturels et technologiques	143
7.3.1.1.7.	Impacts fonciers	144
7.3.1.1.8.	Impacts socio-économiques.....	144
7.3.1.1.9.	Multimodal.....	145

7.3.1.2.	Gare Saint-Charles : Phasage du projet de la nouvelle gare et de la desserte souterraine par les tunnels	147
7.3.1.3.	Gare Saint Charles (1/2) : Aménagement bloc Est et bloc Ouest ; Refonte du plateau de surface ; Nouvelle gare souterraine ; Technicentre de la Blancarde	150
7.3.1.3.1.	Phase chantier	152
7.3.1.3.2.	Offre ferroviaire	156
7.3.1.3.3.	Gares, haltes et intégration urbaine	159
7.3.1.3.4.	Infrastructures ferroviaires	165
7.3.1.3.1.	Nuisances	166
7.3.1.3.2.	Impacts paysagers, milieu naturel, risques naturels et technologiques	169
7.3.1.3.3.	Impacts fonciers	172
7.3.1.3.4.	Impacts socio-économiques.....	173
7.3.1.3.5.	Multimodal.....	175
7.3.1.4.	Gare Saint-Charles (2/2) desserte souterraine : Tunnel Saint Louis / Tête nord à la Delorme / Tunnel bitube / Tête est de la Parette	179
7.3.1.4.1.	Phase chantier	180
7.3.1.4.2.	Offre ferroviaire	188
7.3.1.4.1.	Gares, haltes et intégration urbaine	192
7.3.1.4.2.	Infrastructures ferroviaires	195
7.3.1.4.3.	Nuisances	195
7.3.1.4.4.	Impacts paysagers, milieu naturel, risques naturels et technologiques	199
7.3.1.4.5.	Impacts fonciers	202
7.3.1.4.6.	Impacts socio-économiques.....	209
7.3.1.4.1.	Multimodal.....	211
7.3.1.5.	Analyse de la commission	212
7.3.2.	La navette toulonnaise	218
7.3.2.1.	Préambule	218
7.3.2.1.1.	Phase chantier	221
7.3.2.1.2.	Offre ferroviaire	222
7.3.2.1.3.	Gares, haltes et intégration urbaine	228
7.3.2.1.4.	Infrastructures ferroviaires	235
7.3.2.1.5.	Nuisances	244
7.3.2.1.6.	Impacts paysagers, milieu naturel, risques naturels et technologiques	251
7.3.2.1.7.	Impacts fonciers	255
7.3.2.1.8.	Impacts socio-économiques.....	258
7.3.2.1.9.	Multimodal.....	260
7.3.2.2.	Commentaire de la commission	267
7.3.3.	La navette azurée	269
7.3.3.1.	Préambule	269
7.3.3.1.1.	Phase chantier	271
7.3.3.1.2.	Offre ferroviaire	277
1.1.1.1.1.	Gares, haltes et intégration urbaine	279
7.3.3.1.3.	Thème 4 : Infrastructures ferroviaires	296
7.3.3.1.4.	Nuisances	300
7.3.3.1.5.	Impacts paysagers, milieu naturel, risques naturels et technologiques	307
7.3.3.1.6.	Impacts fonciers	323
7.3.3.1.7.	Impacts socio-économiques.....	331
7.3.3.1.8.	Multimodal.....	335
7.3.3.2.	Appréciation de la commission	341
7.4.	L'OFFRE FERROVIAIRE VOYAGEURS	343
7.4.1.	Préambule	343
7.4.1.1.	Analyse et synthèse de l'ensemble des observations	343
7.4.1.2.	Eléments de réponse figurant au dossier	346
7.4.1.3.	Questions de la commission et réponses du maître d'ouvrage	348
7.4.2.	Commentaires de la commission	350

7.5.	LE FRET.....	352
7.5.1.	Préambule	352
7.5.1.1.	<i>Analyse et synthèse de l'ensemble des observations</i>	352
7.5.1.1.1.	Eléments de réponse figurant dans le dossier	353
7.5.1.1.2.	Questions de la commission et réponses du maître d'ouvrage	356
7.5.1.2.	<i>Appréciation de la commission</i>	358
7.6.	PROJET LNPCA PHASES 3 ET 4.....	359
7.6.1.	Analyse et synthèse des observations	359
7.6.2.	Questions de la commission et réponse du maitre d'ouvrage	361
7.6.3.	Appréciation de la commission.....	364
7.7.	MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME	365
7.7.1.	Synthèse des observations sur la MECDU	365
7.7.1.1.	<i>Bilan de l'enquête</i>	365
7.7.1.2.	<i>Emplacements des gares (OAP)</i>	366
7.7.1.2.1.	Analyse et synthèse des observations	366
7.7.1.2.2.	Eléments de réponse figurant au dossier.....	367
7.7.1.2.3.	Questions de la commission et réponses du Maître d'Ouvrage	369
7.7.1.2.4.	Commentaires de la commission	370
7.7.1.3.	<i>Zonages et règlement</i>	370
7.7.1.3.1.	Analyse et synthèse des observations	370
7.7.1.3.2.	Eléments de réponse figurant au dossier.....	370
7.7.1.3.3.	Questions de la commission et réponses du Maître d'ouvrage	372
7.7.1.3.4.	Commentaires de la commission	373
7.7.1.4.	<i>Espaces verts</i>	373
7.7.1.4.1.	Analyse et synthèse des observations	373
7.7.1.4.2.	Eléments de réponse figurant au dossier.....	374
7.7.1.4.3.	Questions de la commission et réponses du Maître d'ouvrage	374
7.7.1.4.4.	Commentaires de la commission	375
7.7.1.5.	<i>Emplacements réservés</i>	376
7.7.1.5.1.	Analyse et synthèse des observations	376
7.7.1.5.2.	Eléments de réponse figurant au dossier.....	376
7.7.1.5.3.	Questions de la commission et réponses du MOA.....	376
7.7.1.5.4.	Commentaires de la commission	377
7.7.1.6.	<i>Autres</i>	377
7.7.1.6.1.	Analyse et synthèse des observations	377
7.7.1.6.2.	Eléments de réponse figurant au dossier.....	377
7.7.1.6.3.	Questions de la commission et réponses du Maître d'Ouvrage	377
7.7.1.6.4.	Commentaires de la commission	378
7.7.1.7.	<i>Appréciation de la commission d'enquête</i>	378

ANNEXES : LISTE DES PIECES COMPOSANT LE FASCICULE 2380

LISTE DES ACCRONYMES

Ae	Autorité environnementale
ABF	Architecte des Bâtiments de France
AOM	Autorité Organisatrice de la Mobilité
AOT	Autorisation d'Occupation Temporaire
APS	Avant-Projet Sommaire
ATMO	Indice de la qualité de l'air ATMO
CCI	Chambre de Commerce et d'Industrie
COi	Conseil d'Orientation des infrastructures
COFIL	Comité de Pilotage
DCE	Directive Cadre sur l'Eau
DUP	Déclaration d'Utilité Publique
EPL	Etablissement Public Local
ER	Emplacement Réservé
ERC	Séquence ERC : Eviter, Réduire, Compenser
ERTMS	« European Railway Traffic Management System » Système européen de gestion du trafic ferroviaire
GES	Gaz à Effet de Serre
GPMM	Grand Port Maritime de Marseille
ITE	Installation Terminale Embranchée
LOM	Loi d'Orientation des Mobilités
MECDU	Mise en Compatibilité des Documents d'Urbanisme
Mo ou MO	Maître d'ouvrage
OAP	Orientation d'Aménagement et de Programmation
OMS	Organisation Mondiale de la Santé
PADD	Projet d'Aménagement et de Développement Durable
PAPI	Programme d'Action et de Prévention des Inondations
PEM	Pôle d'Echange Multimodal
PLU	Plan Local d'Urbanisme
PLUi	Plan Local d'Urbanisme intercommunal
PMR	Personnes à Mobilité Réduite
PPRi	Plan de Prévention des Risques Inondation
PPRS	Plan de Prévention contre la Sécheresse
SAGE	Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux
SCOT	Schéma de Cohérence Territoriale
SDAGE	Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux
SGPI	Secrétariat Général pour l'Investissement
SRADDET	Schéma d'Aménagement et de Développement Durable et Egalité des Territoires
TER	Transport Express Régional
ZPP	Zone de Passage Préférentielle

1. GENERALITES

L'enquête publique développée dans le présent rapport, porte sur le projet des phases 1 & 2 d'aménagement de la LNPCA, Ligne Nouvelle Provence-Côte d'Azur qui répond prioritairement aux besoins d'amélioration des déplacements du quotidien.

Les 6 objectifs généraux du projet sont définis au chapitre 3.2.2 du présent rapport :

Il s'agit de créer trois, **REM, Réseaux Express Métropolitains**, entre les agglomérations d'Aix-Marseille, de Toulon et de Nice pour améliorer les liaisons ferroviaires entre ces 3 métropoles ainsi que l'accès à l'ensemble du territoire français depuis les départements concernés, conformément aux priorités de la **LOM, Loi d'Orientation des Mobilités** du 24 décembre 2019.

Dans ce cadre, l'enquête publique porte sur :

- La DUP, **Déclaration d'Utilité Publique pour la réalisation des phases 1 et 2** afin d'obtenir la maîtrise foncière des terrains traversés par le projet en incluant les gares nouvelles et autres ouvrages,
- La MECDU, **Mise en Compatibilité des Documents d'Urbanisme** communaux et intercommunaux impactés par le projet pour les communes de Marseille dans les Bouches-du-Rhône, Carnoules, La Crau, La Garde, Saint-Cyr-sur-Mer dans le Var et Cannes dans les Alpes-Maritimes.

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

La Commission d'enquête, s'est attachée à examiner l'ensemble des observations déposées pendant la durée de l'enquête publique afin de pouvoir conclure si les avantages de l'opération projetée l'emportent sur les inconvénients ou le contraire. Il s'agit de vérifier s'il existe un rapport raisonnable de proportionnalité entre les moyens employés et le but visé. Une analyse bilantielle permettra à la Commission d'Enquête d'émettre ses conclusions motivées et avis. Cette analyse s'articule en 3 étapes :

- L'Intérêt général : l'opération doit répondre à une finalité d'intérêt général
- Nécessité de recourir à l'expropriation
- Bilan Coût / Avantages : Prendre en compte dans le bilan que le coût final, les atteintes à la propriété privée, les inconvénients d'ordre social, ne soient pas excessifs eu égard à l'intérêt que présente l'opération.

1.1. IDENTITE DU DEMANDEUR

Ce projet est porté par SNCF Réseaux (Coordonnateur) et SNCF Gares & Connexions

1.2. LE CADRE LEGAL ET REGLEMENTAIRE DE L'EVALUATION DES GRANDS PROJETS DE TRANSPORTS

Le projet phases 1&2 de la LNPCA fait l'objet d'une évaluation socio-économique préalable comme tous les projets d'investissements civils financés par : L'État, les établissements publics, les établissements publics de santé ou les structures de coopération sanitaire (Cf. : article 17 de la loi n°2012-1558 du 31 décembre 2012 de programmation des finances publiques pour les années 2012 à 2017).

Le champ d'application de ce dispositif est défini par le décret d'application n° 2013-1211 du 23 décembre 2013.

Lorsque le montant total du projet et la part de financement apportée par ces personnes excèdent des seuils fixés par décret, cette évaluation est soumise à une contre-expertise indépendante préalable. Le Gouvernement transmet ensuite au Parlement l'évaluation et la contre-expertise.

À compter de 100 M€, le dossier doit donc être soumis au Secrétariat général pour l'investissement (SGPI) pour qu'il organise une contre-expertise de l'évaluation puis émette un avis avant toute décision d'approbation du projet. Lorsqu'il y a une enquête publique, le rapport de contre-expertise et l'avis du SGPI constituent des pièces du dossier d'enquête et sont donc mis à disposition du public.

En tout état de cause, un grand projet d'infrastructures de transport comme le projet phases 1 & 2 de la LNPCA doit être systématiquement évalué - avec une évaluation rendue publique avant son adoption définitive - en application de l'article 14 de la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs (dite LOTI) aujourd'hui transposée dans la partie commune du code des transports - code qui regroupe les dispositions juridiques relatives aux transports en France - sous les articles L. 1511-1 à L. 1511-6.

Les modalités réglementaires du code des transports précise que l'évaluation prend en compte les dimensions économique, sociale et environnementale (article R. 1511-2).

1.3. LE CADRE LEGAL ET REGLEMENTAIRE DE L'EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

Le projet portant sur les phases 1 et 2 de la ligne de chemin de fer Provence - Côte d'Azur est un ensemble cohérent de vingt-cinq opérations d'aménagements ferroviaires réparties sur onze communes avec la création de ponts, de routes, de tunnels, de pôles d'échange multimodaux et de parkings.

Par leur nature, leurs dimensions et leurs différentes localisations, ces opérations sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement ou la santé humaine, sur des zones spéciales de préservation de la flore, d'oiseaux et d'habitats naturels (réseau écologique européen Natura 2000).

Au regard de critères de sélection et de seuils définis par voie réglementaire dans le code de l'environnement (article R. 122-2) auxquels il répond, le projet fait l'objet d'une évaluation environnementale.

Cette évaluation environnementale est établie conformément aux dispositions des articles L. 122-1 à L. 122-3-4 pour la partie législative du code de l'environnement et aux articles R. 122-1 à R. 122-14 pour la partie réglementaire de ce code.

Le projet phases 1 et 2 de la LNPCA étant soumis à évaluation environnementale, il fait l'objet d'une enquête publique permettant d'assurer l'information et la participation du public conformément à l'article L. 123-2 du code de l'environnement.

1.4. LE CADRE LEGAL ET REGLEMENTAIRE DE LA MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME

Selon l'article L. 122-5 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique (voir § 1.3.5.1 ci-après), la déclaration d'utilité publique du projet de phases 1 et 2 de la LNPCA doit s'effectuer dans les conditions prévues au code de l'urbanisme.

Si elle n'est pas compatible avec les prescriptions des PLU, Plan Local d'Urbanisme ou PLUi, Plan Local d'Urbanisme intercommunal, la présente enquête publique doit porter à la fois sur l'utilité publique et sur la mise en compatibilité des plans qui en est la conséquence.

En outre, les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité des différents plans demandent un **examen conjoint** de l'Etat, des établissements publics de coopération intercommunale compétents ou des communes et des personnes publiques associées mentionnées aux articles L. 132-7 et L. 132-9 du code de l'urbanisme. Le maire des communes intéressées par le projet est invité à participer à cet examen conjoint.

Ces examens conjoints doivent avoir lieu avant l'ouverture de l'enquête publique et **les procès-verbaux sont joints au dossier d'enquête publique** (Cf. : article R. 153-13 du code de l'urbanisme).

Le dossier comprend également, conformément aux articles L.104-1 et suivants et R. 104-1 et suivants du code de l'urbanisme, **les évaluations des incidences sur l'environnement** de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme précités.

1.5. LA DECISION MINISTERIELLE DU 7 JUIN 2021

Cette décision valide le programme des opérations constitutives du projet des phases 1 & 2 par secteur géographique, dans la continuité de la décision ministérielle du 23 juin 2020.

Elle précise que le projet des phases 1 & 2, forme un ensemble cohérent, complet et fonctionnel, répondant à des objectifs de gains de régularité et de capacité, principalement au service des transports du quotidien.

Ce projet n'a pas besoin des sections de lignes nouvelles (à l'exception de la traversée souterraine Marseille) pour atteindre ses objectifs propres et être opérationnel. L'ensemble des objectifs décrits sont en totalité atteints à la mise en service du projet.

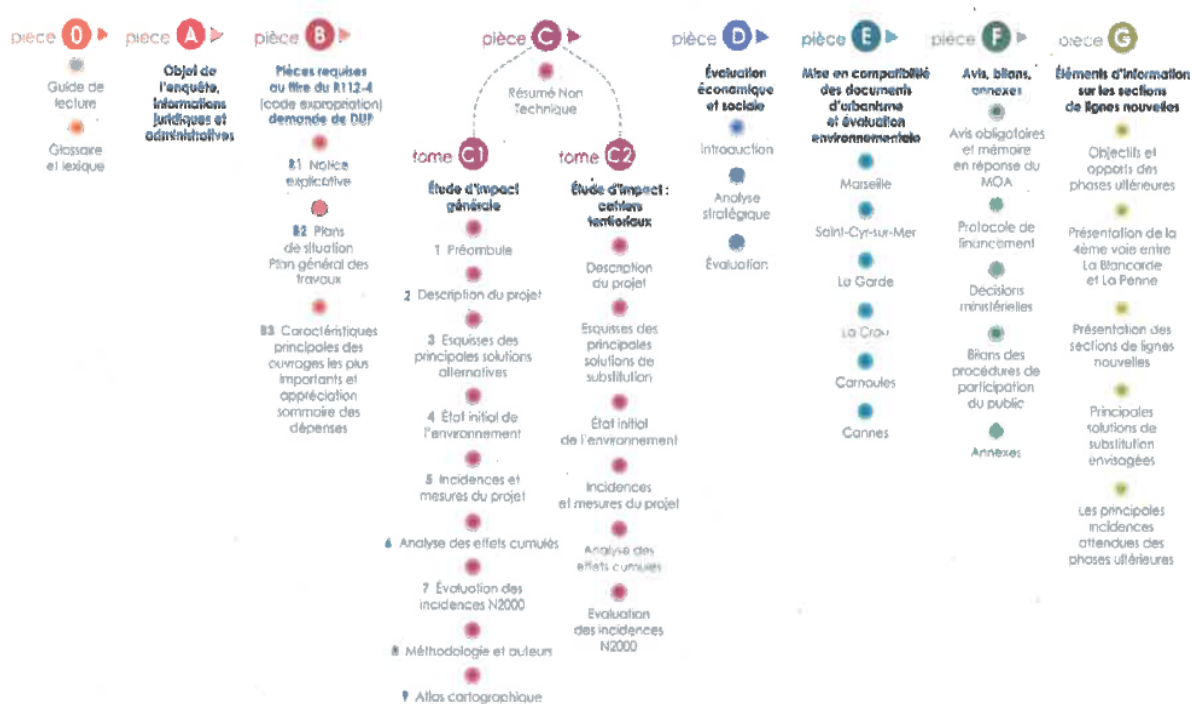
Le projet des phases 1 & 2 est **justifié sur le plan socio-économique** : les bénéfices sont supérieurs aux coûts et aux incidences. Les Co-financeurs du projet **se sont engagés par un protocole** sur leur **capacité de financement à l'horizon de ce projet**. Ce projet a donné lieu à des objectifs de service, des études d'exploitation, des études techniques et environnementales aussi **détaillées que nécessaire pour la constitution du dossier d'enquête publique** et de son étude d'impact.

2. COMPOSITION DU DOSSIER

Illustré par un guide de lecture avec glossaire facilitant les recherches et la compréhension du lecteur, le présent dossier se présente sous la forme d'une bibliothèque composée de 8 pièces numérotées 0, A, B, C, D, E, F et G, identifiables par un code couleur.

Ces pièces comportent un ou plusieurs classeurs de format A3 pour un total de 28 classeurs totalisant de plus de 5500 pages.

Ils sont déclinés de la façon suivante :



Parmi ces pièces, figurent :

- >>> 1 classeur orange pièce A : Objet de l'enquête, informations juridiques et administratives
- >>> 1 classeur rouge pièce B : Pièces requises au titre du code de l'expropriation / demande de DUP
 - B1 notice explicative
 - B2 plans de situation et de travaux
 - B3 : caractéristiques des ouvrages et appréciations des dépenses
- >>> 16 classeurs pourpres pièce C (tomes C1 et C2) :
 - Tome C 1
 - C-0 : résumé non technique
 - C-1 : étude d'impact générale subdivisée en 8 parties C1-1 à C1-8 :
 - C1-1 Préambule,
 - C1-2 Description du projet,

- C1-3 Solutions alternatives, (4) Etat initial de l'environnement, (5) Incidences et mesures, (6) Effets cumulés, (7) Incidences Natura 2000, (8) Méthodologie,
- C-1-9 : Atlas cartographique
- Tome C2 : Etude d'impact présentée en **13 cahiers territoriaux** avec étude d'impact articulés en 6 parties reprenant la même articulation que dans le tome C1 et concernant :
 - Classeur tome C 2-1 : Marseille - corridor Ouest
 - Classeur tome C 2-2 : Marseille - gare et traversée souterraine
 - Classeur tome C 2-3 : Marseille- plateau Saint Charles
 - Classeur tome C 2-4 : Marseille - technicentre Blancarde
 - Classeur tome C 2-5 : Saint Cyr- sur-mer
 - Classeur tome C 2-6 : La Pauline
 - Classeur tome C 2-7 : Carnoules
 - Classeur tome C 2-8 : Les Arcs
 - Classeur tome C 2-9 : Cannes - La Bocca
 - Classeur tome C 2-10 : Cannes centre
 - Classeur tome C 2-11 : Nice aéroport-TGV
 - Classeur tome C 2-12 : Nice ville
 - Classeur tome C 2-13 : Nice Saint-Roch
- »» 1 classeur bleu marine pièce D : évaluation économique et sociale
- »» 6 classeurs bleus pièce E : mise en compatibilité des documents d'urbanisme et évaluation environnementale
 - Classeur pièce E -1 : Marseille
 - Classeur pièce E -2 : Saint-Cyr-sur-Mer
 - Classeur pièce E -3 : La Garde
 - Classeur pièce E -4 : La Crau
 - Classeur pièce E -5 : Carnoules
 - Classeur pièce E -6 : Cannes
- »» 2 classeurs verts pièce F :
 - Classeur pièce F – 1 : avis, bilans, annexes
 - Classeur pièce F - 2 : autres annexes
- »» 1 classeur kaki pièce G : éléments d'information sur les sections de lignes nouvelles

NB : L'articulation détaillée du plan du dossier figure en annexe 4 du Fascicule 2

3. PRESENTATION DU PROJET, NATURE ET CARACTERISTIQUES DU PROJET

3.1. PREAMBULE

Les informations qui suivent sont issues du dossier élaboré par le Maître d’Ouvrage. Elles ont été collectées par la commission d’enquête et ont pour but de caractériser de façon synthétique le projet présenté.

La voiture – en tant que mode de transport - occupe à ce jour une place prépondérante sur les 3 aires métropolitaines pour les déplacements quotidiens. Elle a conduit à une saturation progressive des réseaux routiers et autoroutiers. En 2015, 31 500 km d’embouteillages cumulés sur le réseau routier national ont été comptabilisés dans les Bouches-du-Rhône, le Var et les Alpes-Maritimes.

De plus, la région présente un faible maillage ferroviaire, y compris dans les zones les plus denses, en comparaison de secteurs semblables : région lyonnaise, lilloise ou encore parisienne. Les ratios d’installations ferroviaires à disposition des voyageurs par habitant sont les plus faibles de France.

Près de 280 trains, tous sens confondus, de types très différents (TER Trains Express Régionaux, Omnibus ou semi-direct en automotrice électrique, trains grandes lignes et TGV, trains de fret) circulent chaque jour, à des vitesses très différentes, sur cette ligne littorale entre Marseille et Nice.

De ce fait, la section de la Côte d’Azur connaît la plus forte fréquentation TER de France (hors Ile-de-France).

Il est constaté des retards amplifiés des TER circulant sur des nœuds ferroviaires saturés avec des suppressions de trains bien supérieures aux autres régions de France.

Le développement socio-économique s’en trouve fragilisé et une dégradation de service est inévitable à l’horizon 2035.

En conséquence, il est nécessaire de favoriser le développement de mobilités moins carbonées et plus durables et ce dernier répond aux besoins de mobilités des habitants, des acteurs économiques et des visiteurs touristiques de la région. Cela contribuera aussi à relever les défis environnementaux et les défis liés au changement climatique.

Cela implique notamment de favoriser le développement du train pour le transport des voyageurs et aussi celui des marchandises, en articulation avec les transports en commun urbains (métro, tramways, bus à haut niveau de service...) et les modes actifs (marche à pied, vélo).

Le train est en effet le mode de déplacement le moins polluant.

Ce report modal souhaité de la voiture vers le train nécessite une qualité de service améliorée (trains ponctuels), une offre ferroviaire plus dense (davantage de trains) et une meilleure intégration avec les autres modes de transports doux.

3.2. LES PROJETS DE PHASES 1 ET 2

3.2.1. *Les objectifs initiaux*

Trois objectifs initiaux du projet de la LNPCA Ligne Nouvelle Provence Côte-d'Azur sont dénommés ci-après :

1. Ouvrir la région Provence-Alpes-Côte d'Azur aux autres régions françaises et désenclaver l'est de la région en le reliant au réseau ferré français à grande vitesse.
2. Faciliter les déplacements à l'intérieur de la région (entre les 3 métropoles de Marseille, Toulon et Nice et au sein de chacune d'elles) en offrant une alternative à la route et en complétant la seule ligne ferroviaire existante du littoral.
3. Constituer le système ferroviaire intégré et le chaînon manquant de l'arc méditerranéen Barcelone - Marseille - Gênes.

Mais suite aux concertations, le projet a évolué et l'objectif principal est de créer trois REM, Réseaux Express Métropolitains sur les agglomérations d'Aix-Marseille, de Toulon et de Nice, pour améliorer les liaisons ferroviaires entre ces 3 métropoles ainsi que l'accès à l'ensemble du territoire français depuis les départements concernés, conformément aux priorités de la **LOM, Loi d'Orientation des Mobilités** du 24 décembre 2019.

Enfin, il a vocation, dans la durée, quelle que soit l'offre de service ferroviaire, de garantir un système robuste et résilient par rapport aux évolutions des besoins de service.

3.2.2. *Les objectifs généraux du projet*

Le projet comporte 6 objectifs principaux :

1. **AUGMENTER L'OFFRE FERROVIAIRE** : Le projet permettra d'améliorer l'offre des TER qui pourra passer, avec le projet, de 2 ou 3,5 TER par heure mal cadencés aujourd'hui à 4 ou 6 TER par heure avec un cadencement attractif autour des métropoles.
2. **AMELIORER LES TEMPS DE PARCOURS** : Suppression du rebroussement à Marseille
3. **OFFRIR UN SERVICE PLUS FIABLE EN AMELIORANT LA ROBUSTESSE ET LA REGULARITE** : Facilitation de la traversée du nœud ferroviaire marseillais
4. **PRESERVER LE DEVELOPPEMENT DU FRET FERROVIAIRE** : Le projet permettra de dégager de la capacité et d'apporter de la robustesse qui bénéficieront aussi au fret.
5. **AMELIORER LA DESSERTE DES TERRITOIRES GRACE A DE NOUVELLES GARES INTERMODALES** :
Le projet permettra d'améliorer la desserte des aires métropolitaines, en créant des PEM, Pôles d'Echanges Multimodaux sur Nice Aéroport, Cannes Marchandises, La Pauline, Saint-Cyr-sur-Mer, Saint-André et Marseille Saint-Charles.
6. **CREER UNE SYNERGIE AVEC LES PROJETS URBAINS STRUCTURANTS** :
 - À Marseille avec le projet Quartiers libres autour de la gare Saint- Charles et l'Opération d'intérêt national Euro-méditerranéen sur le Corridor Ouest
 - À Nice, avec l'Opération d'Intérêt National de la Basse Vallée du Var autour de la gare de Nice aéroport

- À Cannes, avec le projet Cannes La Bocca Grand Ouest autour de la nouvelle gare de Cannes Marchandises
- D'autres projets plus locaux lorsqu'ils étaient initiés (projet Pradeaux Gare à Saint-Cyr-sur-Mer)

3.2.3. *Les objectifs par département*

3.2.3.1. Les objectifs sur l'étoile marseillaise

Les objectifs sont de :

- Doubler l'offre TER sur le Corridor Ouest ;
- Passer de 2 à 3 TER/h omnibus entre Marseille et Aubagne ;
- Créer des liaisons diamétrales TER entre le nord (Avignon, Vitrolles Aéroport Marseille Provence, ...) et l'est (Aubagne et Toulon) ;
- Réduire de 15 minutes le temps de parcours pour 20 000 trains par an.

Le projet permettra en outre de dégager de la capacité indispensable pour le fonctionnement des projets complémentaires que sont :

- La 3ème phase de l'aménagement de la ligne Aix- Marseille ;
- La boucle complète Marseille – Aix – Rognac – Vitrolles – Marseille ;
- Le renforcement de la Côte Bleue ;
- Le prolongement du TER d'Avignon jusqu'à Aubagne.

Avec le réaménagement du plateau de la gare de Marseille Saint-Charles en phase 1 et la gare souterraine en phase 2, le projet rendra possible :

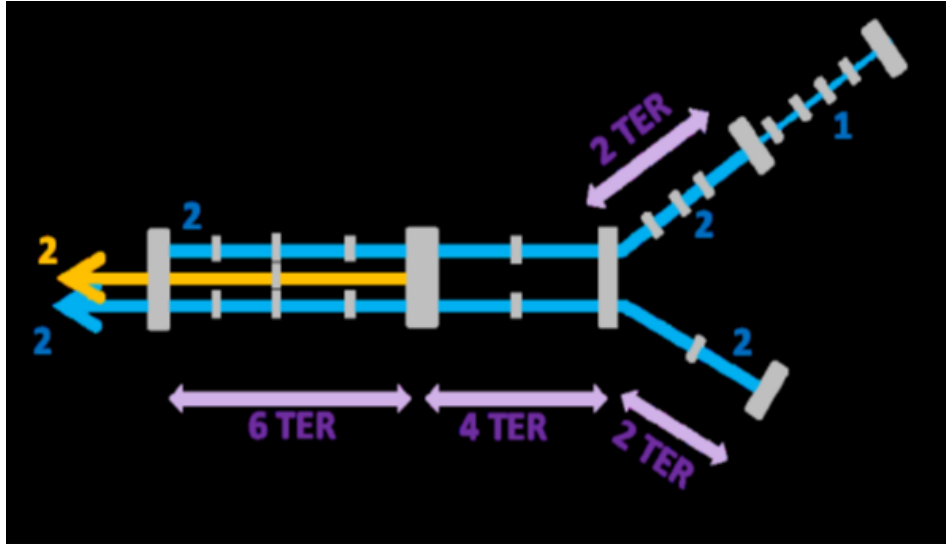
- 6 TER / heure au lieu de 4 TER/h entre Marseille, Gardanne et Aix avec la 3ème phase de l'aménagement de la ligne Marseille-Aix ;
- La boucle complète Marseille – Aix – Rognac – Vitrolles – Marseille (avec 2 TER/h entre Aix et l'étang de Berre, et 6 TER/h entre Rognac et l'Estaque) ;
- 4 TER/h au lieu de 2TER/h jusqu'à Port-de-Bouc avec le renforcement de la Côte Bleue ;
- Le prolongement de TER d'Avignon jusqu'à Aubagne, ce qui portera à 4 TER/h les liaisons diamétralisées entre le nord-ouest et l'est de Marseille (aucune aujourd'hui).



3.2.3.2. Les objectifs sur la zone toulonnaise

La suppression du cisaillement entre les lignes de Marseille-Vintimille et de la Pauline-Hyères, et la création d'un alternat en gare de la Pauline permettront d'améliorer la robustesse du réseau régional.

Ces gains contribueront dans chaque sens à offrir des services au 1/4h entre l'Ouest et l'Est de la métropole Toulonnaise.



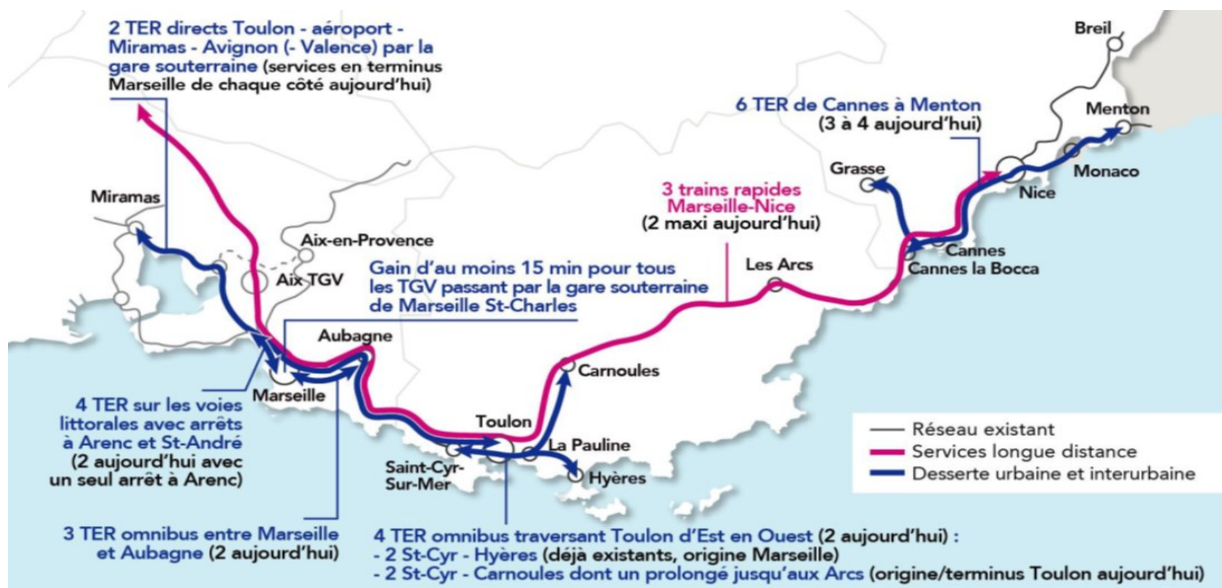
3.2.3.3. Les objectifs sur le nœud ferroviaire azuréen

Le projet permettra de fortement renforcer la robustesse du réseau azuréen.

La phase 1 permettra d'assurer une desserte TGV du PEM Pôle d'Echange Multimodal de Nice Aéroport, au cœur de l'OIN, Opération d'Intérêt National de la basse vallée du Var.

La phase 2 permettra le renforcement de la navette azuréenne sur toute la Côte d'Azur, entre Cannes et Menton.

3.2.4. *Les services apportés*



3.2.5. Le coût de l'investissement

Le coût global du projet des phases 1 et 2, évoqué par le protocole de financement validé au comité de pilotage du 19 avril 2021, est de 3 546 millions d'euros aux conditions économiques de juillet 2020.

Il se répartit comme suit, selon les deux phases dont les mises en service sont prévues respectivement à l'horizon 2027-2030 et à 2032-2035 :

- Phase 1 : 898 millions d'euros HT ;
- Phase 2 : 2 648 millions d'euros HT.

3.2.6. Le programme technique sur les différents territoires

Le projet est divisé en 13 opérations, présentées dans les cahiers territoriaux.

>>> MARSEILLE CORRIDOR OUEST

Ce secteur présente les opérations suivantes :

- Doublement de la ligne de Marseille Saint-Charles à Arenc,
- Modification du plan des voies en gare du bloc ouest
- Aménagement du plan des voies du bloc Est
- Doublement de la halte d'Arenc,
- Aménagement du faisceau d'Arenc pour remisage et maintenance ;
- Création d'une halte à Saint-André et suppression des passages à niveau ;
- Aménagements techniques de relèvement de vitesse pour les TER.

L'ambition du projet des phases 1 & 2 sur Marseille est d'offrir à la population les services d'un véritable REM, Réseau Express Métropolitain sur l'ensemble des axes convergeant sur le plateau Saint Charles. L'amélioration de la desserte du Corridor ouest se concrétisera par le renforcement de la desserte de la halte d'Arenc et par la création d'une halte ferroviaire et d'un PEM, Pôle d'Echange Multimodal à Saint-André.

>>> GARE ET TRAVERSEE SOUTERRAINE DE MARSEILLE

La situation en impasse de la gare actuelle de Saint-Charles est à l'origine de nombreux dysfonctionnements, dus aux croisements des différents axes de circulation des trains qui réduisent la capacité de la gare et favorisent les reports de retards d'un axe à l'autre. Le projet prévoit une grande dénivellation du réseau par la création d'une traversée souterraine de Marseille, qui permettra aux trains arrivant du nord et de l'ouest et desservant l'est de la région, vers Toulon et Nice (et réciproquement) de desservir Marseille et de traverser la ville sans croiser les trains de la ligne classique PLM, Paris-Lyon -Méditerranée, de la ligne d'Aix et de la ligne d'Aubagne.

Le cahier territorial présente les opérations nécessaires à cette dénivellation :

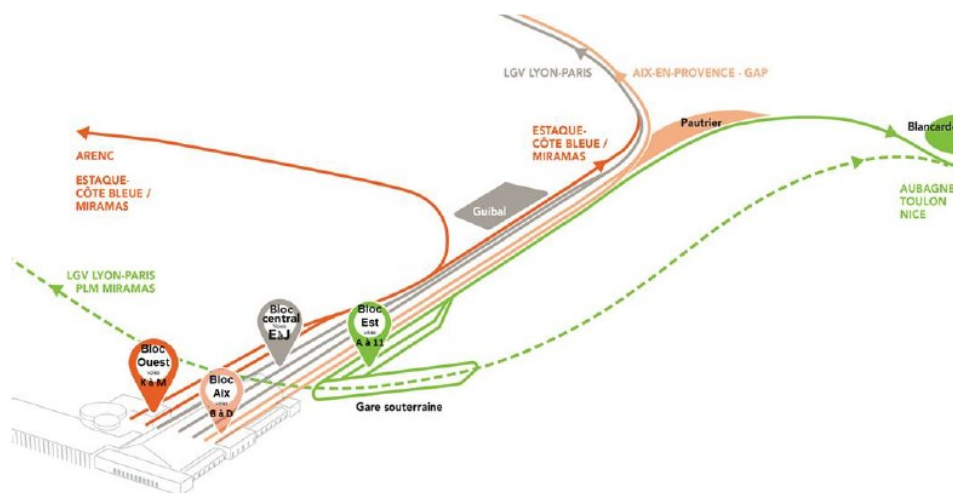
- La gare souterraine de Saint-Charles
- Les tunnels
- La libération du site des Abeilles en phase 2 pour le creusement de la gare souterraine entre le bloc Est et les boulevards Voltaire et Flammarion
- L'entrée nord du tunnel à la Delorme
- Le doublement du tunnel de Saint-Louis
- L'entrée est du tunnel à la Parette

»» PLATEAU SAINT-CHARLES

Les objectifs du projet visent à dégager de la capacité au niveau de la gare de surface de Marseille Saint Charles pour accueillir des nouveaux services TER et TGV non traversants.

Le Plateau Saint-Charles, comporte les opérations suivantes :

- La libération partielle du site des Abeilles en phase 1 qui est une opération préalable indispensable à l'aménagement des voies du bloc est,
- La réalisation des aménagements du « bloc est » qui permettra de rendre indépendants entre eux les flux de circulation provenant et à destination d'Aubagne, Toulon / Nice et Aix. Les conflits d'itinéraires seront réduits, et entraîneront une diminution des minutes perdues qui résultent de ces types d'incidents. En ce qui concerne la capacité, le passage de la vitesse des aiguillages de 30 km/h à 60 km/h permettra de diminuer les temps de parcours et de garantir la circulation d'un train toutes les 20 minutes entre Marseille et Aubagne et d'un train toutes les 15 minutes entre Marseille et Aix-en-Provence. L'ensemble de ces aménagements permettra d'accompagner l'augmentation de la demande pour laquelle une croissance de 25% est attendue à l'horizon de la phase 1 (2026). Cette croissance, sera essentiellement assurée par la multiplication des TER (+ 35 %) ce qui traduit la priorité donnée aux trains du quotidien,
- La réalisation des aménagements du « bloc ouest » permettra de rendre indépendants entre eux les flux de circulation provenant et à destination des voies du port et de la ligne PLM, Paris Lyon Méditerranée. Ces aménagements couplés avec ceux du Corridor Ouest faciliteront le remisage des TER vers Arenc et libèreront ainsi de la capacité à quai en gare. Cette indépendance permettra un retour plus rapide à une situation normale en cas d'incident. En outre, elle offrira plus de souplesse dans les horaires possibles sur les voies du port et permettra d'y faire circuler au moins 4 trains par heure.



»» TECHNICENTRE BLANCARDE

L'opération prévue sur le secteur Technicentre Blancarde a deux objectifs fonctionnels :

- En phase 1 : créer des capacités de remisage pour remplacer les capacités perdues sur le secteur Abeilles et absorber les besoins supplémentaires issus des circulations du bloc Est
- En phase 2 : accueillir les remisages supplémentaires issus de la poursuite de la libération du site des Abeilles et créer des installations de remisage et de maintenance pour les axes TER. L'opération contribue à diminuer les minutes perdues sur le nœud ferroviaire marseillais et augmenter la fréquence des TER.

»» SAINT-CYR-SUR-MER

Déplacement et réaménagement de la gare et des voies de garage fret pour permettre l'origine-terminus ouest de la navette toulonnaise.

Les aménagements ferroviaires sont conçus pour atteindre 3 objectifs :

- Permettre de proposer quatre TER/heure/sens omnibus traversant Toulon sur le parcours de la navette entre le terminus Ouest et la gare de la Pauline et deux TER par heure omnibus au-delà de la Pauline jusqu'à Carnoules et jusqu'à Hyères ;
- Garantir une robustesse (retour à la normale en cas d'incident) et une régularité de bonne qualité ;
- Permettre la coexistence des trains « lents » (qui s'arrêtent souvent) et des trains « rapides » (qui ne s'arrêtent que dans les gares principales) sans dégrader les performances de ces derniers.

»» LA PAULINE

Création d'une dénivellation de la bifurcation et mise à 4 voies à quai de la gare.

L'opération a pour objectifs :

- De déniveler la ligne d'Hyères en la faisant passer en-dessous de la ligne Marseille – Vintimille afin de supprimer les croisements à plat entre les trains circulant sur les deux lignes qui sont préjudiciables à la fluidité du trafic et à la sécurité ferroviaire
- De réaménager la gare actuelle de La Pauline et de la transformer en PEM, Pôle d'Echange Multimodal.

»» CARNOULES

Le projet prévoit l'aménagement en gare de Carnoules pour réception sur voie centrale des TER de la navette toulonnaise en terminus intermédiaire.

Les aménagements prévus contribuent, avec l'ensemble des aménagements du projet des phases 1 & 2 dans le 83 (Saint Cyr-sur-Mer et la Pauline-Hyères), à l'exploitation d'une navette toulonnaise, offrant des TER cadencés. Les installations proposées, combinées avec le nouveau système de signalisation ERTMS (en anglais, *European Rail Traffic Management System*, **ERTMS**) permettra de réduire l'espacement entre deux trains successifs. Il sera ainsi possible de renforcer la robustesse du réseau et de préparer l'augmentation de la desserte TER aux différents horizons.

L'ensemble de ces aménagements contribueront aussi à améliorer la fiabilité des circulations Origines –Terminus. Le choix de la gare de Carnoules comme terminus Est de la navette est apparu naturellement, notamment par sa localisation conférant la desserte des zones relativement urbanisées entre le centre-Var et les portes de l'aire urbaine toulonnaise.

Par ailleurs l'augmentation prévisionnelle du trafic montre une augmentation de la criticité, du risque sur les TVP, Traversées de Voies pour Piétons. Certaines TVP ont été supprimées et remplacées par des passerelles : Puget Ville, Cuers, Solliès-Pont et Carnoules.

»» LES ARCS

L'augmentation attendue du nombre de circulations ferroviaires sur l'axe Marseille-Vintimille nécessite des aménagements du plan des voies de la gare des Arcs, afin de permettre la réception des navettes ferroviaires toulonnaise et azurienne. Les installations proposées, combinées avec le nouveau système de signalisation ERTMS permettront de réduire l'espacement entre deux trains successifs. Il

sera ainsi possible renforcer la robustesse du réseau et de préparer l'augmentation de la desserte TER aux différents horizons.

»» **CANNES LA BOCCA**

Les opérations prévues sur le secteur de la Bocca ont plusieurs objectifs :

- Aménager sur le site de Cannes Marchandises une gare TER de 4 voies à quai qui constituera le terminus ouest de la navette azurée
- Déniveler la bifurcation de la ligne Cannes-Grasse en faisant passer une voie de la ligne Marseille-Vintimille en tranchée couverte, pour supprimer des causes de retard et accroître la capacité du réseau
- Doublement de la section de la ligne de Grasse entre la bifurcation et le Bosquet
- Renforcement des sous-stations et/ou des feeders pour permettre la levée du cran de limitation de traction en service depuis la mise en service des rames TER

»» **CANNES CENTRE**

L'opération prévue sur le secteur de Cannes Centre a pour objectif d'accueillir simultanément deux trains à quai dans chaque sens de circulation. Elle consiste en l'aménagement d'une 4^{ème} voie en gare, ce qui permettra d'améliorer l'offre ferroviaire par une meilleure robustesse du réseau et une augmentation de la desserte TER.

»» **NICE AEROPORT**

L'opération prévue sur le secteur de Nice Aéroport a deux objectifs fonctionnels :

- Créer dès la phase 1 une gare (NAE) de 4 voies à quai de 400 ml, qui s'inscrit dans le PEM existant à Nice Saint-Augustin (NSA) déplacée de 2 voies à quai de 220 ml, la gare TGV contribuant au développement de l'offre modale du PEM et renforçant la centralité et l'importance de l'offre ferroviaire
- Contribuer à l'augmentation de capacité des TER avec un TER toutes les 10 minutes grâce à l'alternat réalisé. Le projet de création d'une gare TER / TGV sur le site de Nice Saint-Augustin prévoit l'aménagement en phase 1 d'une gare de 4 voies à quai, qui pourrait évoluer ultérieurement vers une gare de 6 voies à quai.

»» **NICE VILLE**

L'opération Nice ville prévoit l'aménagement des voies en gare avec pour objectif de fluidifier les circulations de train en favorisant leur traversée de la gare pour mieux accompagner l'augmentation du nombre de trains sur la Côte d'Azur.

»» **NICE SAINT-ROCH**

L'opération prévue sur le secteur de Nice Saint Roch a pour objectif d'augmenter la capacité de remisage des TER sur le site et de pouvoir transférer les trains vides pouvant gêner les circulations.

Cette opération permettra ainsi d'accompagner l'augmentation du nombre de rames TER nécessaires en phase 2 liée au renforcement des fréquences de desserte entre Cannes et Nice.

Les treize cahiers territoriaux constituent, par département et par zones de travaux, l'ossature, géographique, technique et environnementale de toutes les opérations d'aménagements des voies ferroviaires qui supporteront la réalisation des objectifs de la ligne nouvelle.

3.2.7. Les choix qui ont conduit au projet

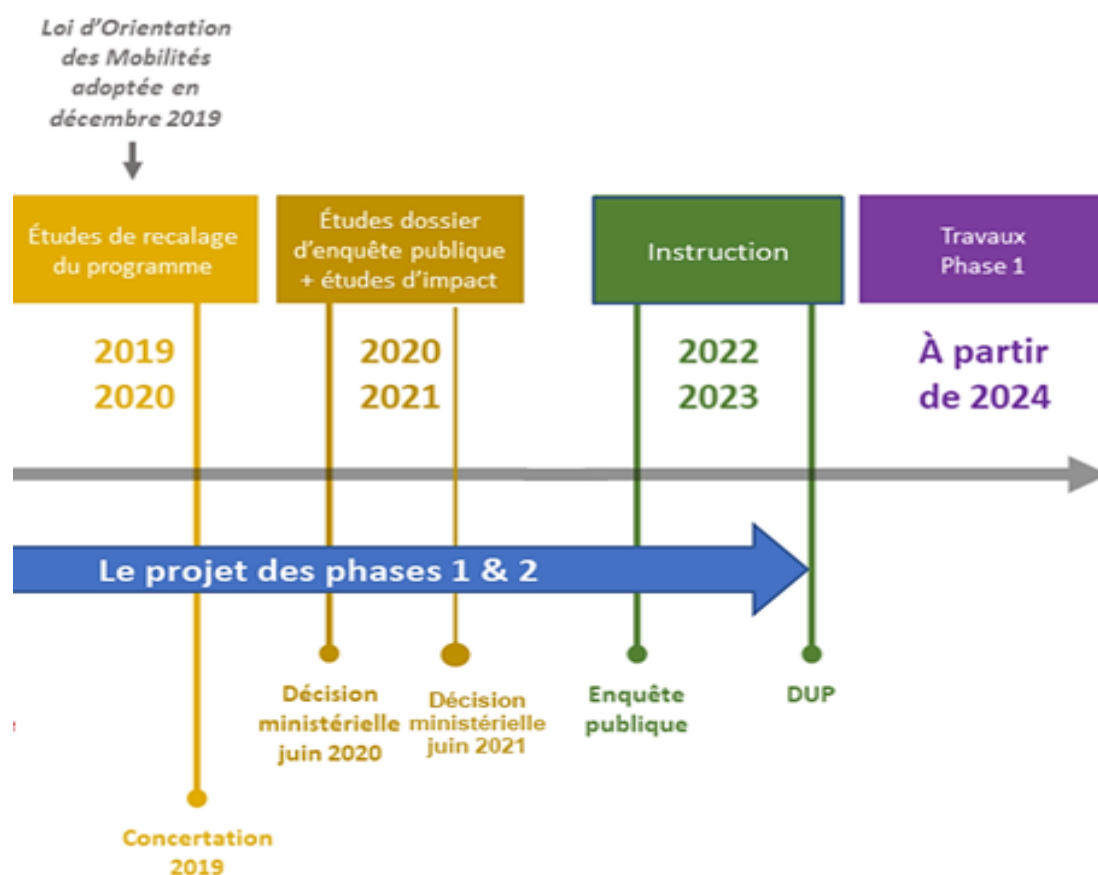
Depuis 2018, les travaux du conseil d'orientation des infrastructures ont fait émerger le projet prioritaire des phases 1 & 2.

Ils forment un ensemble cohérent, complet et fonctionnel, répondant à des objectifs de gains de régularité et de capacité, principalement au service des transports du quotidien.

De plus, la conception des infrastructures a privilégié une approche d'évitement des enjeux environnementaux identifiés par le maître d'ouvrage et des enjeux partagés avec le public.

En parallèle, les avantages territoriaux, pouvant découler des travaux, ont été recherchés dans le respect des missions de service ferroviaire, tout en gardant l'objectif de maîtrise des coûts du projet.

3.2.8. Historique du projet



3.2.9. Débats publics et concertations préalables au lancement de l'enquête

3.2.9.1. Résumé des évènements du projet de 2005 à 2021

>>> Le débat public de 2005 et ses suites :

Le président de la CPDP, Commission Particulière du Débat Public relevait des convergences plus ou moins partagées sur les décisions à prendre mais il constatait aussi que "tous les acteurs se rejoignent sur la nécessité d'augmenter les capacités ferroviaires et de donner la priorité aux transports quotidiens". Il concluait ainsi : le débat a fait ressortir, selon les objectifs poursuivis, 3 familles de projets en plus de ceux nécessaires à l'amélioration des déplacements quotidiens :

- Un projet de LGV Côte d'Azur... ;
- Un projet de LGV desservant en chapelet les métropole littorales... ;
- Un projet 3 ... portant sur des liaisons régionales rapides appuyés sur le réseau existant.

>>> La concertation de 2011 sur les fuseaux de passage

Quatre scénarios correspondant au choix ministériel ont été présentés au public. Cette concertation a été suspendue le 25 novembre 2011 après plusieurs manifestations et l'empêchement d'un groupe de travail dans le Var ; le garant en a cependant reconnu le caractère globalement positif.

>>> Les enseignements de la concertation de 2011 et le rapport de la Commission Mobilité 21

Les premiers enseignements de cette phase de concertation ont été tirés le 22 décembre 2011 par le COPIL, Comité de Pilotage rassemblant autour du préfet de région les représentants des collectivités locales cofinçant les études. Ce comité a constaté que le projet devait changer de nature en prenant en compte en priorité les transports de proximité.

Après le rapport de la commission mobilité 21 juin 2013 le secrétaire d'État aux transports classait en première priorité le traitement des nœuds ferroviaires marseillais et azuréen.

>>> Les consultations du public de 2013 et 2014 et les décisions ministérielles de 2014 et 2015

Pour chacune de ces 2 priorités la détermination des zones de passage préférentielles a fait l'objet d'une consultation en 2013 et 2014.

2 décisions ministérielles ont été prises à l'issue de ces consultations validant en 2014 et 2015 les zones de passage préférentielles

>>> La concertation de 2016

En avril 2015 la CNDP, Commission Nationale du Débat Public, a émis le souhait qu'à l'avenir le public soit mieux associé au processus d'élaboration du projet. En septembre 2016 le comité de pilotage a décidé d'engager une nouvelle phase de concertation elle incluait des réunions publiques et portait sur la priorité 1 du projet.

La participation aux réunions publiques a été très forte, la signature de pétitions a été active comme le dépôt d'avis ou de contributions sur le site internet. En particulier, la partie de la ligne nouvelle entre Cannes et Nice via Sophia Antipolis a été vivement contestée :

- 2700 participants au cours de réunion publique
- 8 pétitions ont recueilli un total de 9000 signatures "papier"
- 2200 avis ou contributions.

»» Le rapport du COI, Conseil d'Orientation des Infrastructures

Le COI a rendu son rapport en février 2018 en proposant d'organiser le projet LNPCA en 4 phases. En mars 2019, la ministre chargée des transports indiquait que le gouvernement avait fait siennes les priorités identifiées par le COI et demandait à SNCF réseau de poursuivre le projet et de recueillir l'avis du public sur le projet des phases 1 et 2.

»» La concertation de 2019

La concertation de 2019 concernait l'ensemble du projet des phases 1 et 2 de LNPCA tel que remanié après le rapport du Conseil d'orientation des infrastructures. Cette concertation s'est déroulée sur une assez longue période de juin à octobre 2019. La participation du public, globalement bonne, a cependant été plus faible à Marseille.

»» La concertation complémentaire de 2020-2021

Suite à la décision ministérielle de juin 2020 une concertation complémentaire a été menée portant plus spécifiquement sur les secteurs de Marseille "la cité Bassens" et les entrées et sorties du tunnel. Elle s'est déroulée en 2 périodes successives en fonction de l'avancement des études de SNCF Réseau du 20 novembre au 31 décembre 2020 puis du 1er mars au 15 avril 2021. La participation du public a été élevée y compris dans les secteurs pour lesquels le garant avait relevé une insuffisance de participation en 2019. Au total près de 3500 expressions du public ont été notées.

3.2.9.2. Prise en compte par le maitre d'ouvrage des avis du public formulés depuis 2019

La prise en compte de l'expression du public sur les aménagements est présentée sous forme de tableau ci-dessous, par département.

BOUCHES DU RHONE	
4ème voie entre la gare de La Blancarde et la Penne-sur-Huveaune	Projet non retenu
5ème voie en gare de La Blancarde	Projet non retenu
Entrée Est des tunnels à La Parette	<ul style="list-style-type: none">- Localisation de l'installation du chantier à la place de la ferme urbaine associative du Talus non retenue ;- Amélioration de la desserte routière de la zone d'activité ;- Recherche de solutions alternatives pour relocaliser à proximité les entreprises impactées.
Gare souterraine de Saint-Charles à Marseille	<ul style="list-style-type: none">- Evacuation des déblais extraits lors de la construction, par voie ferrée ;- Mise en place, le moment venu, de mesures de prévention et de surveillance pour les immeubles situés au-dessus du tracé prévisible des tunnels.
Aménagement du faisceau d'ARENC, secteur de Saint-André	<ul style="list-style-type: none">- Amélioration de l'accessibilité piétonne ainsi que la visibilité de la halte d'ARENC ;- Poursuite de la concertation avec les habitants sur les solutions alternatives pour le remplacement du passage à niveau de Saint-André ;- Besoin de réaliser une étude sur la mise à double sens du Boulevard Barnier uniquement pour les bus.

Entrée Nord des tunnels à Marseille (secteur de La Delorme)	- Le choix de la variante Sud a été effectué lors du comité de pilotage du 12 juillet 2021, associé à une opération de rénovation urbaine et sociale pour accompagner dès 2022 le processus de relogement (locataires de la cité Bassens 2).
VAR	
Bifurcation La Pauline	- Bifurcation en terrier pour la voie vers Hyères, sous les voies de Toulon à Nice. - Gare "Biface" non retenue
Terminus Nord navette toulonnaise	Aménagement à Carnoules
Terminus Ouest navette toulonnaise	Localisation de la gare à Saint-Cyr-sur-Mer
ALPES-MARITIMES	
Nice-Ville et Nice Saint Roch	Allongement de la passerelle à Nice-Ville
Nice aéroport	Amélioration de l'accessibilité et de l'intermodalité
Cannes bifurcation vers Grasse	- Bifurcation en terrier par tranchée couverte de la voie Marseille <-> Nice rallongée de 130 mètres vers l'Est. - Amélioration des protections contre le bruit. - Préservation des arbres remarquables.
Gare TER Cannes La Bocca	Prise en compte de la réduction des nuisances sonores et de la prévention des risques hydrauliques.

Dans le cadre de la concertation continue sur le projet des phases 1 & 2 de la LNPCA, la concertation s'est poursuivie depuis la dernière phase de concertation portant sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme qui s'est tenue du 16 juillet au 16 août 2021.

Cette phase de concertation de l'été 2021 sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme a fait suite à une phase de concertation publique complémentaire à celle de 2019 organisée par le maître d'ouvrage.

- Une note datant du 21 décembre 2021 fait état de la concertation continue réalisée de septembre à décembre 2021. Elle expose l'ensemble des démarches effectuées par le maître d'ouvrage sur les secteurs de :
 - La dénivellation de la bifurcation de la ligne Cannes-Grasse
 - La gare TER de Cannes La Bocca
 - La gare de Marseille Saint-Charles
 - Le tunnel de Saint-Louis
 - Le PEM, Pôle d'Echanges Multimodal de la Pauline
 - La gare du terminus ouest de la navette toulonnaise à Saint-Cyr-sur-Mer
 - La gare des Arcs.

3.2.10. Généralités sur l'étude d'impact

Le projet, objet de la présente enquête publique, a fait l'objet d'une étude d'impact, compte tenu de sa nature, intégrant des infrastructures ferroviaires et routières, ainsi que des travaux et opérations d'aménagement, conformément aux dispositions des articles L.121-1 à L.122-3-4 et R.122-1 à R.122-23 du code de l'environnement.

L'étude d'impact générale (pièce C, tome 1) du dossier d'enquête, constitue à la fois :

- Un instrument de protection de l'environnement en intégrant l'environnement dans la conception et les choix d'aménagement ;
- Un outil d'information pour les institutions et le public ;
- Un outil d'aide à la décision qui reprend les études environnementales, scientifiques et techniques menées aux différents stades du projet.

Elle comprend différentes parties :

- Un résumé non technique,
- Une description du projet,
- Une description de l'état initial de l'environnement,
- Une description des incidences notables que le projet est susceptible d'avoir sur l'environnement :
 - Risques induits par les travaux de construction et de démolition,
 - L'utilisation des ressources naturelles,
 - L'émission de polluants au sens large, chimiques et physiques ainsi que de la problématique du traitement et de l'élimination des déchets,
 - Des risques pour la santé humaine, le patrimoine culturel et l'environnement,
 - Du cumul des effets avec d'autres projets existants ou approuvés ;
 - Des incidences du projet sur le climat et de sa vulnérabilité au changement climatique,
 - Des technologies et des substances utilisées.

Pour la bonne compréhension, il convient de rappeler brièvement les grands types de travaux envisagés :

- Des ouvrages dénivelés, pour supprimer les croisements de flux ferroviaires (« *cisaillement* »)
- L'aménagement du réseau ferré existant et la création de nouvelles lignes, nécessitant la réalisation de tunnels
- Des dessertes nouvelles, avec la création de gares nouvelles, y compris la gare souterraine de Marseille-Saint-Charles
- Des aménagements de sécurité, notamment la suppression de passages à niveau et de traversées piétonnes des voies

Le planning de réalisation s'étend sur les années de 2022 à 2035.

3.2.10.1. Etat initial de l'environnement

3.2.10.1.1. *Cadre géographique*

Le projet concerne trois départements méditerranéens, d'Ouest en Est, les Bouches du Rhône, le Var et les Alpes Maritimes. Le climat y est caractérisé par des hivers doux, des étés chauds et secs, voire caniculaires et des vents parfois violents ; toutes ces caractéristiques contribuent à l'aléa de feu de forêt.



Le relief et la topographie sont variés, passant du niveau de la mer à des altitudes alpines de plus de 3000m. On observe de nombreux massifs et une hydrologie importante qui a modelé les paysages.

La géologie y est extrêmement diverse et porte d'autres aléas tels que la sismicité, les mouvements de terrain, et la présence de cavités souterraines.

L'étude pédologique révèle des sols soumis à de fortes érosions liées au climat mais aussi à une forte anthropisation sur certains sites. On note la présence d'activités agricoles, telle la viticulture.

L'étude pédologique révèle des sols soumis à de fortes érosions liées au climat mais aussi à une forte anthropisation sur certains sites. On note la présence d'activités agricoles, telle la viticulture.

3.2.10.1.2. Enjeux liés aux eaux souterraines et superficielles

Les **eaux souterraines** sont majoritairement d'origine karstique et alluviale. Leur débit est assez sensible à la pluviométrie. Généralement utilisées comme AEP, Alimentation en Eau Potable, elles restent sensibles à la pollution.

Les **eaux superficielles** constituent quantitativement un risque élevé dans les départements du Var et des Alpes Maritimes du fait d'une faible ressource et de pics de consommation liés au tourisme estival. Sur le plan qualitatif, l'enjeu est plus fort dans les Bouches-du-Rhône du fait des activités agricoles et industrielles et de la densité de population de la métropole marseillaise.



On note la présence de **zones humides**, particulièrement dans la région varoise.

Les **eaux littorales** sont soumises à la dégradation de leur qualité du fait de l'urbanisation et de la pollution.

Enfin, on note une vulnérabilité forte aux inondations, à l'érosion littorale et à la submersion marine dans les deux départements situés le plus à l'Est.

3.2.10.1.3. Le milieu naturel

La région Provence Alpes Côte d'Azur est dotée d'un patrimoine naturel d'une grande diversité et d'une valeur remarquable. Elle comprend de nombreux territoires inventoriés, tels des ZNIEFF, Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique Floristique et Faunistiques, des zones humides, des parcs naturels nationaux et régionaux, des réserves naturelles nationales...

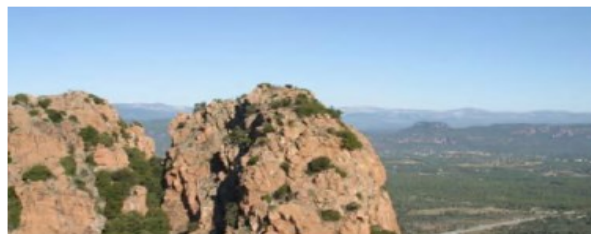
L'inventaire par sites montre que les zones fortement anthropisées sont moins concernées par les enjeux faune, flore et habitat.

Les principaux enjeux forts qui ont été identifiés, concernent géographiquement :

- Le secteur de La Pauline, pour des habitats naturels par la présence de mares temporaires méditerranéennes et différentes espèces floristiques et faunistiques (chauves-souris et oiseaux)
- Les secteurs de Carnoules et des Arcs pour la présence de tortues d'Hermann (faune)
- La zone de « La Bocca » pour une espèce floristique (Consoude à bulbes)

3.2.10.1.4. Paysages et patrimoine

Le territoire, objet de l'étude, recèle une grande **diversité de paysages** liée à une grande amplitude altimétrique, du niveau de la mer aux sommets du Mercantour culminant à plus de 3000 m. Si la qualité de ces paysages est variable, elle comprend de forts enjeux de Marseille à Nice.



Les **richesses patrimoniales** remarquables sont principalement situées dans les grands centres urbains (Marseille, Cannes et Nice).

Des zones de saisisines archéologiques sont réparties entre Marseille et Nice, aussi bien dans des secteurs urbanisés que dans d'autres moins denses ou naturels.

3.2.10.1.5. Milieu urbain et socio-économique

Constitué de zones naturelles à plus de 60%, le territoire subit une **pression urbaine** très forte, particulièrement sur la façade littorale.

La **densité démographique**, supérieure de 50% à la moyenne nationale, y est très variable puisque 75% des habitants se concentrent sur 10% du territoire.

L'**activité économique** est diversifiée, construction, agriculture, industrie et notamment des pôles de compétitivité majeurs créateurs d'emplois à forte valeur ajoutée. Le tourisme constitue un enjeu fort : son chiffre d'affaires annuel avoisine les 20 milliards d'euros.

L'**emploi** est caractérisé par un taux de chômage plus élevé que la moyenne nationale. La pauvreté est présente : le revenu médian y est légèrement inférieur à celui de la France métropolitaine.

3.2.10.1.6. Mobilités et transports

Rang	Villes	Taux de congestion	Heures perdues /an
1	Paris	39 %	163
2	Marseille	34 %	151
3	Bordeaux	32 %	156
4	Grenoble	32 %	151
5	Nice	31 %	138
6	Lyon	30 %	142
7	Toulon	29 %	135
8	Toulouse	28 %	158
9	Strasbourg	28 %	133
10	Nantes	27 %	140

Taux de congestion : proportion de temps effectivement passé à circuler au-delà du temps qui aurait été passé en circulation fluide

Heures perdues : nombre d'heures perdues sur l'année en moyenne par chaque automobiliste (151 heures = plus de 6 journées de 24 heures)

De mauvaises conditions de **circulation routière** : le réseau routier est caractérisé par une densité inférieure à la moyenne nationale (1.6 km de routes par km², à comparer à 1,9 km, hors Ile de France), particulièrement dans le département des Alpes Maritimes (1,3 km par km²). Les trois grandes métropoles régionales, Marseille, Nice et Toulon) sont classées en 2019 parmi les 7 villes les plus congestionnées du pays.

Le **réseau ferroviaire** est peu maillé et le ratio d'installation par habitant y est le plus faible de France. La ligne Marseille-Vintimille est saturée ; elle relie, depuis 1860, les trois métropoles régionales et supporte les trains du quotidien, les liaisons nationales et internationales de passagers, le trafic de fret et même quelques dessertes industrielles locales.

Le principal nœud ferroviaire marseillais – la gare Saint-Charles – est un terminus qui contraint nombre de liaisons à un rebroussement qui pénalise la durée des trajets.

L'infrastructure ferroviaire régionale limite le nombre de liaisons quotidiennes et le taux de retard des trains y est le plus fort du territoire national.

La région comporte **7 aéroports** dont deux totalisent chacun plus de 10 millions de passagers commerciaux par an, en 2019.

En résumé, un système actuel de transport inadéquat qui engendre des difficultés de déplacement très importantes et pénalise les activités humaines et économiques.

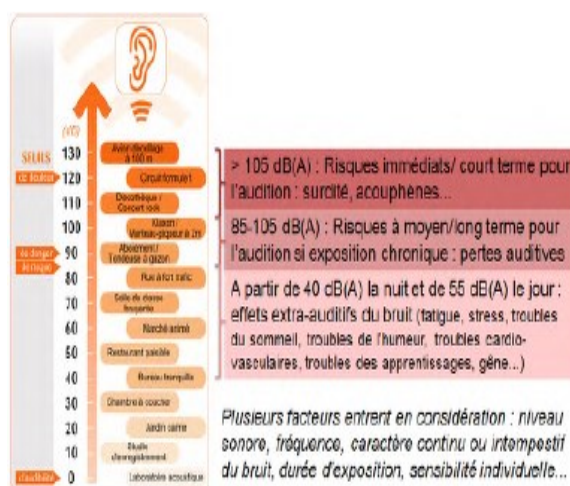
3.2.10.1.7. Cadre de vie et santé humaine

Les principales **sources de bruit** constatées dans la région proviennent des infrastructures de transport routier, parfois associées à ceux du transport ferroviaire.

La **qualité de l'air** est affectée principalement par des polluants dont l'origine est à la fois l'industrie et le transport. Un million de personnes sont affectées par des niveaux supérieurs aux lignes directrices de l'OMS (**O**rganisation **M**ondiale de la **S**anté).

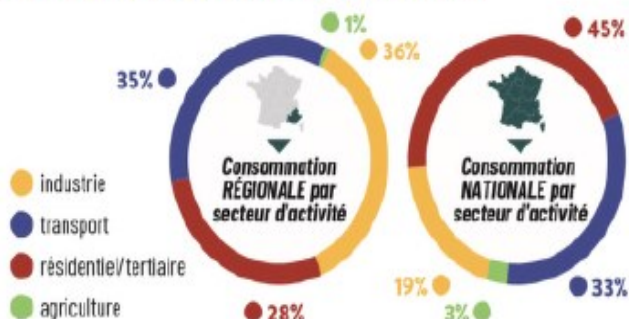
Les enjeux liés aux **vibrations** ont été caractérisés dans les zones directement situées au droit des aménagements prévus par le projet. Ils sont particulièrement présents dans les zones de grande densité de population : Marseille, Cannes, Nice et Saint-Laurent-du-Var notamment.

Les enjeux concernant la **pollution lumineuse** se concentrent essentiellement entre Aubagne, le Plateau de Signes et la commune d'Ollioules sur les départements des Bouches-du-Rhône et du Var et à l'Ouest de Mandelieu-La-Napoule pour les Alpes Maritimes.



3.2.10.1.8. Energie et enjeux climatiques

Les graphiques ci-après montrent la consommation énergétique par secteur d'activité au niveau régional et national.



La **consommation d'énergie** finale s'établit à 13,1 Mtep (millions de tonnes équivalent pétrole, chiffres 2019), soit 8,6 % de la consommation nationale. Elle se répartit en trois tiers globalement égaux : l'industrie, le transport et le résidentiel/tertiaire.

2009). La région présente donc une forte dépendance énergétique.

La **production d'énergie** primaire, 1,7 Mtep, ne représente que 1,3% de la production nationale. La part du solaire y est en forte progression hausse (x 140 depuis

L'émission de GES, **Gaz à Effet de Serre**, régionale est principalement due à l'industrie et au transport, avec, toutefois, une répartition inégale dans les trois départements : l'industrie est le plus gros

contributeur dans les Bouches-du-Rhône, constituant un enjeu très fort, alors que le transport domine dans le Var et les Alpes Maritimes.

Les principales **vulnérabilités du territoire au changement climatique** sont l'augmentation des températures (enjeu de santé publique), la diminution de l'enneigement naturel, l'augmentation de la sécheresse (enjeu sur les productions agricoles et touristiques) et la diminution de l'humidité des sols, avec des conséquences négatives sur la recharge des aquifères et sur le risque d'incendie de forêt. On constate également l'érosion côtière et le recul du trait de côte en relation avec l'élévation du niveau de la mer.

3.2.10.1.9. Incidences et mesure du projet

La doctrine Eviter, Réduire, Compenser (ERC) concerne l'ensemble des thématiques de l'environnement. Elle s'exerce tout au long de l'ensemble des phases d'un projet, conception, réalisation et exploitation.

En addition aux mesures d'évitement (ME), de réduction (MR) et de compensation (MC), le maître d'ouvrage a également prévu des mesures d'accompagnement (MA).

Les principales mesures prévues sont identifiées par risque identifié et par site de travaux.

3.2.10.2. Incidence et mesures en phase de réalisation

3.2.10.2.1. Milieu physique

Les incidences identifiées sont majoritairement liées aux aléas de sismicité et de retrait/gonflement des argiles. Elles seront contenues par des mesures de réduction (MR), caractérisées par des campagnes de mesures piézométriques, le phasage des travaux et la stratégie d'évacuation des matériaux de percement des tunnels. Ces mesures s'appliqueront aux travaux souterrains : tunnel de la traversée de Marseille, **gare souterraine de Marseille** et tranchée couverte à **Cannes-La-Bocca**.

3.2.10.2.2. Eaux superficielles et de surface

Concernant les écoulements, des rabattements temporaires de nappes sont possibles en fonction des techniques constructives mises en œuvre.

A propos de la qualité des eaux souterraines ou de surface, celle-ci peut être affectée en cas de pollution accidentelle pendant le déroulement des travaux

Il sera prévu comme :

- ME : Utilisation de bâches étanches ; Mise en place de talus provisoires et identification des itinéraires des engins de chantier, selon les phases de travaux ; Etablissement d'un Plan d'Assurance Environnemental (PAE).
- MR : Analyse et traitement des eaux de chantier.

3.2.10.2.3. Risques d'inondation

A **Cannes La Bocca**, la mise en œuvre de dispositions de gestion des eaux du Fond de Veyre est prévue en cas de crue (MR).

A **Saint-Cyr-sur-Mer**, les écoulements des ouvrages hydrauliques nécessitant d'être prolongés seront maintenus pendant les travaux, qui seront préférentiellement réalisés en période d'étiage (MR).

Sur le **plateau Saint-Charles**, l'assainissement longitudinal avec bassin de collecte sera mis en place (MR).

Au niveau des **tunnels marseillais**, une surveillance par piézomètre sera assurée à La Parette pendant au moins un an (MR).

3.2.10.2.4. Milieu naturel

Les Arcs : la variante qui nécessitait des travaux en zone inondable ainsi que des reprises d'ouvrage hydraulique sur le cours d'eau à fort enjeu écologique, Le Réal, a été écartée (mesure d'évitement : ME).

Dans les communes de **Carnoules, Solliès-Pont, Cuers et Puget-Ville** : pose de dispositifs temporaires pour éloigner les chauves-souris, des dispositifs hydrauliques (MR) et déplacement d'individus de tortues d'Hermann (MR).

La Pauline : balisage et mise en défens de stations d'espèces végétales (ME) ; déplacement des stations de l'Alpiste aquatique, d'individus de tortue d'Hermann et de Crapaud Calamite préalablement aux travaux (MR). Restauration de stations d'Isoète de Durieux aux abords du bois des Tourraches, ouverture de maquis denses et de mares temporaires méditerranéennes, création de mares compensatoires temporaires, plantation et/ou renforcement de ripisylves et de haies, aménagement de gîtes chiroptères sur la nouvelle gare de La Pauline (MC).

Zones humides

La Pauline : limitation des emprises, évitement des zones humides lors des circulations d'engins, mise en défens de zones humides (MR).

Activités agricoles

Carnoules, Solliès-Pont, Cuers, Puget-Ville et Saint-Cyr-sur-Mer : indemnisation foncière pour l'acquisition de terres agricoles (MR).

La Pauline : choix de la variante terrier permettant d'éviter l'impact foncier sur les terres agricoles (ME).

Saint-Cyr-sur-Mer : optimisation des emprises ferroviaires pour limiter l'impact sur les terres agricoles et transplantation d'un olivier centenaire (MR).

Paysages et patrimoines

Cannes La Bocca : protection des arbres conservés, pendant la phase de chantier (MR)

Pour les sites de Nice-Saint-Roch, Cannes-Centre, Canne La Bocca, Les Arcs, Carnoules, Solliès-Pont, Cuers, Puget-Ville, La Pauline : réalisation d'un diagnostic archéologique préventif préalable (MR).

La Pauline et tunnels marseillais : mesures relatives aux vibrations (MR)

Milieu humain et socio-économie

Il est estimé que le projet sera à l'origine de la création d'emplois directs (réalisation) et indirects (fournitures et services) estimée à environ 30 000 emplois x ans dont 60% de directs.

L'expérience de chantiers comparables permet d'anticiper une part de main d'œuvre locale d'environ 40 à 50%, pouvant être améliorée par la mise en place de plans de formation pour les demandeurs d'emploi.

Le projet aura potentiellement un impact négatif temporaire sur le marché immobilier aux abords immédiats des zones de chantier. Le MO, Maître d'Ouvrage, s'engage à indemniser les pertes d'exploitation démontrées.

Le projet nécessitera l'acquisition d'environ 30 à 40 logements entre Marseille et Nice ; il apportera aussi l'opportunité de reloger les habitants de 93 logements de la résidence Bassens 2 à Marseille (15^{ème}), dans le cadre d'une opération de requalification urbaine. Environ 30 à 40 entreprises devront être relocalisées.

Dans ce cadre, les mesures suivantes sont envisagées :

- **Saint-Cyr-sur-Mer et tunnels de Marseille** : indemnisation des propriétaires concernés (MC).
- **Marseille La Parette** : réservation sur le site des Pharmacies Militaires pour l'accueil d'activités impactées par le projet (MR).
- **Secteur des tunnels marseillais** : diagnostic des bâtiments susceptibles d'être impactés, reconnaissances géologiques poussées, si nécessaire, adaptation du tracé et confortement du sous-sol avant creusement (ME).

A noter les **effets positifs** de la création d'une gare souterraine à Marseille-Saint-Charles permettant d'améliorer l'attractivité du quartier et le relogement des habitants de la résidence Bassens 2 dans le cadre d'une opération de renouvellement urbain de qualité.

Des MECDU, Mises en Compatibilité des Documents d'Urbanisme seront nécessaires pour les territoires de **Cannes-Centre, Cannes-La-Bocca, Carnoules, Solliès-Pont, Cuers, Puget-Ville, La Garde** (pour le site de La Pauline), **Saint-Cyr-sur-Mer, Marseille-Provence** (MR).

Diverses MR sur le site des Abeilles, à proximité de la gare **Marseille-Saint-Charles** sont prévues pour anticiper la relocalisation d'activités à déplacer tout en assurant leur continuité.

Accompagnement par la CCI, Chambre de Commerce et d'Industrie métropolitaine des entreprises de la **ZI Saint-Pierre (Marseille)** devant être relocalisées (MA).

3.2.10.2.5. Tourisme et loisirs

Cannes-Centre : arrêt du chantier pendant 2 mois chaque année en périodes estivale et du festival pour éviter toute nuisance aux activités touristiques et de loisirs (ME).

Cannes-La Bocca : réalisation de la majorité des travaux en journée pour limiter les perturbations aux activités hôtelières et les habitations (ME).

La Pauline : mise en place d'une déviation temporaire via la RD29 et le centre de la Crau pour compenser les incidences attendues sur le chemin des Tourraches (MR).

Marseille Arenc, Saint-André, La Callade, La Caducière : création d'une halte compacte pour éviter d'impacter le stade Barnier (ME). Maintien des accès routiers aux établissements de tourisme et loisirs en phase de réalisation (MR). Limitation de la gêne aux riverains et usagers (MR).

3.2.10.2.6. Risques technologiques et pollution

Nice-Saint-Roch : évacuation des déchets purgés dans les centres de stockage spécialisés (MR).

La Pauline : concertation avec la DREAL pour établir les règles de sécurité liées à la présence du site Seveso Pétrogarde (MR). Etude de pollution des sols (MR).

Marseille-Saint-Charles et tunnels : démantèlement des tabliers de ponts sans découpage afin de ne pas générer de poussières (MR).

3.2.10.2.7. Infrastructures de transport et de circulation

En phase de réalisation, les travaux nécessiteront des ITC, Interruptions Temporaires de Circulation ferroviaire qui généreront une réduction ou une absence de desserte pour les usagers.

Compte tenu du nombre d'entités impactées par ces ITC, le processus de réservation capacitaire est une opération longue et complexe afin d'en anticiper toutes les conséquences. Toutefois, le projet n'impliquera pas de perturbation ferroviaire majeure sur les axes essentiels au fonctionnement régional.

Des **mesures génériques** ont été prévues :

- **Réseau routier** : Limitation de la gêne aux riverains et usagers résultant de la circulation des camions en phase de travaux (MR). Concertation avec les gestionnaires de voirie (MA). Information concernant les coupures et déviations temporaires (MR). Demandes d'autorisation d'occupation du domaine public (MA)
- **Réseau ferroviaire** : interruptions de la circulation limitées au juste nécessaire et réalisées aux heures de moindre gêne pour les usagers (MR). Services de substitution afin de maintenir les mobilités (MR). Concertation avec les opérateurs des gares et des sites de maintenance (MA). Limitation des interruptions du service fret (MR)
- **Transports en commun** : maintien de l'exploitation des bus (MR). Itinéraires alternatifs (MR). Concertation avec les gestionnaires (MA)

Des **mesures spécifiques** par sites seront mises en place :

- Réseau routier :
 - Nice-Aéroport, Saint-Roch, Cannes-Centre, Cannes-La-Bocca, Saint-Cyr-sur-Mer, Marseille-Arenc, Saint-André, La Calade, La Cabucelle : approvisionnement des matériaux par trains-travaux pour limiter la circulation routière (MR)
 - **Nice-Saint-Roch** : localisation des zones de travaux et de l'installation de chantier sur le site même afin de réduire la circulation des engins sur la voirie publique (MR)
 - **Cannes-Centre** : inscription de l'ensemble des aménagements au sein de la gare sans toucher à la structure de la couverture (ME). Réaménagement de la circulation au niveau du Bd d'Alsace et du passage de Châteaudun (ME). Maintien de la circulation automobile (MR)
 - **Cannes-La-Bocca** : maintien de la circulation automobile (MR). Maintien de la desserte des riverains du Bd de la Mer par déplacement de la voirie pendant les travaux (MR)
 - **Carnoules, Solliès-Pont, Cuers, Puget-Ville** : déviation du chemin des Maisons Neuves (MR)
 - **La Pauline** : évitement du pont-rail (PRA) de la RD98 et du pont-route (PRO) de l'autoroute A570 (ME). Maintien des places de parking de la gare pendant les travaux (ME)
 - **Marseille secteurs des tunnels** : recalage du tracé de l'entrée nord à la Delorme et création de murs de soutènement pour éviter les impacts sur les rues adjacentes (ME). Rétablissement des accès à la ZI Saint-Pierre depuis le chemin de la Parette (MR)
 - **Marseille-Saint-André** : plan général des déplacements pour la création de la halte (MR)

- Réseau ferroviaire :
 - **Nice-Aéroport, Saint-Roch, Les Arcs, Carnoules, Solliès-Pont, Cuers, Puget-Ville, La Pauline, Saint-Cyr-sur-Mer, Marseille-Arenc** : dispositifs de substitution lors des perturbations ponctuelles
 - **Nice-Aéroport** : Dispositifs d'information et de sécurisation des accès et des chemine-ments des usagers lors des modifications du fonctionnement de la gare en phase tra-vaux (MR)
 - **Cannes-Centre** : adaptation de l'offre ferroviaire (MR)
 - **Cannes-Grasse** : fermeture temporaire de la ligne (quelques mois) avec dispositif de substitution (MC). Phasage des travaux pour assurer la mise en service de la nouvelle gare de Cannes-Marchandises avant la fermeture de la gare actuelle de La-Bocca (MR)
 - **Marseille-Arenc** : interruption de circulation ferroviaire et fermeture de la halte limi-tées au minimum et information du public (MR). Déviation des TER de la Côte Bleue (MR). Limitation des interruptions du service de fret (MR)

3.2.10.2.8. *Cadre de vie et santé humaine*

Mesures génériques :

- Les dispositions à prendre pour limiter les nuisances acoustiques et vibratoires aux rive-rains figureront dans les dossiers de consultation.
- L'impact vibratoire sera réduit par l'utilisation de techniques constructives adéquates. Une expertise des bâtis à proximité des zones de travaux sera réalisée préalablement à l'ouver-ture des chantiers.
- Des mesures visant à réduire la dégradation de la qualité de l'air et l'émission d'odeurs et de fumées seront mises en place : régulation de la vitesse de circulation des engins, arrosage des pistes, réalisation des opérations susceptibles de générer de la poussière par vent faible, usage d'engins électriques si possible ...
- Limitation temporelle de l'éclairage des zones de chantier et focalisation sur les zones de travail.

Mesures spécifiques :

- **Secteurs des tunnels de Marseille** : études à mener préalablement aux travaux pour limi-ter la gêne aux riverains, ajustement du tracé des tunnels, vulnérabilité des bâtis, techniques constructives. Evacuation des déblais par voie ferroviaire.

3.2.10.2.9. *Energie et changement climatique*

Diverses mesures ont été envisagées pour réduire l'empreinte carbone des chantiers. Il s'agit, entre autres, de la réutilisation sur place de matériaux de déblais, de l'usage d'éclairage à faible consom-mation d'électricité, de l'emploi de matériaux recyclés et bas-carbone.

3.2.10.3. Incidence et mesures en phase d'exploitation

3.2.10.3.1. *Milieu physique*

Prise en compte des risques de compressibilité des sols, du retrait/gonflement des argiles et du risque sismique dans les dispositions constructives.

3.2.10.3.2. *Eaux souterraines et superficielles*

Les mesures prises concernent la limitation du risque de pollution chimique liée à l'usage de produits phytosanitaires par le respect des spécifications et dosages préconisés.

Le traitement des eaux superficielles se fera, dans toute la mesure du possible, au moyen de techniques alternatives douces, telles les bandes et fossés enherbés, les noues filtrantes, les tranchées drainantes, les aires de stationnement perméables, les bassins de décantation, les filtres à sable, la phyto-épuration végétale...

Des mesures localisées spécifiques sont prévues :

- **Traversée et gare souterraine de Marseille** : surveillance piézométrique et mise en place de solutions de transparence hydraulique (MR)
- **Marseille-faisceau d'Arenc et halte de Saint-André** : dispositifs appropriés pour traiter des pollutions éventuelles (MR)
- Nice-Saint-Roch, Cannes-La-Bocca, Carnoules, Solliès-Pont, Cuers, Puget-Ville, La Pauline, Marseille-plateau-Saint-Charles : drainages longitudinaux des voies et des quais (MR)
- **Cannes La Bocca** : prolongement de l'ouvrage hydraulique du vallon de Devens, rétablissement et amélioration de l'ouvrage du Font de Veyre (MR)
- Les Arcs, Saint-Cyr-sur-Mer et tunnels marseillais : bassins de collecte et rétention (MR)
- Carnoules, Solliès-Pont, Cuers, Puget-Ville : revêtements de parking perméables (MR)
- **Cannes La Bocca, La Pauline** : stations de relevage et traitement au bas des terriers (MR)
- **Marseille-technicentre de La Blancarde** : système de gestion intégrée des eaux pluviales (MR)
- **Marseille-Saint-André** : assainissement du PEM, Pôle d'Echange Multimodal et bassins routiers (MR)

3.2.10.3.3. *Risques d'inondation*

Cannes La Bocca : création d'un nouveau franchissement sous voies pour les ruisseaux Frayère et Roquebillière. Elargissement de l'ouvrage hydraulique du Font de Veyre. Rétablissement du réseau d'eaux pluviales issues des surfaces entre les lignes Cannes-Grasse et Marseille-Vintimille (MC).

La Pauline : compensation du volume du champ d'expansion des crues après travaux, évacuation des eaux vers la RD98 (MC).

Marseille-Saint-Charles gare souterraine et tunnels : plans de secours et d'urgence avec le SDIS pour réagir aux événements exceptionnels (MR). Systèmes de gestion des eaux pluviales pour limiter l'intrusion dans les infrastructures souterraines (MA). Opportunité de découverte du ruisseau canalisé des Aygalades (MA).

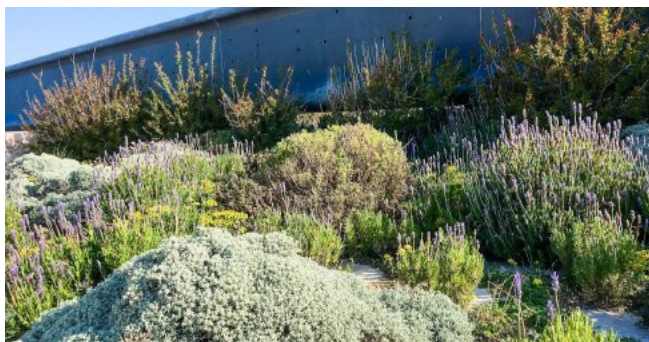
3.2.10.3.4. *Milieu naturel*

Mesures génériques : modalités d'éclairage adaptées pour limiter la pollution lumineuse, gestion des espaces verts et délaissés selon l'écologie urbaine, préservation/réinstallation des nids et gîtes.

Mesures spécifiques : **la Pauline et traversées souterraines de Marseille** : compensation des zones humides à hauteur de 100% des surfaces.

3.2.10.3.5. Paysages et patrimoine

Mesures génériques : recherche de la meilleure intégration architecturale et paysagère pour les nouvelles infrastructures (gares, passerelles, ouvrages d'art...). Sélection de végétaux locaux et frugaux en arrosage. Limitation au minimum de la consommation d'espaces hors des emprises ferroviaires...



Mesures spécifiques :

- **Cannes La Bocca et La Pauline** : choix de dénivellations en terrier (ME).
- **Cannes La Bocca** : prolongation de la ligne en terrier (ME) et de sa couverture (MR). Identification des arbres à conserver (MR).
- **Marseille-Saint-Charles et trémies d'accès aux tunnels** : consultation de l'Architecte des Bâtiments de France (MR).
- **Les Arcs** : réduction de la longueur du quai pour préserver le bâtiment dénommé Avis à valeur patrimoniale

3.2.10.3.6. Milieu humain et socio-économique

Les améliorations de fréquences et les nouvelles dessertes ferroviaires vont améliorer l'accès à l'emploi et aux services en élargissant les zones de chalandise des gares, tout au long des lignes concernées par le projet. De même, l'attractivité urbaine de certains quartiers, mieux desservis, sera renforcée.

Sur la majorité des sites où des acquisitions foncières étaient envisagées, des études d'optimisation ont permis d'en réduire ou d'en supprimer l'impact.

Dans certains secteurs, la relocalisation d'activités liée au projet permettra l'amélioration de leur cadre de fonctionnement.

3.2.10.3.7. Infrastructure de transport et de circulation

L'intermodalité accrue grâce à l'aménagement ou à la création de gares induit un accroissement de l'attractivité des transports en commun et en modes doux.

La création ou l'amélioration de véritables réseaux ferrés régionaux autour des 3 grandes métropoles Marseille, Toulon et Nice est aussi un facteur de réduction des temps de trajets pendulaires quotidiens.

Ces phénomènes devraient globalement contribuer à la réduction de l'usage de la voiture dans la région, même en tenant compte d'un accroissement localisé du fait du rabattement autour des gares.

3.2.10.3.8. Cadre de vie et santé humaine

Globalement, un léger accroissement de la pollution sonore, de l'ordre de +2dB est attendu. Il devrait néanmoins être partiellement compensé par l'amélioration du matériel roulant et particulièrement par le remplacement progressif des anciennes rames « Corail ».

Au niveau des infrastructures nouvelles ou requalifiées, des dispositions de réduction des bruits ambiants par la réduction du niveau sonore des annonces et leur diffusion dirigée.

La pollution lumineuse sera également réduite par l'éclairage directionnel et sélectif en fonction de la présence de personnes ont été prévues.

Au niveau vibratoire, l'emploi de structures amortissantes a été prévu pour un certain nombre de voies nouvelles.

3.2.11. Présentation des études d'impact afférentes à chaque cahier territorial

L'analyse des enjeux et des incidences du projet, a donc été conduite à deux échelles :

- Une aire d'étude générale de Marseille à Nice dans laquelle le projet a progressivement mûri depuis 2005,
- Des aires d'études rapprochées pour chaque opération ou groupe d'opérations rassemblées au sein d'un cahier territorial.

Chaque cahier territorial est présenté selon les mêmes critères que l'étude d'impact générale :

- Présentation de l'opération ;
- Principales solutions de substitutions raisonnables examinées ;
- Etat initial de l'environnement ;
- Incidences et mesures ;
- Analyse des effets cumulés avec d'autres projets existants ou approuvés ;
- Evaluation des incidences Natura 2000 (si nécessaire à la situation du chantier).

Chaque cahier présente un état initial de l'environnement qui porte sur les facteurs environnementaux susceptibles d'être affectés par les opérations, puis analyse les conséquences et les mesures à prendre aux phases de réalisations, de fonctionnement et de maintenance des divers chantiers du projet.

- Milieu humain et socio-économique
- Infrastructures de transport et circulation
- Milieu physique (hors eaux souterraines et superficielles) ;
- Environnement physique : eaux souterraines superficielles
- Milieu naturel
- Zones humides
- Paysage et patrimoine culturel
- Cadre de vie et santé humaine ;
- Energie GES et Bilan carbone ;

Les cahiers territoriaux permettent ainsi au lecteur de prendre connaissance des données du chantier et de l'opération avec des présentations de phases « avant-après » qui sont jalonnées de plusieurs synthèses explicatives, le tout accompagné de plans, croquis et vues prospectives.

Les tableaux ci-dessous présentent une synthèse des "incidences notoires" et des "mesures proposées" par territoire, **ME** : Mesures d'évitement, **MA** : Mesures d'accompagnement, **MR** : Mesures de réduction, **MC** : Mesures de compensation

3.2.11.1. Marseille Corridor Ouest

Ph travaux	Principales incidences du projet	Mesures
Eaux souterraines	Présence à faible profondeur sous la halte d'Arenc. Risques de perturbation des écoulements et de pollution	MA Concertation pour identifier les usages et éviter tout risque de pollution des forages
Foncier	Maitrise foncière par la métropole du terrain de la future halte.	Pas de maitrise foncière de terrains nécessaires aux travaux en occupation temporaire.
Urbanisme	Les travaux sont incompatibles avec certaines règles qui s'appliquent dans le cadre du PLUi	MR Nécessité de mise en compatibilité du PLUi sur la commune de Marseille
Offre touristique	Offre importante dans le secteur de la halte d'Arenc (hôtels, cinémas). Perturbations des transports routiers, bus et ferroviaires pendant la phase travaux	ME Halte St André assez compacte pour ne pas impacter le stade Barnier MR Maintien des accès aux activités de tourisme et loisir en phase travaux et limitation de la gêne aux riverains
Réseau routier	Réseau dense recoupé par plusieurs infrastructures. Perturbation de la circulation	MR Transports des matériaux par trains pour limiter la circulation des camions MR Etablissement d'un plan de circulation pour la création de la halte St André
Réseau ferroviaire	Réseau important : voies, haltes et gares, port. Perturbation pendant la période des travaux	MR Perturbation du trafic et interruptions au strictement nécessaire. Concentration des travaux aux heures de faible fréquentation. MC Mise en place de mesures de substitution (bus, TER)
Ph exploitation	Principales incidences du projet	Mesures
Eaux souterraines	Présence à faible profondeur sous la halte d'Arenc. Modification des écoulements liée à la création d'ouvrages enterrés. Risque de pollution accidentelle au faisceau d'Arenc et à la halte St André	MR A la halte St André et au faisceau d'Arenc, mise en place de dispositifs appropriés pour limiter toute pollution.
Eaux superficielles	Nappe affleurante à Arenc et enjeu de conservation du ruisseau des Aygalades. Modification des impluviums et des dispositifs de drainage des voies ferroviaires et des quais. Risques de pollution accidentelle au faisceau d'Arenc et à la halte St André	MR Mise en place réseau de collecte d'assainissement/drainage et de bassins de rétention avec rejets conformes au PLUi MR à St André, mise en place assainissement sur la zone PME privilégiant les chaussées filtrantes et les espaces végétalisés. MR création de deux bassins routiers avec la halte de St André et suppression des PN MR au faisceau d'Arenc et halte St André mise en place de dispositifs contre les pollutions
Risques d'inondation	Aire d'étude exposée aux débordements et ruissellements	MR Maintien des règles de sécurité et d'alerte MR Installation de cuves de récupération des eaux grises, et gestion des matériaux polluants
Impact sur le paysage	- Au droit d'Arenc, amélioration des lisières littorales et incidence positive pour le projet Euromed - Impact paysager de l'élargissement des ouvrages d'art - À St André incidence paysagère du projet en milieu villageois	MR insertion paysagère de la halte d'Arenc avec disposition d'arbres en pot MR mesures d'insertion paysagère des ouvrages d'art MR Mesures d'insertion paysagère et architecturales de la halte St André
Pollutions et risques technologique	Risques de pollution lors des travaux de maintenance	MR Mesures prises pour réduire les risques

Ph travaux	Principales incidences du projet	Mesures
Circulation transport	A Arenc, réseau routier dense St André : Sécurité apportée par la fermeture des passages à niveau. Nouveau plan de circulation pour décongestionner le réseau routier mais impacte une petite rue	MR A Arenc, élargissement du Bd Radoub MR St André, dispositifs de dissuasion pour reporter le trafic de transit au sud du village MA Provision en vue de la réalisation du nouveau schéma de circulation
Environnement sonore	De Arenc au bloc ouest, les nuisances sonores restent inférieures aux niveaux réglementaires. A St André, le nouveau plan de circulation entraîne des nuisances sonores sur une dizaine de maisons situées traverse du chemin de fer.	MR L'isolation phonique des façades est préconisé pour ces 10 maisons.

3.2.11.2. Traversée souterraine de Marseille

Ph travaux	Principales incidences du projet	Mesures
Géologie et risques	Creusement de 7km de tunnel à profondeur modérée (15-20m), risques de tassement en surface. Forte sensibilité aux mouvements de matériaux importants. Stabilité de l'ouvrage exposée aux effets retrait-gonflement des argiles et risque sismique. Recoupement des terres polluées.	MR Phasage des travaux, modalités de creusement des tunnels et modalités d'évacuation des matériaux définis en recherchant la meilleure solution pour les riverains et l'environnement
Eaux souterraines	Alluvions de l'Huveaune perméables à faible profondeur. Risques de perturbation des écoulements lors des travaux. Risques de pollution accidentelle qui pourrait migrer vers les forages.	MR Mise en œuvre de parois moulées MR Suivi du niveau de la nappe MR Mise en place d'un piézomètre supplémentaire sur le secteur de la Parette MA Concertation sur l'usage des forages
Eaux superficielles	Pas de rejet dans les ruisseaux des Aygalades et du Jarret. Les rejets des eaux de surface se feront vers le réseau pluvial ou le réseau eaux usées. Risque de pollution accidentelle.	MR Traitement des eaux de surface dans les emprises des têtes de tunnel et du tunnel St Louis avant rejet
Risque inondation	Risque remontée de nappe à la Parette	MR Piézomètre supplémentaire à la Parette
Milieu naturel	Enjeu des habitats (chauves-souris, oiseaux et faune aquatique) dans le bâti touché par le projet et autour des têtes du tunnel St Louis.	<u>Complément d'inventaire</u> en période ciblée et mise en place de mesures
Zone humide	- Une zone humide de 1240m ² à l'entrée du tunnel Delorme - Une autre zone de 1450m ² au droit du doublement du tunnel St Louis.	Destruction de 0,27h de zone humide, soit 75% de la ZH identifiée
Patrimoine	Projet situé dans le périmètre de l'église St Louis, dans le périmètre de la gare St Charles qui présente des constructions remarquables (SPR), et à proximité du Palais Longchamp.	MR Mesures relatives aux vibrations
Bâti, foncier	Emprises : - Sur des bâtiments d'activités (entrée est de la Parette, entrée Nord Delorme et tunnel St Louis) - Sur des habitations (Bassens, autour des têtes de tunnel et sur le linéaire du projet).	MR Réservation sur le site des Pharmacies militaires d'un espace dédié à l'accueil d'activités impactées par le projet ME Diagnostic des bâtiments susceptibles d'être impactés et reconnaissance géologique avant travaux (vibrations, tassements, servitudes de tréfonds) MC Indemnisation des propriétaires concernés

Ph travaux	Principales incidences du projet	Mesures
	A St Charles, solution de gare enterrée pour limiter les impacts en surface et relier tous les quartiers entre eux	Relogement des habitants de Bassens.
Urbanisme	Travaux incompatibles avec certaines règles du PLUi	MR Nécessité de mise en compatibilité du PLUi sur la commune de Marseille
Socio-économie	Démolition de bâtiments industriels (secteur St Louis-Delorme et zone St Pierre-Parette), et de commerces et bureaux (secteur St Charles, les Abeilles). Perturbation des activités qui restent en place.	MA Accompagnement par la chambre de commerce et d'Industrie métropolitaine Aix-Marseille-Provence pour relocaliser les entreprises de la ZI St Pierre. Mesures pour limiter la gêne durant travaux.
Risques technologiques	Recoupement des terres polluées lors des terrassements. Mobilisation des matériaux aimantés ou contenant du plomb	MR Démantèlement des tabliers des ouvrages sans découpage afin de ne pas générer de poussières.
Réseau routier dense	Perturbations des axes routiers proches de la zone de travaux. Déplacement des parkings loueurs et des stationnements de la halle B démolie.	ME A l'entrée du tunnel Delorme, le recalage du tracé et la création de murs de soutènement permettra d'éviter les impacts directs MR Rétablissement des accès à la ZI St Pierre ME Evacuation des matériaux par trains
Réseau ferroviaire	Perturbation de la desserte ferroviaire durant travaux	MR Mise en place de protection en pied de talus pour éviter toute chute de matériaux
Nuisances sonores et vibrations	Nuisances sonores et vibrations temporaires sur les constructions situées à proximité des voies et en surface des tunnels : logements, établissements d'enseignement et établissements de santé	Etudes complémentaires sur la stabilité des terrains et sur les vibrations, pour évaluer les risques de désordre et de gêne vibratoire sur les constructions proches des travaux (rayon 50m) et prendre les mesures préventives.
Qualité de l'air	Niveau élevé de CO2 près des axes routiers Emissions poussières et odeurs liées aux engins de chantier	MR Renforcement des mesures génériques applicables
Ph exploitation	Principales incidences du projet	Mesures
Eaux souterraines	Modification définitive de l'écoulement des eaux souterraines et risques de pollution	MR Surveillance des niveaux par piézomètre MR Mise en place transparence hydraulique
Eaux de surface	Adaptation définitive des dispositifs de collecte et de drainage	MR Mise en place réseau d'assainissement, de drainage et bassins de rétention conformes au PLUi pour nouvelles surfaces imperméabilisées MR Opportunité de découverte du ruisseau des Aygalades sur 40m
Risques inondation	Augmentation de la vulnérabilité du fait de la création d'une infrastructure souterraine accueillant du public	MR Etablissement d'un plan de secours pour une forte réactivité en cas d'évènement exceptionnel MR Système de gestion du pluvial limitant l'intrusion des eaux dans le tunnel MR Calage des ouvertures des tunnels au-dessus de la côte PHE
Paysage et patrimoine	Amélioration paysagère de la gare St Charles et des espaces riverains. Les trémies d'accès à la gare souterraine devront respecter les règles SPR. Saint Louis : les démolitions nécessaires à l'élargissement de l'entrée du tunnel vont altérer la vue sur le bâti ancien av St Louis	MR Poursuite de la consultation de l'ABF MR Mesures d'insertion paysagère et architecturales de la gare et des ouvrages d'art (structure, végétalisation, choix des teintes, ...)

Ph travaux	Principales incidences du projet	Mesures
	<u>Delorme et Parette</u> : incidence visuelle des têtes de tunnel	
Socio-économie	Modification de l'accès à la ZI St Pierre après travaux	MR rétablissement de l'accès à la ZI St Pierre depuis le chemin de la Parette et l'av Pierre Chevalier
Circulation Transport	Le report modal engendré par le projet doit conduire à une amélioration et décongestion du réseau routier en général	MR Rétablissement des accès, routes et chemins. MR De la ZI St Pierre, accès plus direct à la L2, MR Elargissement du pont-rail de l'avenue Ibrahim Ali, et amélioration possible du carrefour de Chatelier/Gaffarel.
Environnement sonore	Augmentation significative des niveaux sonores en façade sur un secteur homogène d'habitations à l'entrée nord Delorme, et sur 2 secteurs du tunnel St Louis (nord et sud). Pas de dépassement des seuils règlementaires sur les autres sites. Risque de perception des vibrations aux entrées des tunnels, et sur les secteurs proches de logements, si tunnel à moins de 20m de profondeur.	MR Renforcement de l'isolation en façade sur le secteur de l'entrée du tunnel Delorme MR Reconstruction d'un écran existant sur le secteur du tunnel Saint Louis MR Mise en place de dispositifs d'atténuation des vibrations

3.2.11.3. Plateau Saint-Charles

Ph travaux	Principales incidences du projet	Mesures
Eaux superficielles	Sensibilité du réseau d'assainissement et de drainage, risque de pollution accidentelle	MR Assainissement longitudinal défini : quais drainants, fossés béton, ouvrages hydrauliques, bassin de collecte des eaux (Abeille phase 1)
Risques inondation	Risque débordement de nappe ou ruissellement	MR Mise en place assainissement longitudinal avec bassin de collecte des eaux du périmètre.
Urbanisme	Travaux incompatibles avec certaines règles du PLUi	MR Nécessité de mise en compatibilité du PLUi sur la commune de Marseille
Socio-économie	Forte incidence sur les activités économiques, Déplacement des activités liées au fonctionnement ferroviaire aux Abeilles, nombreuses activités proches du site qui seront temporairement gênées par les travaux, présence de personnel de chantier favorable pour la création d'emploi en phase travaux.	MR Schéma directeur immobilier pour reloger les activités du site des Abeilles MR Conservation d'une partie de la halle A pour des relogements temporaires en phase 1 MR Garantie de fonctionnement des activités relogées durant travaux MR Reconstitution provisoire du stationnement sur le site des Abeilles
Tourisme loisirs	Perturbation des établissements hôteliers	MR Incidences notables sur Ibis et Orfea malgré les mesures de réduction mises en place
Réseau routier	Perturbation des accès à la gare	MR Approvisionnement privilégié par trains
Réseau ferroviaire	Fonctionnement de la gare perturbé	MR Garantie de maintien du fonctionnement des activités durant les travaux
Ph exploitation	Principales incidences du projet	Mesures
Eaux superficielles	Adaptation des réseaux selon la modification définitive des emprises au sol	MR Assainissement longitudinal définitif
Risques inondation	Risques de ruissellement urbain en cas de fortes pluies	MR Plan de secours sera établi par le SDIS pour réactivité en cas d'évènement exceptionnel MA Système de gestion du pluvial limitant l'intrusion des eaux dans la gare souterraine

Paysage	Maintenir la qualité paysagère de la gare à travers 3 opérations : remplacement du tablier métallique du pont-rail Guibal, nouvelle porte de gare rue Honnorat, et reconfiguration du site des Abeilles.	MR Mesures d'intégration paysagère, traitement architectural de la porte de la gare, du cheminement piéton crée vers la gare, et du nouveau tablier du PRA Guibal.
Socio-économie	Les activités présentes au site des Abeilles seront déjà relogées en fin de travaux	MR Activités transférées bénéficient d'un cadre amélioré MC Le Schéma directeur immobilier en fin de phase1 aura relogé les activités du site des Abeilles aux abords de la gare en fonction de leur typologie et de leur nécessité de proximité du réseau ferroviaire.

3.2.11.4. Technicentre de la Blancarde

Ph travaux	Principales incidences du projet	Mesures
Milieu naturel	Risque de destruction de chauves-souris et oiseaux anthropophiles lors de démolitions	<u>Complément d'inventaire</u> en période ciblée et mise en place de mesures
Ph exploitation	Principales incidences du projet	Mesures
Eaux superficielles	Augmentation des surfaces imperméabilisées et modification des impluviums existants	MR Mise en place d'un système de gestion intégrée des eaux pluviales (quais de remisage et voie courante), amélioration de l'existant
Environnement sonore et vibrations	L'incidence acoustique du projet n'est pas déterminée à ce jour. L'opération est soumise aux dispositions des ICPE. Il se peut que les nuisances sonores dépassent les seuils réglementaires sur les habitations riveraines (4 zones bâties sensibles)	<u>Modélisation acoustique</u> à prévoir MR En cas de dépassement des seuils, mise en place de protections acoustiques (rehaussement des murs de clôture, isolation des façades, mise en place d'écrans acoustiques).

3.2.11.5. Saint-Cyr-sur-Mer

Ph travaux	Principales incidences du projet	Mesures
Eaux superficielles	Recoupement d'écoulements superficiels diffus (plusieurs cours d'eau) et travaux sur les ouvrages hydrauliques dans le lit mineur. Risques de pollutions accidentelles	<u>Dossier loi sur l'eau</u> à établir pour la réalisation des ouvrages selon les obligations réglementaires.
Risques inondation	Risques de débordement de nappe lors des travaux sur les passages souterrains et risque inondation du chantier	MR Maintenir la prolongation des écoulements des ouvrages hydrauliques pendant les travaux MR Durée des travaux de 2 à 4m à réaliser en période d'étiage
Milieux naturels	Variété des milieux le long des voies. Risques d'incidences sur les lits mineurs et berges des cours d'eau, sur les arbres, sur les habitats anthropiques, sur les habitats (chauves-souris et oiseaux) suite aux démolitions.	<u>Complément d'inventaire</u> en période ciblée et mise en place de mesures
Activités agricoles	Emprise de 0,4ha sur le vignoble AOC qui borde le projet au nord. Risques de dégradation des cultures au nord du chemin de la Bourrasque qui est déplacé pendant les travaux gênant temporairement les activités agricoles. Abattage d'arbres sur le chemin dont 1 olivier centenaire.	MR Optimisation des emprises ferroviaires pour réduire les emprises agricoles (voies de fret en prolongement des quais) MR Indemnisation des terrains agricoles MR Transplantation de l'olivier centenaire sur le domaine de Château Pradeau pour éviter sa destruction

Ph travaux	Principales incidences du projet	Mesures
Bâti, foncier	Zone mixte pavillonnaire, économique et bâti plus dense. Nécessité d'acquérir 5 à 8 maisons pour démolition	MC indemnisation des propriétaires concernés
Urbanisme	Travaux incompatibles avec les dispositions du PLU	MR Nécessité de mise en compatibilité du PLU sur la commune
Réseau routier	Perturbation de la circulation sur le réseau local liée aux camions. Interruption de la circulation en certains points (pont-rail)	MR Apport des matériaux pas trains-travaux pour limiter les incidences sur la circulation.
Réseau ferroviaire	Interruption temporaire du trafic ferroviaire	MC Mise en place dispositif de substitution
Ph exploitation	Principales incidences du projet	Mesures
Eaux superficielles	Augmentation des surfaces imperméabilisées et des risques de ruissellement	MR Réalisation de plusieurs ouvrages de rétention (total 2075m2).
Paysage	Intégration de l'opération dans le projet urbain « Pradeaux-gare »	MR Impact positif du projet qui minimise les constructions et privilégie les espaces ouverts « gare jardin ».
Environnement sonore et vibrations	Pas d'augmentation notable des niveaux sonores en façade des bâtiments qui restent sous les seuils réglementaires. Risques de vibrations.	MR Traitement anti-vibratile des voies près des habitations pour réduire les risques de vibrations.

3.2.11.6. La Pauline

Ph travaux	Principales incidences du projet	Mesures
Eaux souterraines	Présence des eaux souterraines à faible profondeur, mais risques faibles de rabattement de nappe. Recoupement des terres polluées lors des terrassements. Risques de pollutions accidentelles	MA Concertation avec Petrogarde pour vérifier l'usage des puits identifiés dans la banque du sous-sol du BRGM et prévoir des mesures pour éviter toute contamination des puits
Eaux superficielles	Le projet prévoit la suppression d'une noue et l'interruption du canal qui longe la voie ferrée. Faible augmentation de débit du réseau en cas de rejet des volumes d'eau pompés pour épuiser les fouilles des ouvrages situés sous la nappe. Risques de pollution accidentelle des eaux rejetées dans le réseau.	MR Pompage des eaux présentes dans la noue et rejet dans un bassin d'écrêtement définitif MR Maintien des écoulements du canal d'eaux pluviales pendant travaux MR Réalisation des ouvrages en période d'étiage
Milieux naturels	Destruction totale des mares temporaires méditerranéennes du bois des Tourraches abritant plusieurs espèces végétales patrimoniales, un site de nidification de la Fauvette mélanocéphale, l'habitat Crapaud Calamite, et le site alimentation chauves-souris)	ME Balisage et mise en défens de stations MR Déplacement avant travaux de stations d'Alpistes aquatiques, d'individus de tortue d'Hermann, d'individus de crapaud Calamite MC Restauration de stations d'Isoète Durieu, restauration et création de nouvelles mares temporaires, Renforcement des ripisylves et haies
Zone humide	Destruction par emprise de 1,76h de zones humides et dégradations liées aux pollutions, aux poussières et aux matières en suspension.	MR Mesures de réduction des incidences sur les zones humides (limiter les emprises, éviter les circulations d'engins, mise en défens).
Activités agricoles	Présence de vignobles AOC au sud de la voie ferrée et du chemin des Tourraches. Abandon des variantes à fort impact agricole, mais risque de dégradation des cultures proches du chantier.	ME Choix de la variante terrier à l'issue de la concertation, pour éviter l'impact sur le milieu agricole.

Ph travaux	Principales incidences du projet	Mesures
Patrimoine	Incidences vibratoires sur l'ancien château d'eau de la gare protégé au titre de l'urbanisme et sensibilité archéologique du périmètre de l'opération.	MR Mesures relatives aux vibrations MR Réalisation diagnostic archéologique préventif prescrit par DRAC pour éviter toute destruction
Bâti, foncier	Occupation du sol variée en surface : 53% d'activités, 47% d'agriculture et quelques habitations. Pas de maîtrise foncière des zones d'occupation temporaire pour travaux.	ME Le choix du Passage en terrier limite les incidences sur l'occupation du sol et le bâti
Urbanisme	Travaux incompatibles avec les dispositions du PLU	MR Nécessité de mise en compatibilité du PLU
Socio-économie	Les travaux vont perturber les activités de la zone mais de façon temporaire. Perturbation des accès routiers et ferroviaires. Nuisances sonores et vibrations temporaires	ME Scénario limite les emprises et évite de délocaliser des entreprises (Cemex et Fabemi) MA Concertation avec les entreprises afin de les intégrer dans la réflexion
Tourisme et loisirs	Perturbation temporaire des accès aux activités de tourisme et loisir. Fragilité du chemin des Tourraches au trafic des camions.	MR Mise en place d'une déviation provisoire par le centre de la Crau pour alléger le chemin des Tourraches.
Risque technologique et pollution	Projet situé dans un périmètre Seveso et dans le périmètre réglementé de la société Petrogarde. Recoupement des terres polluées au droit de l'ancien dépôt de gaz. Mobilisation des matériaux amiantés.	ME Evitement du site de Petrogarde MR Concertation pour fixer les règles du site Seveso pour les entreprises intervenant sur le chantier (accès, services, sécurité, secours) MR Etude sur la pollution des sols pour définir les modalités de traitement
Réseau routier	Perturbation de la circulation en particulier av Eugène Augias et chemin des Tourraches. Neutralisation provisoire du parking de la gare.	ME Evitement du pont-rail de la RD98 et du Pont-route de l'A570. ME Maintien d'une partie des parkings de la gare pendant les travaux
Réseau ferroviaire	Perturbation temporaire du trafic ferroviaire	MC Mise en place dispositif de substitution
Ph exploitation	Principales incidences du projet	Mesures
Eaux superficielles	Rupture de la continuité du canal qui longeait la voie ferrée. Augmentation des surfaces imperméabilisées	MR Rétablissement continuité hydraulique MR Drainage des eaux pluviales en rapport avec les surfaces imperméabilisées
Risques inondation	Réduction de 600m3 du champ d'expansion des crues. Nivellement du terrain autour du PEM. Ouvrage de franchissement de la voie ferrée	MC Volume de 600m3 compensé à 100% dans le cadre de l'opération. MC Nivellement autour du PEM permettra évacuation des eaux vers RD98
Milieux naturels	Destruction des zones humides	MC Suivi de l'évolution des nouvelles mares
Paysage	Incidences visuelles liées au terrier et à la voie en déblais qui rejoint la voie existante. Requalification du secteur de la Gare.	MR Insertion paysagère du terrier et de la nouvelle voie en déblai moins impactante d'un point de vue paysager. MR Insertion paysagère de la gare
Circulation transport	Av Eugène Augias et chemin des Tourraches recoupés par l'opération. Augmentation de la fréquentation de la gare qui va accroître les besoins en stationnement	MR Rétablissement de l'avenue Eugène Augais et du chemin des Tourraches MR La capacité de stationnement de la gare passe de 100 à 140.

Ph travaux	Principales incidences du projet	Mesures
Environnement sonore vibrations	L'impact cumulé des aménagements ne génère pas d'augmentation significative des nuisances sonores. Risque de perception des vibrations pour les riverains de l'opération	MR Traitement anti-vibratile des voies à proximité des habitations

3.2.11.7. Carnoules – Solliès Pont – Cuers - Puget Ville

Ph travaux	Principales incidences du projet	Mesures
Milieu naturel	Incidences fortes sur les reptiles et moyenne sur les chauves-souris. Risque de destruction de la tortue d'Hermann	MR Pose de dispositifs temporaires pour écarter les chauves-souris des ouvrages hydrauliques MR Déplacement de tortues d'Hermann
Zone humide	Travaux de voie susceptibles d'intercepter les zones humides de la gare de Carnoules : émission de poussières et de matières en suspension et écoulement superficiels vers a zone aval	<u>Complément d'étude</u> dans le cadre du dossier de demande d'autorisation environnementale, du dossier loi sur l'eau et de l'actualisation de l'évaluation environnementale. MC Seront définies dans le cadre DDAE et DLE
Activités agricoles	Consommation de 30m2 de vignes AOC et risques de dégradation des vignes situées au droit de la zone de chantier près chemin des maisons neuves.	MR Indemnisation foncière pour l'acquisition des terres agricoles
Patrimoine	Sensibilité archéologique identifiée	MR Réalisation d'un diagnostic archéologique préventif prescrit par DRAC
Urbanisme	Travaux incompatibles avec les dispositions du PLU	MR Nécessité de mise en compatibilité des PLU
Réseau routier	Perturbations routières avec la fermeture temporaire du chemin des maisons neuves et le gel temporaire de places de parkings à Solliès-Pont et Cuers	MR Déviation mise en place en cas de fermeture du chemin des maisons neuves
Réseau ferroviaire	Perturbation temporaire du trafic ferroviaire	MC Mise en place dispositif de substitution
Ph exploitation	Principales incidences du projet	Mesures
Eaux superficielles	Plusieurs ouvrages de franchissement hydraulique à prolonger. Prévoir un système d'assainissement complémentaire pour la gestion des eaux pluviales. Risque pollution.	MR Mise en place drainage longitudinal pour le prolongement de la voie 4 Tiroir MR Mise en place revêtement perméable sur parking avec fossé d'évacuation MR Possibilité prétraitement eaux pluviales
Paysage	Altération du cadre paysager et architectural avec la création de passerelles sur les voies	MR Intégration paysagère et architecturale des passerelles
Environnement sonore et vibrations	Projet s'insère en environnement calme. Peu d'incidences sur les niveaux sonores.	MR Traitement anti-vibratile des communications

3.2.11.8. Les Arcs

Ph travaux	Principales incidences du projet	Mesures
Milieu naturel	Incidences assez fortes sur les reptiles en cas de destruction de tortues d'Hermann	ME La variante qui touchait le ruisseau du Réal à fort enjeu écologique a été écartée MR Déplacement de tortues d'Hermann avant travaux
Zone humide	Travaux de voie depuis la plateforme ferroviaire susceptibles d'intercepter la zone humide des Arcs. 7210 m2 interceptés dans l'aire d'étude immédiate.	Complément d'étude dans le cadre du dossier de demande d'autorisation environnementale, du dossier loi sur l'eau et de l'actualisation de l'évaluation environnementale. MC Seront définies dans le cadre DDAE et DLE
Patrimoine	Sensibilité archéologique identifiée	MR Réalisation d'un diagnostic archéologique préventif prescrit par DRAC
Réseau ferroviaire	Perturbation temporaire du trafic ferroviaire	MC Mise en place dispositif de substitution
Ph exploitation	Principales incidences du projet	Mesures
Eaux superficielles	Augmentation des surfaces imperméabilisées et donc du ruissellement	MR Traitement des surfaces imperméabilisées existantes et mise en place d'un bassin de rétention de 1243m2
Patrimoine	Présence d'un bâtiment d'intérêt patrimonial pour la SNCF	ME Réduction de la longueur de quai pour préserver bâtiment AVIS

3.2.11.9. Bifurcation Cannes-Grasse - Cannes La Bocca

Ph travaux	Principales incidences du projet	Mesures
Géologie risques	Risques séisme, retrait-gonflement argiles, sols liquéfiables, ont une incidence sur l'infrastructure projetée. Recoupement potentiel des terres polluées lors des terrassements	MR Installation de piézomètres pour suivre le niveau des eaux sur au moins 1 an MR étude géotechnique complémentaire pour préciser l'aléa liquéfaction, le risque lié aux argiles et le potentiel de tassement pour la dénivellation de la bifurcation
Eaux souterraines	Perturbation des écoulements d'eau lors des travaux de fondation des passerelles, de coupure des ouvrages hydraulique, et des travaux souterrains. Risques de pollutions accidentelles.	MR Surveillance par piézomètre préalable pour statuer sur la nécessité d'un rabattement de la nappe MR Dispositions constructives pour les travaux de dénivellation
Eaux superficielles	Incidence des rejets des eaux de pompage sur le débit du réseau hydrographique lors des travaux situés en dessous du niveau de la nappe. Risques de pollution accidentelle et pollution des eaux de baignade	MR Veille hydrométéorologique des travaux de dénivellation pour intervenir en cas de crue MR Station de relevage du terrier avec décantation MR Suivi quotidien des rejets MR Analyse hebdomadaire des rejets sur demande MOA et services de l'état
Risques inondation	Risque de débordement de la nappe et d'inondation du chantier. Perturbation du ruisseau de Fond de Veyre qui passe sous la voie ferrée.	MR Dispositions de gestion des eaux du Font de Veyre pendant les travaux
Milieux naturels	Emprise des travaux sur jardins et espaces verts qui abritent une faune et flore communes. Travaux ciblés sur des bâtiments pouvant abriter des oiseaux et chiroptères.	Compléments d'inventaire en période ciblée et mise en place de mesures adaptées

Ph travaux	Principales incidences du projet	Mesures
Paysage	Site emblématique. Gène visuelle des riverains de la zone de travaux. Altération, dégradation d'arbres remarquables présents sur le Bd de la mer.	MR Mesures prises pour préserver le maximum d'arbres de l'abattage et assurer la protection des arbres conservés
Patrimoine	Sensibilité archéologique identifiée	MR Réalisation d'un diagnostic archéologique préventif prescrit par DRAC
Urbanisme	Travaux incompatibles avec les dispositions du PLU	MR Nécessité de mise en compatibilité du PLU
Tourisme loisirs	Perturbation des accès aux activités de tourisme et de loisir	ME Privilégier les travaux de jour pour limiter la gêne sur les activités de loisir et sur les habitations
Réseau routier	Perturbation du réseau routier local : décalage de l'av de la Roubine pour aménagement du bâtiment voyageur, décalage de la voie ferrée pour aménagement de la bifurcation, utilisation du Bd de la mer comme accès principal au chantier.	MR Circulation matériaux par train-travaux MR Maintien de la circulation à l'exception des coupures ponctuelles des ponts-rails MR Bd de la Mer déplacé de quelques mètres au nord avec maintien des accès durant travaux
Réseau ferroviaire	Certains travaux seront réalisés sans interruption ferroviaire. L'aménagement de la nouvelle gare entrainera des perturbations du site ferroviaire de Cannes Marchandises. Fermeture temporaire de la ligne Cannes-Grasse	MR Phasage des travaux pour mettre en service Cannes Marchandises avant fermeture de la Bocca. MC Dispositif de substitution par cars pendant la fermeture de la ligne Cannes-Grasse.
Transports en commun	Altération temporaire des circulations de bus en raison du trafic camions. Continuité du service sur l'avenue Toner.	MR phasage chantier sur le pont Toner pour assurer la continuité du service bus
Ph exploitation	Principales incidences du projet	Mesures
Eaux superficielles	Nouvelles voies réalisées sur le vallon du Devens et sous le vallon de Font de Veyre. Augmentation des surfaces imperméabilisées et modification des impluviums existant	MR Prolongement ouvrage hydraulique du Devens MR Amélioration de l'ouvrage du Font de Veyre MR Mise en œuvre du drainage des eaux pluviales sur la nouvelle gare et ses voies. MR Mesures pour préserver la qualité des eaux
Risques d'inondation	Projet empiète sur la zone inondable Frayère/Roquebillière.	MR Ouverture d'un nouveau franchissement hydraulique de 5m2 sous la plateforme ferroviaire pour abaisser le niveau des crues MR Aménagements en rive droite au droit de l'av du Dr Picaud pour réduire les risques d'inondation
Paysage	Incidence visuelle forte liée à la nouvelle gare et ses aménagements (passerelle, bâtiments voyageurs, ...). Plusieurs mesures pour réduire ces impacts.	ME Prolongation du linéaire de voie couverte. Choix du passage en terrier MR Identification des arbres pouvant être conservés. MR Expertise du couvert végétal impacté pour mesures à mettre en œuvre, MR Couverture de la tranchée et traitement végétalisé avec le Bd de la mer MR Traitement paysager de la gare TER en « gare jardin »
Socio-économie	Incidence favorable de l'amélioration de la mobilité et des aménagements de desserte sur les activités	ME Des études d'optimisation ont permis de réduire les emprises foncières sur les résidences hôtelières et le Bd de la mer en phase de fonctionnement

Ph travaux	Principales incidences du projet	Mesures
Tourisme et loisir	Liaison nord-sud dans la gare et amélioration des passages piétons pour un meilleur accès à la mer	MR Aménagement paysager le long des résidences hôtelières du bd de la mer
Circulation Transports	Plusieurs voies coupées par les ouvrages sont rétablies en fin de travaux avec quelques modifications. Besoins en stationnement pour la nouvelle gare	MR Elargissement du franchissement de la voie ferrée par le Bd Leader améliorant la sécurité MR Décalage et rétablissement de l'av de la Roubine, du Bd de la mer et de la rue Louis Armand. MR Création d'un parking silo de 190 places
Environnement sonore	Forte inquiétude des riverains vis-à-vis des nuisances sonores. <u>Sur Cannes Bocca</u> , les ambiances sonores sont modérées et ne devraient pas subir d'augmentation significative. <u>Sur la bifurcation Cannes-Grasse</u> , les niveaux sonores sont plus élevés mais l'insertion en souterrain d'une voie ne devrait pas les accroître	MR Sur Cannes-Bocca, des études permettront de préciser les niveaux sonores et l'incidence du Fret Sur la bifurcation Cannes-Grasse : MR Dispositifs anti bruit sur parois de la tranchée, dispositif type « Strail » MR Réduction du nombre de joints Suppression communication V1-V2 au droit du Montmajour MR Remplacement équipement IFTE

3.2.11.10. Cannes Centre

Ph travaux	Principales incidences du projet	Mesures
Patrimoine	Sensibilité archéologique identifiée	MR Réalisation d'un diagnostic archéologique préventif prescrit par DRAC
Urbanisme	Des incompatibilités dans le PLU	MR Nécessité de mise en compatibilité du PLU
Tourisme et loisirs	Perturbation des accès aux activités de tourisme et loisirs (fermeture de la gare la nuit et certains week-end)	ME Arrêt du chantier 2 mois/an l'été et pendant le festival pour ne pas déranger la période touristique.
Réseau routier	Réseau routier dense et nombreux parkings dans l'aire d'étude rapprochée. Perturbation et réaménagement de la circulation pour accès aux chantiers et permettre les allées et venues des camions	ME Les aménagements sont dans la gare actuelle ME Mouvements matériaux par trains-travaux ME Réaménagement circulation bd d'Alsace, passage Châteaudun, et carrefour Bd d'Alsace/rue de Mimont MR Circulation maintenue en dehors de quelques coupures sur le passage Châteaudun.
Réseau ferroviaire	Maintien de 2 voies à quai. Perturbation du trafic pendant toute la durée des travaux	MR L'offre ferroviaire sera adapté pendant cette période
Ph exploitation	Principales incidences du projet	Mesures
Risques inondation	Débordement de la Foux en 2015 et vulnérabilité accrue avec l'augmentation du nombre d'usagers	MR Diagnostic de vulnérabilité à réaliser. Etablissement d'un plan d'intervention et de gestion de crise.

3.2.11.11. Nice Ville

Ph travaux	Incidences du projet	Mesures
Milieu naturel	Travaux ciblés sur des bâtis pouvant abriter des oiseaux ou chiroptères	Complément d'inventaire sur le Martinet, noir et pâle, les Hirondelles et les chiroptères
Ph exploitation	Incidences du projet	Mesures
	Aucune incidence notable sur l'environnement urbain	

3.2.11.12. Nice Saint-Roch

Ph travaux	Principales incidences du projet	Mesures
Milieu naturel	Travaux ciblés sur des bâtis pouvant abriter des oiseaux ou chiroptères	<u>Complément d'inventaire</u> sur Martinet, noir et pâle, Hirondelles et chiroptères
Patrimoine	Sensibilité archéologique identifiée	MR Réalisation d'un diagnostic archéologique préventif prescrit par DRAC
Socio-économie	Perturbations ponctuelles des activités au sein du site ferroviaire et de la circulation, en raison de l'approvisionnement du chantier et du trafic camions.	MR Travaux réalisés de façon à assurer le maintien des activités du site
Risques technologiques et pollutions	Présence d'une pollution du site aux hydrocarbures. Recoupement des terres polluées lors des travaux. Mobilisation potentielle de matériaux amiantés	MR Evacuation des matériaux purgés dans des centres de stockage
Réseau routier	Perturbation de la circulation liée au trafic des camions	MR Localisation du chantier dans le site ferroviaire. Les véhicules n'emprunteront le réseau routier que pour se rendre sur le site MR Approvisionnement des matériaux par trains-travaux
Réseau ferroviaire	Perturbations ponctuelles de la desserte ferroviaire durant travaux	MC Mise en place d'un dispositif de substitution
Ph exploitation	Principales incidences du projet	Mesures
Eaux superficielles	La création du quai va augmenter la surface imperméabilisée, ce qui aura une incidence sur les débits de ruissellement.	MR Dispositif de drainage le long des quais et rejet des eaux dans le réseau pluvial de la ville complété par un bassin de rétention.
Environnement sonore et vibrations	L'augmentation du trafic TER va accroître de façon significative le bruit de 3 groupes d'habitations, tout en restant en dessous des seuils réglementaires. La maintenance à quai peut entraîner une augmentation de 3 dB(A) sur les maisons proches. Faible risque de vibrations	MR Adaptation des activités de maintenance à quai dans le nouveau secteur de remisage pour respecter les normes de bruit au droit des maisons.

3.2.12. *Energie et changement climatique*

Du fait de l'utilisation quasi exclusive de l'énergie électrique pour la traction des trains et le fonctionnement des infrastructures techniques et d'accueil des voyageurs, le report de la voiture vers le rail engendre une diminution notable des énergies carbonées, et consécutivement de l'émission de GES (Gaz à Effet de Serre). En effet, en France la production de l'énergie électrique est majoritairement indépendante des hydrocarbures.

La vulnérabilité au changement climatique consiste principalement dans l'aggravation de désordres identifiés, tels que la dilatation des matériaux due à l'accroissement de la température, le risque de dommages aux plateformes ferroviaires et aux ouvrages hydrauliques lié à l'inondation, des glissements de terrain et éboulements... Les mesures d'adaptation résident dans une surveillance accrue des équipements et la modification de leurs fréquences d'entretien ou de leurs durées de vie.

3.3. SUIVI DES MESURES ET ESTIMATION DES COUTS

Principaux postes identifiés :

	En M€
Milieu Humain	81,9
Milieu physique et gestion des eaux	62,4
Ecoconception des gares	19,9
Milieus naturels et agricoles	6,7
Cadre de vie et santé humaine	64,5
Patrimoine et paysages	5
Total (soit 6,6% du montant du projet)	230,3

Les mesures de suivi pour les sites de la bifurcation Cannes-Grasse, les terminus des Arcs, de Carnoules et de Saint-Cyr-sur-Mer, La Pauline et le technicentre de la Blancarde représentent un montant de 0,98 M€

3.4. COMPATIBILITE AVEC LE SRADDET

Les réalisations prévues dans le cadre du projet sont cohérentes avec les lignes directrices et objectifs du SRADDET - Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires, de la Région Sud – Provence-Alpes-Côte-d'Azur.

3.5. EVOLUTION PROBABLE DE L'ENVIRONNEMENT AVEC ET SANS MISE EN ŒUVRE DU PROJET

Détaillées par thèmes et sous-thèmes, un tableau montre l'évolution probable de l'environnement par rapport à l'état initial aux horizons 2035 et 2050 avec et sans mise en œuvre du projet.

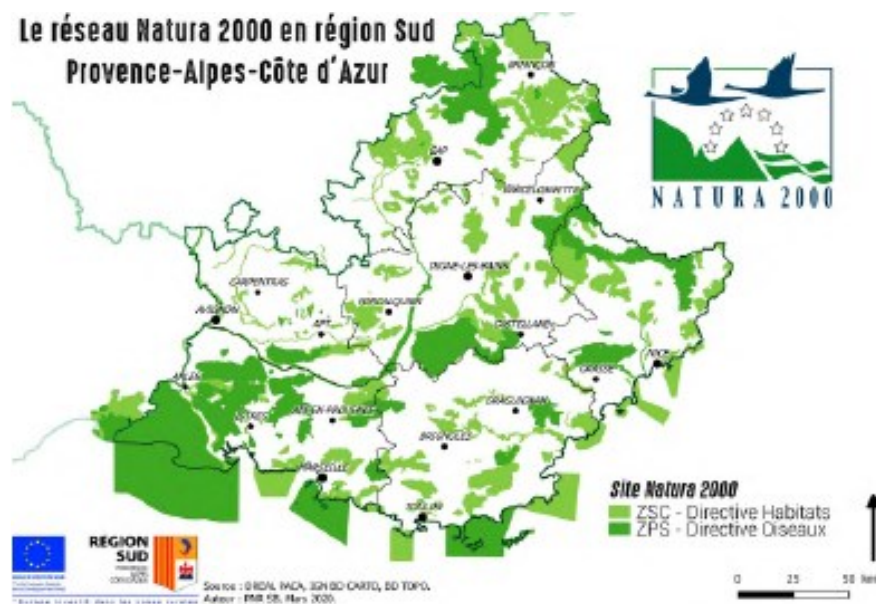
Les effets attendus du projet sont positifs pour les mobilités, le climat, l'économie et la santé.

3.6. ANALYSE DES EFFETS CUMULES AVEC D'AUTRES PROJETS

Selon les dispositions de l'article R.122-5 du code de l'environnement, l'étude d'impact doit intégrer une analyse des effets cumulés avec d'autres projets connus.

Sont concernés par cette analyse, 11 projets sur le département des Bouches-du-Rhône, 10 dans le Var, 14 dans les Alpes Maritimes et 2 à l'échelle régionale.

Evaluation des incidences Natura 2000



Contexte réglementaire : articles L.414-4 et R.414-19 du code de l'environnement, décret du 9 avril 2010 et la loi 2010-788 du 12 juillet 2010.

8 sites Natura 2000, sur les 26 identifiés, peuvent avoir des liens fonctionnels avec le projet.

En synthèse, le contexte des opérations du projet se situe en zones largement anthropisées, zones urbaines denses, toutes hors périmètres Natura 2000. Les principaux enjeux d'intérêt communautaire sont rencontrés à La Pauline, à Carnoules et aux Arcs.

3.7. COUT DE L'INVESTISSEMENT ET COUT DE FONCTIONNEMENT

3.7.1. Coût de l'investissement

Le coût de du projet est présenté par le maître d'Ouvrage, Sncf Réseau, dans la Pièce D, Évaluation Économique et Sociale. Il est aussi repris dans la pièce C Résumé non Technique.

Le coût global du projet des phases 1 & 2, toutes natures de dépenses, évoqué par le protocole de financement signé en décembre 2021, est de 3 546 millions d'euros, hors taxes (3,546 milliards d'euros) aux conditions économiques de juillet 2020.

Les coûts exprimés sont les coûts du projet s'il était réalisé aux conditions qui prévalaient au mois de juillet 2020 en termes, de niveaux de salaires, de prix d'acquisition des matériaux (ciment, aciers...), de coût de leur transport, de coût de fonctionnement du tunnelier, etc.

Il devra être réactualisé aux conditions économiques prévalant au moment de leur réalisation (indexation sur les indices en vigueur, notamment l'indice TPo1 pour le bâtiment). Le budget du projet devra être rapporté en euros courants pour faire face aux dépenses réelles.

Le coût d'investissement inclut des provisions, ventilées sur chaque poste, couvrant notamment les déviations de concessionnaires (réseaux électriques...), les éventuels traitements de carrières, la dépollution, ainsi que les aléas pour incertitude à ce stade des études.

Le montant de cette **PRI, Provision pour Risques s'élève à 15,9 %** du montant brut en principal. Il comprend également le montant des acquisitions foncières nécessaires à la réalisation du projet.

S'agissant d'un investissement public l'Évaluation Économique et Sociale, coûts et financement, a été soumise à l'avis et à la contre-expertise du SGPI, Secrétariat Général pour l'Investissement, placé sous l'autorité du Premier Ministre. Le SGPI a émis son avis, qui sera évoqué plus loin, le 23/11/2021.

Le coût d'investissement réparti comme suit, selon les deux phases :

- Phase 1 : 898 millions d'euros HT, Travaux de 2023 à 2029 ; mise en exploitation 2027-2030
- Phase 2 : 2 648 millions d'euros HT, Travaux de 2027 à 2035 ; mise en exploitation 2032-2035

Le détail des coûts par opération et par département est présenté dans le tableau ci-après :

Phase 1		898 M€
13	Corridor Ouest Arenc phase 1, incluant :	241
	<i>Doublement des voies du port jusqu'au Bloc Ouest</i>	30
	<i>Doublement en place de la halte Arenc</i>	33
	<i>Remisage - maintenance TER sur faisceau d'Arenc</i>	109
	<i>Provision pour risque bâtiment atelier N3 Corridor Ouest</i>	17
	<i>Suppression des PN voies du port</i>	16
	<i>Halte à Saint André</i>	15
	<i>Relèvement vitesse Estaque-Arenc</i>	17
	<i>Communications Estaque</i>	4
	Libération Abeilles phase 1	38
Bloc Est Marseille	82	
Remisage Blancarde phase 1	10	
83	Bifurcation et gare de La Pauline	116
	Origine terminus Ouest navette toulonnaise à St-Cyr	163
	Aménagements remisage TER à Toulon	2
	Origine terminus Est navette toulonnaise à Carnoules	7
	Passerelles en gares (Solliès, Cuers, Puget)	7
06	Gare Nice aéroport 4 voies TER-TGV	232
Phase 2		2 648 M€
13	Raccordement Marseille Nord	225
	Doublement tunnel Saint Louis	111
	Tunnel de Marseille	602
	Embranchement ferroviaire carrière	15
	Libération Abeilles phase 2	79
	Gare souterraine Marseille	949
	Raccordement Marseille Parette	113
	Bloc Ouest Marseille	35
Blancarde réaménagement technicentre	101	
83	Plan de voie Gare des Arcs	15
06	Gare Cannes-Marchandises TER	142
	Bifurcation de Cannes-Grasse	113
	4ème voie Cannes Ville	80
	Plan de voie Nice-Ville	26
	Remisage TER Nice Saint Roch	21
	Renforcement IFTE/CSS 06	21
Total Phases 1 & 2		3 546 M€

Le Tunnel de Marseille, 662 M€ et la Gare souterraine de Marseille Saint Charles, 949 M€ totalisent 1 611 M€, soit 45,43 % du total du coût total de l'investissement.

Ce coût concerne exclusivement les Phases 1 & 2 du projet pour lesquels un Financement est prévu (voir plus loin le Protocole de Financement.)

Cependant dans ce Protocole, les coûts des Phases 3 & 4 ont été estimées, à titre indicatif, comme suit, mais sans prévision de financement à ce stade.

- PHASE 3 : 2034-2043 4 141 M€
- PHASE 4 : 2039-2050 6 688 M€

3.7.2. Coût de fonctionnement

La variation de coûts d'exploitation de l'infrastructure est considérée nulle sur le périmètre régional dans la mesure où les installations créées n'ont pas d'influence significative sur l'organisation de l'exploitation. En effet, les agents de circulation supplémentaires sont compensés par la productivité des postes d'aiguillage supprimés sur le corridor Ouest.

Les surcoûts d'entretien liés aux installations créés sur le réseau ferré varient année par année. Pour l'année 2035, ce surcoût est estimé à 4,3 millions d'euros 2020.

Les surcoûts liés à la régénération des installations créées sont évalués, année après année, sur la base de coûts moyens unitaires représentatifs des aménagements réalisés. En moyenne annuelle, le surcoût de régénération est de 4,8 millions d'euros 2020.

3.8. FINANCEMENT DU PROJET

3.8.1. Plan de financement : Europe, Etat et Collectivités territoriales

La mise au point du Protocole de Financement du projet a fait l'objet d'une longue concertation et de négociations entre l'État, les Collectivités Territoriales et Sncf réseau, chaque étape a été validée par le Comité de Pilotage du projet, le Ministre des Transports et les Assemblées territoriales.

Ce plan de financement a été signé en décembre 2021, il associe **l'État, et 10 collectivités territoriales** des Alpes Maritimes, du Var et des Bouches du Rhône : La Région Provence - Alpes - Côte d'Azur, les Départements des Alpes-Maritimes, du Var et des Bouches du Rhône, les Métropoles d'Aix-Marseille-Provence, Nice Côte d'Azur et Toulon Provence Méditerranée, les Communautés d'Agglomération Dracénie Provence Verdon, Cannes Pays de Lérins et Pays de Grasse

Le Protocole porte sur un montant de coût d'investissement du projet de **3 459 M€ HT**, la différence de 87 M€ avec le montant du coût total d'investissement de 3 546 M€ HT, représente le montant des études d'avant-projet dont le financement doit être inscrit au Contrat de Plan État Région.

Les parties s'appuieront sur les fonds européens éventuellement mobilisables et en l'absence d'indication définitive de ce taux, elles retiennent à titre conservatoire l'hypothèse d'un cofinancement de 20 % par l'Europe.

L'État s'engage sur un financement à parité avec les collectivités, de 40 %, soit 1 383 millions d'euros chacun.

PLAN DE FINANCEMENT

•	État	40,00 %	1 383 M€	
•	Collectivités Territoriales	40,00 %	1 383 M€	
-	Dont Conseil régional Provence - Alpes - Côte d'Azur	16,00 %	553,34 M€	
-	Dont Conseil départemental des Alpes-Maritimes	4,14 %	143,16 M€	
-	Dont Conseil départemental des Bouches-du-Rhône	5,80 %	200,73 M€	
-	Dont Conseil départemental du Var	2,28 %	79,01 M€	
-	Dont Métropole Aix-Marseille-Provence	7,76 %	268,49 M€	

-	Dont Métropole Toulon Provence Méditerranée	1,09 %	37,79 M€
-	Dont Métropole Nice Côte d'Azur	2,21 %	76,31 M€
-	Dont Dracénié Provence Verdon Agglomération	0,18 %	6,20 M€
-	Dont Communauté d'Agglo Cannes Pays de Lérins	0,40 %	13,76 M€
-	Dont Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse	0,13 %	4,55 M€
•	Union européenne (hypothèse)	20,00 %	692 M€
TOTAL :		100,00 %	3459 M€

Dans ce plan de financement la participation de SNCF Réseau et de SNCF Gares & Connexions n'est pas prévue. Elle pourra s'inscrire éventuellement plus tard dans le cadre de la législation en vigueur.

CRÉATION D'UN ÉTABLISSEMENT PUBLIC LOCAL (EPL) POUR LE PORTAGE DES FINANCEMENTS DES COLLECTIVITÉS LOCALES

Dans la pièce D, Évaluation Économique et Sociale, page 167, il est fait mention du projet de création d'un Établissement Public Local, dénommé « Société de la LNPCA ».

En effet, l'article 4 de la loi d'orientation des mobilités de 2019 (LOM) autorise le Gouvernement à créer par voie d'ordonnance un EPL, Établissement Public Local ayant pour mission le financement, sur un périmètre géographique déterminé, d'un ensemble cohérent d'infrastructures de transport terrestre dont la réalisation représente un coût prévisionnel excédant un milliard d'euros hors taxes, faisant l'objet d'une déclaration d'utilité publique, d'une déclaration de projet ou d'une décision administrative d'engager l'enquête publique, d'une évaluation socio-économique positive et contre-expertisée. Enfin, d'un plan de financement approuvé par l'État et les collectivités territoriales.

La LNPCA respecte les critères d'éligibilité fixés par l'article 4 de la Loi LOM pour ses phases 1 & 2.

L'EPL dénommé « Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur » devrait être opérationnel en 2023. L'EPL ne portera que sur la part de financement apportée par les collectivités locales (40 %) soit 1 383 M€. L'objectif est d'alléger la part des collectivités locales par de nouvelles ressources.

Ressources Financières, dont les Recettes Fiscales susceptibles d'être affectées à l'EPL :

La Région PACA a proposé que l'établissement public local bénéficie de ressources fiscales spécifiques permettant de couvrir une fraction du financement apporté au projet par les collectivités territoriales (l'autre partie serait couverte par des dotations, subventions, avances, fonds de concours ou participations apportées par les collectivités territoriales, par des emprunts contractés par l'EPL, etc.) : l'hypothèse centrale proposée par la Région porte sur la moitié du besoin de financement des collectivités.

Les ressources fiscales envisagées pourraient être les suivantes :

- Une majoration locale de la TICPE (taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques, notamment sur les carburants pétroliers)
- Une taxe spécifique sur les bureaux localisés dans un certain rayon autour des gares de la LNPCA
- Une surtaxe de séjour sur les hébergements touristiques (hôtels, gîtes...) situés sur les territoires des collectivités territoriales

3.8.2. Evaluation économique et sociale

L'article 14 de la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, dite LOTI, prévoit que les grands projets d'infrastructures de transport soient évalués et que leur évaluation soit rendue publique avant leur adoption définitive. Cette obligation a été transposée dans le Code des transports, dans les articles L. 1511-1 à L. 1511-6.

Il s'agit à l'aide d'une évaluation socio-économique préalable de **déterminer les coûts et bénéfices attendus du projet envisagé**. Tout projet où la participation de l'État atteint 100 M€ HT y doit être soumis à une contre-expertise indépendante organisée par le SGPI, Secrétariat Général pour l'Investissement.

Le Maître d'ouvrage de la LNPCA était donc tenu de présenter une Évaluation socio-économique pour démontrer les avantages attendus du projet au regard de l'investissement réalisé (Pièce D du dossier d'enquête).

Ces avantages découlent - des effets en termes d'évolution des services que la nouvelle infrastructure permettra de mettre en œuvre : temps de parcours, correspondances, régularité, accès aux gares - des effets liés aux conséquences de l'attractivité des services ferroviaires ainsi déployés : report modal, augmentation de la mobilité ferroviaire, contribution des gares à l'aménagement de l'espace public - des effets liés à la réalisation des différentes opérations, en particulier en phase chantier.

Les effets sur l'environnement, sur l'attractivité touristique de la région, sur la productivité des entreprises et sur les actifs, sont également pris en compte.

Bilan monétarisé :

Le bilan de l'évaluation prend en compte - les effets monétaires sur l'économie (effets marchands) : les coûts des travaux des aménagements ferroviaires, la variation du coût du carburant consommé par les automobilistes, etc. ; les effets non marchands : les gains de temps des automobilistes, la baisse du nombre de victimes d'accidents

Chaque élément est ainsi monétarisé, c'est à dire valorisé monétairement en euros courants, pour aboutir à une VAN - SE, Valeur Actualisée Nette Socio-Economique, qui doit être positive, selon une méthodologie normée et complexe qu'il est difficile d'exposer simplement dans ce rapport.

L'évaluation a été soumise à une contre-expertise extérieure et à l'avis du SGPI, Secrétariat Général pour l'Investissement qui a demandé d'utiliser une PRI, Provision pour Risques, de 15% minimum, comme prévu dans la présentation du coût d'investissement, et de réintégrer la valeur des impacts territoriaux.

Le précédent calcul de la VAN-SE était basé sur une PRI de 7,5%. Le nouveau calcul intègre donc une provision pour risques de 15.9 %.

Le calcul de la VAN-SE est réalisé suivant 2 scenarios :

Les scénarios AMS (Neutralité Carbone, Avec Mesures Supplémentaires) et AME (Avec Mesures Existantes) ont été établis par le Ministère de la Transition Écologique. Le scénario « Avec Mesures Supplémentaires (AMS) vise à respecter les objectifs énergétiques et climatiques de la France, en particulier l'atteinte de la neutralité carbone à l'horizon 2050. Le scénario AME 2021 évalue à l'horizon 2050 l'impact de l'ensemble des politiques et mesures mises en place jusqu'au 31 décembre 2019.

La valeur actualisée nette socio-économique du projet selon les 2 scénarios AMS et AME est positive et s'établit respectivement à 1 568 M€ et 2 829 M€.

Le projet est donc rentable pour la collectivité du point de vue socio-économique.

Un euro investi dans le projet rapporte à la collectivité 1,3 euro d'avantages en AMS et 1,6 euro en AME.

Enfin, ces avantages se traduisent par un taux de rentabilité interne de + 5,6 % en AMS et + 6,4 % en AME, tous deux supérieurs au taux d'actualisation (4,5 %).

Indicateurs de la rentabilité socio-économique du projet des phases 1 & 2 selon les scénarios AMS et AME (Etudes socio-économiques SNCF Réseau, 2021)

Indicateur	Scénario AMS	Scénario AME
VAN-SE actualisée à l'année 2029 (à 4,5 %)	+ 1 568 M€ ₂₀₂₀	+ 2 829 M€ ₂₀₂₀
VAN-SE par euro investi	+ 0,3	+ 0,6
VAN-SE par euro public dépensé	+ 0,3	+ 0,6
Taux de rentabilité interne (TRI-SE)	+ 5,6 %	+ 6,4 %
Date optimale de mise en service	≤ 2030	2030

Ventilation de la VAN-SE du projet des phases 1 & 2 entre les acteurs, en millions d'euros₂₀₂₀ actualisés à 4,5 % en 2029 (Etudes socio-économiques SNCF Réseau, 2021)

	Scénario AMS	Scénario AME
Usagers des transports	+ 6 339	+ 6 928
Riverains	+ 16	+ 64
Acteurs ferroviaires	+ 581	+ 670
Autres transporteurs et autres gestionnaires d'infrastructures	+ 82	+ 85
Puissance publique	-827	-294
Investissements en infrastructure ferroviaire	-4 624	-4 624
VAN-SE	+ 1 568	+ 2 829

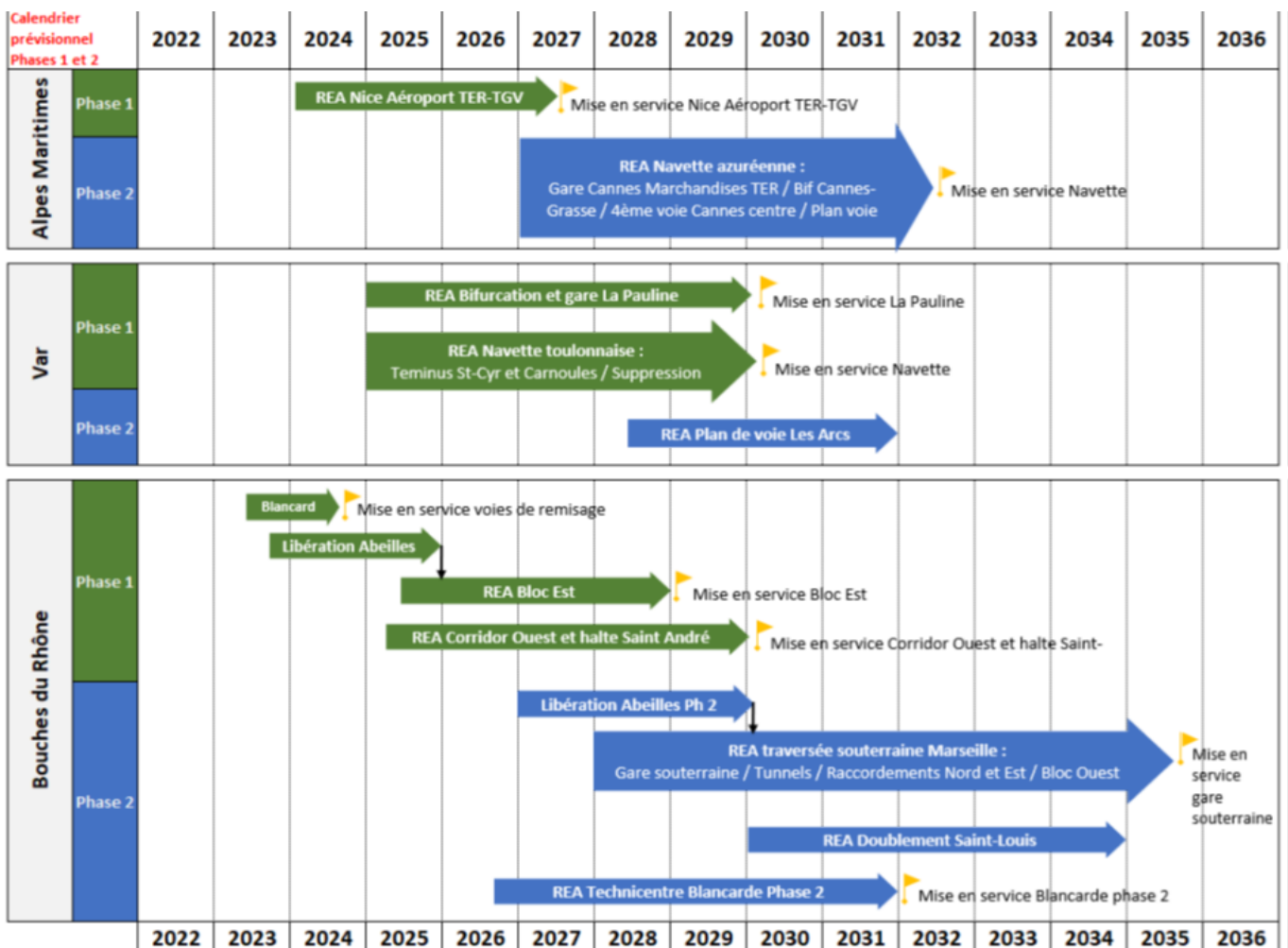
Pour le scénario AMS, les différents éléments valorisés sont les suivants :

- Gains de temps de parcours, de fréquence et de correspondance : +2 085 M€
- Gains de régularité pour les usagers des trains : +550 M€
- Gains de coût : +412 M€
- Gains de confort : +47 M€
- Report modal et induction : 1 867 M€
- Gains de décongestion pour les usagers de la route : +1 377 M€
- Réduction de la pollution atmosphérique et des nuisances sonores pour les riverains : +16 M€

- Gains pour les acteurs du ferroviaire : +581 M€
- Bilans des opérateurs, autres modes de transport (autoroutes, cars, aérien, TCU, taxis) : +82 M€
- Contribution de la puissance publique (perte recettes fiscales, amélioration sécurité, diminution effet de serre, bilan autorité organisatrice des transports) : -827 M€
- Coûts d'investissements y compris COFP : - 4 624 M€.

3.9. PHASAGE DES TRAVAUX POUR LA REALISATION DES PHASES 1&2

3.9.1. Le calendrier indicatif du projet des phases 1 & 2

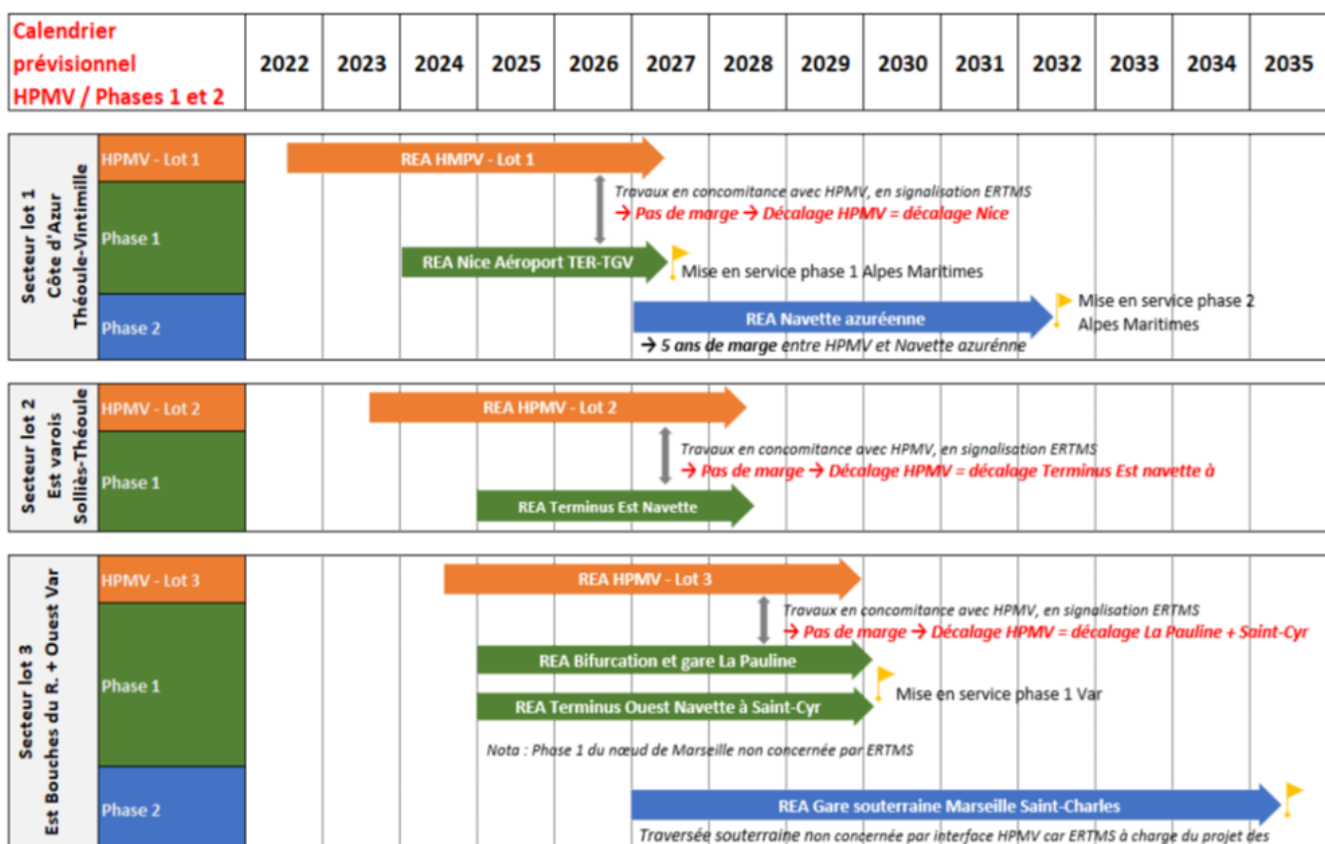


Le calendrier ci-dessus est indicatif, il est susceptible de varier en fonction de la date de la déclaration d'utilité publique, des disponibilités financières et des priorités qui seront précisées, des ajustements qui seront pris en compte dans les études de conception et de l'organisation des travaux pour limiter les incidences sur les circulations ferroviaires et pour les riverains pendant le chantier.

3.9.2. Planification avec le projet HPMV (Haute Performance Marseille Vintimille)

L'ensemble des opérations concernées par le périmètre de HPMV Haute Performance Marseille-Vintimille a été conçu avec le système de signalisation ERTMS (European Rail Traffic Management System), N3 Hybride en référence. Cela conduit nécessairement à ajuster les calendriers de HPMV et du projet des phases 1 & 2 :

- En phase 1,
 - La mise en service de l'opération de Nice Aéroport est prévue en 2027 après la mise en service de l'ERTMS entre Vintimille et Cannes ;
 - La mise en service du RER toulonnais doit être prévue après la mise en service de l'ERTMS entre Mandelieu et la Pauline d'une part et entre La Pauline et Saint-Marcel d'autre part. Le calendrier dans cette zone doit donc être ajusté entre les deux projets, en tenant compte de l'incidence sur le matériel roulant ;
 - Dans le nœud marseillais, les mises en service des opérations de phase 1 seront réalisées en BAL-KVB, indépendamment de l'ERTMS.
- En phase 2,
 - Sur la Côte d'Azur, l'ERTMS sera en service dès la phase 1 ;
 - Sur le nœud marseillais, la traversée souterraine sera réalisée en ERTMS jusqu'à Saint-Louis après le déploiement de l'ERTMS entre la Pauline et Saint-Marcel.



3.10. PROCEDURE DE MECDU - MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME

Le projet de la LNPCA, Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur, est soumis à enquête publique dans le but de déclarer d'utilité publique le projet des phases 1 et 2, présenté par SNCF Réseau. Cette enquête est régie à la fois par le Code de l'Environnement qui soumet le projet à étude d'impact, et par le Code de l'expropriation qui impose une enquête publique préalable à la DUP, Déclaration d'Utilité Publique, pour tout projet qui nécessite des acquisitions foncières susceptibles de se résoudre par expropriation.

De plus, si l'opération n'est pas compatible avec les documents d'urbanisme des communes traversées, l'enquête publique doit porter également sur la MECDU, Mise en Compatibilité des Documents d'Urbanisme, après examen conjoint des personnes publiques associées. Le dossier de mise en compatibilité doit être strictement circonscrit aux dispositions effectivement incompatibles et au seul périmètre du projet. La déclaration de DUP emporte alors mise en compatibilité des PLUi et PLU concernés.

3.10.1. Communes concernées

Parmi les 11 communes traversées par le projet et réparties sur 3 départements, 6 communes sont dotées de PLUi ou PLU qui présentent des incompatibilités avec le projet :

- Marseille (Bouches du Rhône)
- Saint-Cyr-sur-Mer (Var)
- La Garde (Var)
- La Crau (Var)
- Carnoules (Var)
- Cannes (Alpes Maritimes)

3.10.2. Examen des pièces du PLUi/PLU et propositions de mise en compatibilité

L'examen, sur chaque commune, des diverses pièces du dossier, met en évidence les incompatibilités entre PLUi/PLU et projet.

3.10.3. Rapport de présentation

Les rapports de présentation des villes les plus importantes font référence au projet LNPCA, de façon détaillée sur Marseille et plus sommaire à Cannes où est évoquée la réalisation d'une nouvelle gare TER sur le site de Cannes marchandises. Le projet n'est pas évoqué sur les communes du Var. Toutefois, le rapport de présentation n'étant pas une pièce opposable aux tiers, ce manque ne crée pas d'incompatibilité.

3.10.4. PADD - Projet d'Aménagement et de Développement Durable

Le PADD, pièce maitresse des PLU fait l'objet d'un examen détaillé sur chaque commune pour s'assurer de la compatibilité entre le projet et les orientations d'aménagement. Les politiques de développement et de mise en valeur des territoires traversés, s'expriment différemment selon les communes, mais dans tous les territoires on retrouve des orientations relatives au développement des transports en commun, des modes de déplacement doux, et de l'amélioration de la qualité de l'air :

- Développement des transports en commun,
- Développement du multimodal,
- Objectif d'amélioration de la qualité de l'air,
- Mise en valeur du potentiel existant.

3.10.5. OAP - Orientation d'Aménagement et de Programmation

Le projet intercepte des OAP dans plusieurs communes

- A Marseille, l'aménagement de la gare St Charles est au centre de l'OAP Quartiers libres,
- A Carnoules, le projet empiète sur une OAP compatible avec le projet,
- A St Cyr, le projet a dû s'adapter pour être compatible avec l'OAP "gare des Pradeaux".
- Pas d'OAP concernées à la Garde, la Crau et Cannes

3.10.6. Règlements d'urbanisme

ZONAGE

Le projet se heurte à plusieurs incompatibilités de zonage : des éléments de patrimoine, des espaces boisés classés, des alignements d'arbres, des espaces verts à protéger localisés sur l'emprise même du projet. Compte tenu des surfaces réduites, il est décidé de réduire ces éléments aux strictes surfaces nécessaires.

Le projet traverse en majorité des zones urbaines sur le département des Bouches du Rhône et des Alpes Maritimes, zones qui admettent les travaux prévus dans le projet. Par contre, il affecte des zones agricoles dans le Var, zone où les possibilités de travaux sont très limitées. Pour rendre le projet réalisable, certaines zones A de moindre valeur agricole sont rattachées aux zones urbaines ou naturelles mitoyennes. Un sous-secteur est créé dans la zone A pour admettre les dépôts durant la phase de chantier et sa remise en état aux usages agricoles à terme.

REGLEMENT ECRIT

La plupart des zones autorisent les travaux liés aux aménagements et équipements d'intérêt public, dans les dispositions générales et dans le règlement même des zones. Toutefois, les formulations sont générales et risquent de s'avérer insuffisantes au regard des travaux lourds qu'envisage le projet LNPCA (mouvements de sol, terrassements, nouvelles plateformes, murs de soutènement, reprise des ouvrages d'art, ouverture de voies nouvelles, reprise des réseaux, constructions nouvelles haltes et gares multimodales, démolitions, creusement tunnels et entonnements, zones de dépôts et de stockage provisoires pendant la phase chantier ...).

Aussi la MECDU propose une rédaction beaucoup plus détaillée de ces articles (autoriser les pistes d'accès, les installations, les aménagements, les constructions temporaires, les affouillements et exhaussements de sol ainsi que les dépôts et stockages de plein air ...) mais applicable exclusivement aux phases 1 et 2 du projet LNPCA, de façon à restreindre l'incidence de ce changement de règlement, dans l'espace et dans le temps.

JUSTIFICATION DE LA METHODE PAR LE MO

L'approche retenue consiste en la suppression ponctuelle et partielle de certains éléments graphiques incompatibles uniquement et l'intégration de règles dérogatoires facilitant la mise en œuvre du projet.

Cette approche :

- Est la moins impactante en termes d'évolutions apportées aux pièces de la traduction réglementaire. Seuls les éléments strictement identifiés comme incompatibles dans les périmètres de travaux ou dans les emprises définitives font l'objet d'une suppression (cette mesure représente à l'inverse une contrainte majeure pour SCNF réseau dont les marges de manœuvre seront d'autant plus limitées)
- Permet de ne pas remettre en cause les intentions d'aménagement globales et règles prévues par le PLU
- Permet de strictement encadrer les dérogations introduites, notamment pour veiller à la prise en compte du risque, de l'intégration paysagère, de l'environnement et d'être strictement limitée aux opérations visées (de nouveau une contrainte forte pour SNCF réseau)
- Permet de tenir compte des échanges préalables déjà effectués avec la commune et les habitants en amont, durant les phases de réflexion sur le projet. A titre d'exemple, les espaces verts protégés (EVP) et espace boisé classé (EBC) impactés sont uniquement réduits au droit des emprises des opérations et non pas supprimés entièrement.

3.10.7. Emplacements réservés (ER)

De nombreux ER, Emplacements Réservés empiètent sur l'emprise du projet tout au long de son parcours. Chaque PLUi/PLU donne lieu à l'établissement d'une liste des ER concernés, qui vont se trouver réduits des surfaces nécessaires au projet.

3.10.8. Servitudes d'attente

Dans les zones urbaines denses, sur Marseille et sur Cannes, des servitudes avaient été instaurées pour réserver des emprises au projet. Ces servitudes doivent être levées sur le périmètre concerné, pour permettre la réalisation du projet.

3.10.9. Documents supra communaux

Les dispositions du projet sont compatibles avec les documents supra-communaux dans tous les territoires étudiés.

3.10.10. Evaluation environnementale

L'étude conclut à une faible incidence de la suppression des espaces verts, des espaces naturels et des zones agricoles (taux très faible de prélèvement à l'échelle communale). La perte d'espaces naturels sera compensée par les aménagements paysagers. Les espaces agricoles retenus pour des aires de dépôts et de stockage temporaires seront remis en état pour l'agriculture après les travaux.

Les enjeux majeurs résident dans les problèmes de nature de sol, de présence d'eaux souterraines, de risques d'inondation, de bruit et de pollution qui vont se révéler en particulier en période de travaux. Ces problèmes nécessiteront des mesures spécifiques tout au long de la réalisation du projet.

3.10.11. Avis des personnes associées sur la demande de MECDU

Dans le cadre de l'examen conjoint (article L. 153-54-2° du code de l'urbanisme), 34 personnes publiques ont été consultées par les services de la Préfecture. 12 personnes publiques ont exprimé leur avis sur le dossier, dont 7 compétentes sur les 6 documents d'urbanisme mis en compatibilité :

- Métropole Aix-Marseille-Provence (26/11/21)
- Département des Bouches du Rhône (26/11/21)
- Ville de Marseille (10/11/21)
- Métropole Toulon Provence Méditerranée (04/11/21)
- Communauté de commune « Cœur du Var » (18/10/21)
- Commune de la Crau (19/10/21)
- Ville de Cannes (02/11/21)

Tous les avis exprimés sont favorables, ou favorables avec des réserves ou observations, tout en exprimant de nombreuses observations et propositions sur le projet. On ne note pas d'observation spécifique au dossier de MECDU.

La commune de la Garde qui s'est déclarée contre le projet de la Pauline ne s'est pas exprimée en réponse au préfet.

	Marseille	St Cyr	La Garde	La Crau	Carnoules	Cannes
PLU	PLUi approuvé en 2019 2 modifications	PLU 2016	PLU 2020	PLU 2012 Actualisé 2019 En révision	PLU 2019 En révision	PLU 2019
Rapport	Annonce les études en cours sur LGV		Aucune mention du projet			Evoque le projet d'une nouvelle gare TER sur le site de Cannes marchandise
PADD Les orientations compatibles avec le projet	<ul style="list-style-type: none"> - Garantir l'accessibilité du territoire à l'échelle métropolitaine, nationale et européenne, - Participer à l'articulation entre le développement urbain et les conditions de mobilité - Placer l'amélioration des conditions de déplacement au cœur du projet urbain 	<ul style="list-style-type: none"> - Requalifier le triangle : av. des Pradeaux / gare / av des Lecques - Développer équipements pouvant équilibrer : le stationnement les accès gare, la circulation, les modes de déplacement doux - Préserver les couloirs écologiques - Minimiser ou compenser le prélèvement de terres agricoles 	<ul style="list-style-type: none"> - Affirmer le rôle de la commune au sein de la métropole - Maitriser le développement urbain - Renforcer le rôle du centre-ville et nouvelle dynamique pour des polarités secondaires - Préserver le cadre de vie de qualité - Prise en compte risques et nuisances 	<ul style="list-style-type: none"> - Ville rurale préserver l'agriculture et l'environnement naturel - Ville solidaire, améliorer la qualité de vie - Ville active, préserver l'économie traditionnelle et diversifier les activités 	Aménagement d'un véritable pôle multimodal.	<p>Projet repris à plusieurs reprises dans le PADD qui exprime :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Des ambitions en matière environnementale, - Des objectifs en matière de développement durable et de transition énergétique.
OAP	Pas d'incompatibilité	1 OAP incompatible : Pradeaux/gare Déplacement de la gare et des espaces multimodaux au sud de la voie ferrée.	Pas d'OAP	Pas d'OAP	Pas d'incompatibilité	Pas d'OAP

	Marseille	St Cyr	La Garde	La Crau	Carnoules	Cannes
Zonage Les modifications	<p>Suppressions :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Un EBC au droit du passage à niveau de St Henri - Un alignement d'arbres de 34m sur le chemin de la Pelouque - Espace Vert protégé de catégorie 1 (4653m²) à St André - 2 alignements d'arbres (59m le long boulevard Bernabo) - Ripisylve du ruisseau des Aygalades et petit massif boisé avenue des Aygalades. (2374 m² d'EBC au tunnel St Louis) - Espaces verts de catégorie 2 (393m² au tunnel St Louis) - Quelques EVP à l'entrée Est du tunnel de la Parette (réduction de 6284m²) - 2283m² d'EBC - 2 éléments de patrimoine (canal, aqueduc) 	<p>Suppressions :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 1516m² EBC sont supprimés pour permettre la réalisation du projet - Le projet empiète sur la zone agricole qui fixe des limites restrictives aux travaux nécessaires au projet. Pour assurer la compatibilité du PLU avec le projet, les emprises nécessaires au projet (8201m² de zone A et 1471m² de zone N) sont rattachées aux zones urbaines riveraines. 	<ul style="list-style-type: none"> - Réduction de la zone A qui n'a pas vocation à accueillir le projet (affouillements et exhaussement de sol limités). - Passage en UI (22862m²). Ne concerne aucun espace cultivé et 8500m² déjà affectés aux voies et aux routes). - Délimitation, dans la zone A, d'un périmètre à l'intérieur duquel peuvent se dérouler les travaux (20313m²) à titre temporaire. Il sera remis en état à l'issue des travaux. 	<ul style="list-style-type: none"> - Réduction de la zone A qui n'a pas vocation à accueillir le projet - Passage en UZf (11869m²), dont 7000m² déjà affectés aux voies et aux routes). - Délimitation, dans la zone A, d'un périmètre à l'intérieur duquel peuvent se dérouler les travaux (2194 m²) à titre temporaire, avec remise en état à l'issue des travaux 	<p>La zone UF dédiée aux activités ferroviaires est étendue à l'ensemble du projet par souci de cohérence. Elle intègre : 2935m² de zone A, dont 1127 déjà occupés par les voies), des zones U et AU pour 20441m² au total, une zone AUe appartenant à SNCF réseau (22996m²),</p> <p>Un reliquat de zone A occupé par des voies est rattaché aux zones N.</p> <p>Délimitation, dans la zone A, d'un périmètre pouvant accueillir des travaux (3102 m²) puis remis en état.</p>	<p>Suppressions :</p> <ul style="list-style-type: none"> - EBC réduit de 390m² pour le passage d'une nouvelle voie, - EVP réduit de 614m² pour accueillir un espace chantier (partie occupée actuellement par parking et boulodrome - 2EVP situés dans la bifurcation Cannes-Grasse (423m² et 965m²) peuvent être mobilisés en phase de travaux, avec remise en état. - 3 arbres remarquables (dont 1 déjà disparu) situés sur l'emprise ferroviaire et en bordure de voie à élargir - 2 servitudes de vue incompatibles avec le projet de construction de la gare TER et des parkings en hauteur

	Marseille	St Cyr	La Garde	La Crau	Carnoules	Cannes
	St Pierre) à la Parette					
Règlement	<p>Le règlement est revu pour autoriser plus largement les travaux destinés aux projets ferroviaires.</p> <p>Dans la zone UEa2 de la Blancarde, les interventions envisagées dans les emprises sont précisées.</p> <p>Par dérogation, la suppression/démolition partielle du canal et de l'aqueduc St Pierre, est autorisée dès lors qu'elle répond à une nécessité technique liée au projet ferroviaire des phases 2 et 2 de la LNPCA.</p>	Le règlement est revu pour autoriser plus largement les travaux destinés aux projets ferroviaires.	<p>Ajout dans les dispositions générales d'un article autorisant les activités ferroviaires sous conditions en U et AU.</p> <p>Instauration en zone A d'un périmètre pouvant accueillir des travaux à titre temporaire avec remise en état à la fin des travaux.</p> <p>Dérogation aux normes de construction en zone UI et UG pour le bâtiment voyageurs)</p>	<p>Ajout dans les dispositions générales d'un article autorisant les activités ferroviaires sous conditions en U et AU.</p> <p>Instauration en zone A d'un périmètre pouvant accueillir des travaux à titre temporaire avec remise en état à la fin des travaux (2194m2)</p>	Ajout de règles spécifiques au projet afin d'autoriser les travaux ferroviaires et de déroger aux règles de gabarit. Instauration en zone A d'un périmètre pouvant accueillir des travaux à titre temporaire avec remise en état à la fin des travaux.	<p>Précisions nécessaires pour permettre les travaux relatifs aux équipements ferroviaires en U et UA, sous conditions temporaires et strictement relatifs aux travaux de phase 1 et 2 de la LNPCA</p> <p>Introduction de règles dérogatoires en zone URr pour le projet (mouvements de sol, pistes d'accès, dépôt de matériaux, aménagements divers gabarit, etc.)</p>
ER	Révision de la liste des ER sur les parties qui concernent le projet. Engager des échanges avec la Métropole.	Suppression ou réduction des ER, pour être en concordance avec le projet.			3 ER réduits et 1 agrandi pour le rétablir une voie. Echanges engagés avec les bénéficiaires	Plusieurs ER à revoir Des suppressions totales, et des suppressions partielles
Servitude d'attente	<p>Servitudes d'attente levées sur :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 2077m2 à St Charles - 5,2ha pour le bloc ouest, 					Servitude d'attente de projet à lever sur 16,8ha

	Marseille	St Cyr	La Garde	La Crau	Carnoules	Cannes
	<ul style="list-style-type: none"> - 18,2ha à la Blancarde, - 15ha à Parette <p>Le périmètre d'attente de l'EP Euromed, ne sera pas modifié mais intégrera une dérogation pour permettre les activités ferroviaires</p>					
E.E. Enjeux majeurs	<ul style="list-style-type: none"> - Zone urbaine dense sensible (habitat, activités, réseaux) en particulier quartiers St Charles et corridor ouest, - Présence de masses d'eaux souterraines - Risques de remontée de nappes, d'inondation, et de ruissellement - Forte exposition aux risques de pollution et aux nuisances phoniques, - Sensibilité paysagère des zones traversées - Patrimoine naturel et architectural à préserver 	<ul style="list-style-type: none"> - Présence d'une masse d'eau affleurante (calcaires du bassin du Bausset et du massif des Calanques) - Risques d'inondation débordement et affleurement des cours d'eau et ruissellement - Sensibilité trame verte et bleue - Vignoble AOC. Mesures ERCP- 	<ul style="list-style-type: none"> - Zones humides - Viticulture AOC - Risques technologiques (SEVESO) - Présence d'eaux souterraines à très faible profondeur - Risques de débordement de nappe et de crues du fleuve côtier de l'Eygoutier - Aire d'adhésion du parc naturel de Port Cros - Exposition aux nuisances sonores). <p>Mesures ERCP</p>	<p>Agriculture et viticulture AOC</p> <p>Mesure ERC : travaux proportionnés et remise en état des zones agricoles après travaux.</p> <p>Risques technologiques SEVESO</p> <p>Présence d'eaux souterraines à très faible profondeur, risques de débordement de nappe et de crues du fleuve côtier de l'Eygoutier</p> <p>Aire d'adhésion du parc naturel de Port Cros.</p>	<p>Présence de masses d'eau souterraines affleurantes à 20m de profondeur</p> <p>Secteur sensible tortue d'Hermann, Serincini, Bouscarle de Cetti</p> <p>Mesures ERC</p>	<p>Présence de masses d'eau souterraines en particulier à Canne la Bocca</p> <p>Risques d'inondation élevés (ruissellement, débordement, remontée de nappes, submersion marine) PPRi de la Siagne</p>

	Marseille	St Cyr	La Garde	La Crau	Carnoules	Cannes
Documents supra-communaux	Compatibilité du PLUi avec le STRADDET, SCOT, PDU, PEB, PLH et le PCAEM.	Compatibilité avec le STRADDET et le SCOT Provence Méditerranée (32 communes autour de Toulon)	Compatibilité avec le STRADDET et le SCOT Provence Méditerranée (32 communes autour de Toulon)	Compatibilité avec le STRADDET et le SCOT Provence Méditerranée (32 communes autour de Toulon)	Compatibilité avec le STRADDET et le SCOT Provence Méditerranée (32 communes autour de Toulon)	Compatible avec SRADDET, DTA, SCOT ouest alpes maritimes, loi littorale
Les Avis	<p>Avis favorable de principe du Département des Bouches du Rhône qui souligne l'attention particulière à porter à la gestion des risques de pollution des nappes phréatiques lors des travaux.</p> <p>Avis favorable de la Métropole pour le développement des systèmes de mobilités vers des transports collectifs, et opportunité de développement du rayonnement de la métropole. Emet des réserves sur les points sensibles du projet (St André, Bassens, rayonnement de la gare St Charles, contraintes de dépôts des déchets)</p>	Pas d'avis exprimé	<p>Le dossier de MECDU précise que la commune de la Garde est défavorable au projet de réaménagement de la gare de la Pauline. Le projet devra être plus ambitieux sur les conditions de desserte</p> <p>(Problème de sécurité, saturation des accès aux axes routiers, manque de cheminements doux sécurisés)</p>	<p>Avis favorable de la commune de la Crau qui</p> <p>Considère que</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les incidences de la mise en compatibilité restent très limitées, que - Les solutions apportées (terrier) permettent de réduire les impacts - Rétablir le chemin des Tourraches et engager une étude de circulation - Renforcer les aires de stationnement <p>Avis favorable de la Métropole Toulon Provence méditerranée, avec recommandations :</p>	<p>Avis favorable de la Communauté de Communes "cœur du Var" sous réserve de :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Modifications sur 2 pont- rails, - Réduction de la voie de stockage, - Traitement multimodal de la gare. 	<p>Avis favorable de la ville de Cannes sous réserve :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Que les suppressions d'espaces verts soient compensées au m2 près. Remise en cause de deux suppressions. - S'assurer de ne pas aggraver les risques d'inondation (PPRI) - Intégrer le pont cadre dans le projet pour la transparence hydraulique. - Vigilance lors des phases de chantier.

	Marseille	St Cyr	La Garde	La Crau	Carnoules	Cannes
	<p>Avis favorable de la Ville de Marseille, avec réserves :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Assurer un rétablissement satisfaisant des circulations à St André et l'intégration de la halte - Pas d'augmentation du fret - Maitriser les nuisances aux riverains du tunnel St Louis - Assurer le relogement des habitants de la cité Bassens - Solutions alternatives au renforcement du faisceau d'Arenc - Assurer l'ouverture de la gare St Charles de tous côtés 			<ul style="list-style-type: none"> - Prendre en considération la remarque de la Crau sur les connexions réseau routier et autoroutier avec les gares - Nécessité de renforcer le stationnement aux abords de toutes les gares (demandes exprimées par la Garde et la Crau) 		

3.11. CONCERTATIONS, DECISIONS MINISTERIELLES, LOI D'ORIENTATION DES MOBILITES (LOM)

Depuis le débat public de 2005, les phases successives de concertation avec le territoire régional ainsi que les diverses décisions ministérielles ont contribué à faire évoluer le projet de la LGV PACA est devenu à partir de 2018, la LNPCA, projet indépendant et “autoporteur” des phases 1 & 2, objet la présente enquête publique.

La Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) n°2019-1428 du 24 décembre 2019 est venue confirmer les grands principes de l'intervention.

Comme rappelé en supra (1.1- Objet de l'enquête et 2.1.2.1.- Les objectifs), les 3 objectifs initiaux du projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur étaient :

1. Ouvrir la région Provence-Alpes-Côte d'Azur aux autres régions françaises
2. Faciliter les déplacements à l'intérieur de la région
3. Constituer le système ferroviaire intégré et le chaînon manquant de l'arc méditerranéen Barcelone- Marseille-Gênes

Les évolutions successives du projet ont priorisé le 2^{ème} objectif pour en faire un projet à part entière - appelé phases 1 et 2 - indispensable pour améliorer les services TER des métropoles régionales.

La décision ministérielle du 7 juin 2021 a validé le programme des opérations constitutives du projet des 2 phases. Elle a, par ailleurs, demandé la réalisation d'un programme d'études, dès 2022, permettant de préparer les concertations concernant le projet des sections de lignes nouvelles (phases 3 et 4) qui devront faire l'objet d'une nouvelle saisine de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP).

3.12. ELEMENTS D'INFORMATION SUR LES SECTIONS DE LIGNES NOUVELLES ULTERIEURES (HORS PROJET MIS A L'ENQUETE)

3.12.1. Présentation

>>> La quatrième voie entre La Blancarde (Marseille) et La Penne-sur-Huveaune

Cette section a fait l'objet d'études détaillées car elle était initialement prévue dans le programme des phases 1 et 2. Elle a été reportée en raison d'un bilan socio-économique défavorable.

Des aménagements spécifiques sont envisagés aux gares de La Pomme, de Saint-Marcel, de La Barasse et de La Penne-sur-Huveaune.

>>> La section Aubagne - Toulon

Un passage en tunnel sous Aubagne et sous le massif du Coudon serait prévu.

>>> La section Le Muy - Les Adrets

Elle comprendrait une gare nouvelle au droit du Muy, un passage en tunnel dans les secteurs les plus contraints du massif de l'Esterel.

»» **La section Les Adrets- Cannes**

Cette section serait proposée intégralement en tunnel débouchant sur la gare TGV de Cannes-La Bocca.

»» **La section Cannes- Sophia Antipolis- Saint-Laurent-du-Var**

Elle serait essentiellement réalisée en tunnel. La gare de Sophia-Antipolis serait implantée aux Clausonnes.

Les sections de lignes nouvelles n'ont fait l'objet que d'une définition de principe (ZPP, Zones de Passage Préférentielles...) qui pourrait être réinterrogée à l'occasion d'un nouveau débat public.

La moitié du linéaire de ces nouvelles lignes entre Marseille et Nice serait réalisée en tunnel (environ 80 km).

3.12.2. Coût des sections de lignes nouvelles

Le Protocole d'intention relatif au financement de la LNPCA fait état d'un coût indicatif pour ces phases 3 et 4 de 11 milliards d'euros.

« Les Co-financeurs du projet se sont engagés sur leur capacité de financement à l'horizon de ce projet. Ils confirment leur volonté de permettre la réalisation des sections de lignes nouvelles dans la continuité des phases 1 et 2... mais ne s'engagent pas sur un financement de ces phases. »

3.12.3. Phasage de sections de lignes nouvelles

Phase 3 : 2034 – 2043

Phase 4 : 2039 – 2050

4. LES AVIS

4.1. AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE

4.1.1. *Synthèse de l'Avis de l'Autorité environnementale*

L'Ae constate que le projet vise à la fois à augmenter l'offre ferroviaire et à améliorer sa fiabilité tout en réduisant les temps de parcours pour les voyageurs, mais aussi à préserver le développement du fret ferroviaire. Il prévoit de créer de nouvelles gares ou haltes (gare souterraine traversante de Marseille-Saint-Charles, Cannes -La Bocca, Saint-André) et de transformer des gares existantes (aéroport de Nice, La Pauline, Saint-Cyr-sur-Mer) pour renforcer leur intermodalité, en lien avec des projets urbains structurants, en s'appuyant sur la régénération en cours des installations de signalisation. Il comprend de nombreux ouvrages d'art dont une traversée souterraine de Marseille de plus de 8 kilomètres.

Selon l'Ae, l'étude d'impact, constituée d'une étude générale et de treize cahiers territoriaux, est très lisible, et parfois novatrice comme sur l'évaluation des gaz à effet de serre, la vulnérabilité au changement climatique, ainsi que l'utilisation de l'analyse socio-économique dans l'appréciation des variantes, même si les analyses présentées ne sont pas toujours convaincantes. Mais, au stade d'une déclaration d'utilité publique, elle est cependant assez incomplète sur d'autres aspects importants, notamment la prise en compte des risques géologiques, la gestion des déblais et l'appréciation correcte des nuisances sonores à terme. Les cahiers territoriaux sont de qualité inégale ; celui de la gare Nice aéroport TGV devrait être intégralement repris.

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Ae sont : la capacité du projet à répondre à ses objectifs environnementaux de transfert modal (voyageurs et fret) dans une région où les infrastructures routières sont saturées et la qualité de l'air dégradée; la résilience du projet aux risques naturels, en particulier dans plusieurs secteurs urbains très vulnérables ; 'intégration urbaine du projet et la réduction des nuisances (bruit et vibrations); la maîtrise de l'urbanisation induite par le projet et la préservation de la biodiversité, notamment les habitats naturels et espèces protégées, les continuités écologiques et les zones humides; la qualité des eaux superficielles et souterraines; l'amélioration de la qualité de l'air, ainsi que la réduction des consommations énergétiques et des émissions de gaz à effet de serre.

L'Ae recommande principalement de compléter l'étude d'impact en y incluant toutes les opérations pouvant être considérées comme des « travaux associés » à la LNPCA ou préalables à sa réalisation, notamment certains projets urbains, et en réévaluant le cumul des incidences (inondations, bruit, paysage) du projet dans son ensemble avec celles des projets voisins importants. Elle recommande en particulier de renforcer la cohérence du projet avec les programmes de travaux routiers, à l'échelle régionale et au voisinage de chaque gare, en particulier pour renforcer leur accessibilité en transports en commun et modes actifs, et ainsi les incidences positives du projet sur la qualité de l'air et les émissions de gaz à effet de serre.

Elle recommande également de prendre en compte l'ensemble des services (voyageurs et fret) rendus possibles par le projet pour en apprécier les incidences à court, moyen et long terme (2050), notamment en termes de nuisances sonores. Elle recommande enfin d'intégrer dans l'analyse des variantes, puis celle des incidences, les effets sur l'urbanisation et l'artificialisation des sols.

4.1.2. Mémoire en réponse du Maître d'Ouvrage à l'Ae

Le maître d'ouvrage constate que l'Ae a rendu un avis équilibré sur le dossier d'enquête publique du projet des phases 1 & 2 de LNPCA, et qu'elle en souligne la lisibilité et l'aspect novateur sur l'évaluation des gaz à effet de serre, la vulnérabilité au changement climatique ainsi que l'utilisation de l'analyse socio-économique dans l'appréciation des variantes.

Il prend acte par ailleurs de ses recommandations de compléter l'étude d'impact en y incluant ce qu'elle considère comme des « travaux associés ou préalable à sa réalisation ». Ces compléments concernent certains projets urbains, des projets d'accessibilité routière qui pourraient améliorer les incidences positives du projet (§1), mais aussi des projets et services ferroviaires non définis à ce jour (§2). L'Ae recommande également notamment dans le domaine acoustique de considérer le bruit cumulé issus des infrastructures autres que ferroviaires dans la comparaison des incidences du projet avec les seuils règlementaires (§3). Enfin, la résilience du projet aux risques naturels est également détaillée (§4). Le maître d'ouvrage dans son mémoire en réponse prend en considération l'ensemble des recommandations de l'Ae selon les orientations suivantes :

SUR L'INTEGRATION DES PROJETS URBAINS ET ACCESSIBILITE ROUTIERE

L'observation de l'Ae porte principalement sur les gares de Nice aéroport, Cannes grand ouest, Saint-Cyr-sur-Mer, Quartiers libres autour de la gare Saint-Charles et Euro méditerranée dans la zone d'Arenc à Marseille.

D'une manière générale, le maître d'ouvrage considère qu'aucun projet urbain n'est « associé » ou préalable au projet LNPCA, au point de constituer un même « projet » au sens de la directive européenne 2001/92/UE :

- Les projets urbains (Grand Arénas à Nice, Cannes Bocca Grand Ouest, Pradeaux-Gare à Saint-Cyr-sur-Mer, Quartiers Libres à Marseille, pour ne citer que les plus emblématiques) ont émergé indépendamment du projet ferroviaire d'une volonté des collectivités locales de restructurer leur territoire. Ils sont d'ailleurs le plus souvent antérieurs au projet des phases 1 & 2 tel qu'il a été défini par le COI.
- Les opérations ferroviaires sont nécessaires à l'atteinte des objectifs fixés au projet des phases 1 & 2 : qu'il s'agisse d'alternats, d'installations d'origine-terminus (aménagement pour des trains terminus) ou de gare souterraine évitant de nombreux cisaillements, les projets de gare seraient nécessaires en toute hypothèse pour garantir la fréquence des TER et la performance du système, même si les projets urbains n'avaient pas vu le jour ou s'ils s'interrompaient.
- Bien évidemment, dans une logique d'aménagement optimal du territoire, le maître d'ouvrage a conduit un travail partenarial avec les collectivités concernées pour renforcer l'articulation et les synergies des différents projets, mais sans que ça les rende indissociables. En particulier, sur Cannes et sur St-Cyr-sur-Mer, plus particulièrement cités par l'Ae, le déplacement de la gare est indispensable pour permettre les installations d'origine – terminus nécessaires à l'objectif des navettes métropolitaines. Les sites des gares existantes sont trop exigus pour permettre ces aménagements sans impacts inacceptables sur le tissu urbain. Par ailleurs, les projets urbains ont émergé indépendamment du projet ferroviaire, et lui sont antérieurs. Le choix des nouveaux sites de gare a pris en compte plusieurs paramètres, dont la cohérence avec les projets urbains. Dans les deux cas, les centres de gravité du projet urbain et du projet de gare projets sont clairement disjoints, ce qui n'a pas empêché SNCF-Réseau de travailler étroitement avec les collectivités pour concevoir le projet le plus cohérent avec les ambitions du territoire. Les projets urbains de Cannes Grand Ouest et de Saint-

Cyr-sur-Mer sont donc dissociables de la LNPCA au regard de leurs caractéristiques. En parallèle, dans l'esprit de la demande de l'Ae et pour respecter l'objectif général d'évaluation globale des incidences permettant de mieux protéger et préserver l'environnement, le maître d'ouvrage approfondit dans le chapitre des effets cumulés l'interface et les interactions entre les projets des phases 1 & 2 de LNPCA et ces projets urbains. Avec les éléments qui lui sont fournis, il mène d'ores et déjà une analyse des effets cumulés sur l'environnement, et il met en parallèle le planning et les étapes réglementaires de ces projets avec les projets ferroviaires. Il complètera ces analyses en Avant-Projet lors que ces projets auront un niveau d'avancement rendant possible cette analyse.

SUR LES SERVICES ET PROJETS FERROVIAIRES COMPLEMENTAIRES A PRENDRE EN COMPTE

L'Ae recommande d'intégrer l'ensemble des services ferroviaires rendus possibles pour en apprécier les incidences à court, moyen et long, termes. Cette recommandation est possible pour les projets existants, définis en service ou en infrastructure et dans le cadre des objectifs du projet des phases 1 & 2. En ce qui concerne Marseille Vintimille, le projet rend possible l'insertion de sillons fret supplémentaires sans qu'il soit possible de dimensionner la demande commerciale envisageable sur cet axe. Pour cette raison, ces circulations fret supplémentaires n'ont pas été prises en compte ni dans l'évaluation socio-économique ni dans l'étude d'impact. Le MOA s'engage à intégrer ces circulations dans les études d'avant-projet qui vont être amorcées en 2022 pour prendre en compte l'impact potentiellement généré dans les zones de travaux. Pour les ouvrages nécessaires à la robustesse du système mis en service, mais aussi anticipateur de services complémentaires portés par des projets futurs dans l'étoile marseillaise, les études acoustiques sont enrichies avec l'impact mesuré dans les zones de travaux de ces ouvrages avec ces services supplémentaires connus définis avec l'autorité organisatrice des mobilités. C'est le cas du tunnel de Saint-Louis. En revanche, il n'est pas possible d'intégrer dans l'étude d'impact des projets dont la faisabilité reste à garantir, dont le service et les infrastructures ne sont pas réellement connus par échéance, et qui sont impossibles à tracer en termes de sillon avec les seules infrastructures prévues par le projet des phases 1 & 2. C'est le cas des projets éventuels de développement du fret souhaités par le port sur la ligne de Marseille à l'Estaque. Par ces remarques, l'Ae met en lumière la nécessité réelle de clarifier les différents niveaux de services ferroviaires suivant leurs réalités et leurs échéances. Le maître d'ouvrage exposera de manière didactique et synthétique la liste et la raison d'être de tous ces services.

SUR LA BONNE REFERENCE REGLEMENTAIRE A PRENDRE EN COMPTE SUR LES DOMAINES ACOUSTIQUES

Règlementairement, l'arrêté du 8 novembre 1999 spécifie bien que les seuils à respecter doivent l'être de manière mono source, ce qui est le cas pour le calcul des seuils de LAeq¹. Pour autant le maître d'ouvrage respectera les textes réglementaires en vigueur, tout en s'efforçant, de manière indicative, de mesurer l'impact cumulé multi sources sur certaines zones spécifiques :

- Sur la zone de jumelage de la ligne de Marseille à l'Estaque et de la route départementale RD4 à Saint André
- A la Pauline
- A Cannes Grand Ouest au niveau du SICASIL

¹ Indicateur énergétique le plus connu, car utilisé dans la réglementation française, le LAeq (niveau continu équivalent exprimé en dB(A)) correspond au niveau sonore moyen sur une période déterminée

- A Nice aéroport avec la prise en compte de l'aéroport. Dans ces zones, le maître d'ouvrage prévoit en effet des mesures complémentaires non obligatoires réglementairement pour réduire les effets sonores du contact rail / roues au niveau de la voie courante et des aiguillages.

SUR LES RISQUES NATURELS

L'Ae insiste sur une meilleure prise en compte formelle du risque sismique, d'inondations et de raz de marée. Des clarifications sont apportées dans le mémoire, notamment sur le respect des référentiels réglementaires, pour les séismes comme pour les inondations.

Formellement, le maître d'ouvrage prend en considération les recommandations de l'Ae de la manière suivante :

- »» **Reprise complète du cahier territorial de Nice Aéroport²**
- »» **Adaptation du cahier territorial du Corridor Ouest de Marseille³ pour y clarifier la non prise en compte du fret**
- »» **Adaptation de la partie 5 du Tome C1⁴ en cohérence avec les précédentes précisions**
- »» **Renvoi au mémoire en réponse pour les autres pièces**
- »» **Adaptation du Résumé mon technique avec les précédentes modifications**

4.2. AVIS DU SGPI - SECRETARIAT GENERAL POUR L'INVESTISSEMENT

4.2.1. Présentation du projet

Le SGPI rappelle d'abord la pauvreté du réseau ferré de la région au regard de sa population et de son activité. La ligne unique entre Marseille et Vintimille a été construite en 1860 et sa structure est insuffisante pour proposer des trains quotidiens fiables et fréquents.

Il rappelle ensuite le contenu du projet mis à l'enquête publique qui a pour objectif l'augmentation de l'offre, la réduction des temps de parcours, l'amélioration de la fiabilité, la préservation du fret ferroviaire, la création de nouvelles gares et la synergie avec les projets urbains :

- En phase 1 : démarrage des travaux en 2023 pour une mise en service en 2030 de la gare de Nice-Aéroport, du réseau métropolitain toulonnais et des aménagements de surface de la gare Saint Charles à Marseille
- En phase 2 : démarrage des travaux en 2026 pour une mise en service en 2035 La navette azurée Cannes-Nice et la traversée souterraine de Marseille

Il évoque les phases 3 et 4 qui donneront lieu à de nouvelles procédures.

² Cf. page 170 du mémoire en réponse

³ Cf. page 195 du mémoire en réponse

⁴ Pièce C1 du dossier d'enquête : ETUDE D'IMPACT – PARTIE 5 : INCIDENCES ET MESURES DU PROJET

4.2.2. Rapport de contre-expertise

Le SGPI a nommé quatre experts qui ont remis leur rapport le 22 novembre 2021, l'essentiel de ce rapport est résumé ci-dessous :

- Après de nombreux débats et des évolutions importantes du projet, celui-ci a enfin fait l'objet d'un consensus entre les différents partenaires. Bien qu'il soit incomplet, ce projet est probablement le meilleur possible en l'état actuel des choses.
- Le coût de la phase 1 est de 898 M€, celui de la phase 2 est de 2648 M€
- Le DESE, Dossier d'Evaluation Socio-Economique, est globalement bien fait malgré quelques améliorations possibles qui se traduisant par la première recommandation.

4.2.3. Avis du SGPI

L'Avis du SGPI souligne la grande qualité du dossier et l'attitude très coopérative du porteur de projet pour répondre aux questions formulées pendant la procédure.

Le SGPI note que le plan de financement respecte les grands principes de la LOM, Loi d'Orientation des Mobilités.

Cependant, le dossier n'éclaire qu'imparfaitement la rentabilité de l'investissement. En effet, le SGPI note la valeur très largement positive de la VAN-SE, Valeur Actualisée Nette Socio-Economique, en considérant que le dossier apporte la preuve de sa valeur sur les longues distances mais ne parvient pas à le faire sur le plan des déplacements du quotidien.

Suite au rapport de contre-expertise, le SGPI émet un avis favorable avec 4 recommandations :

- Compléter la pièce D (Dossier d'Etude Socio-Economique) afin de permettre une meilleure compréhension de l'articulation des opérations,
- Compléter la description des projets de transports collectifs urbains induits par les nouvelles offres ferroviaires, notamment autour des principales agglomérations concernées (Marseille, Toulon, Nice),
- Utiliser dans l'Etude Socio-Economique une PRI Provision pour Risques au moins égal à 15%,

Joindre au dossier une explication sur l'ERTMS, assortie d'une analyse de risques.

4.2.4. Mémoire en réponse du Maître d'Ouvrage au SGPI

Dans son mémoire en réponse au Rapport de contre-expertise et Avis du SGPI, le Maître d'Ouvrage a complété la pièce D par des annexes comportant des fiches de synthèse regroupant les opérations en 5 grandes composantes.

Il a également pris en considération la recommandation sur la description des projets de transports collectifs urbains induits par les nouvelles offres ferroviaires.

Le Maître d'ouvrage joint aussi des compléments d'information sur le projet HPMV ainsi qu'une analyse des risques relatifs à l'interface entre le projet HPMV et le projet des phases 1&2 de la LNPCA.

Concernant la recommandation sur le niveau de la PRI, Provision pour Risques, le Maître d'ouvrage a produit les calculs de rentabilité du projet en intégrant la totalité de la PRI à hauteur de 15,9%. Les résultats ont été intégrés dans la version finale du dossier d'enquête publique. Ces calculs prennent également en compte les compléments recommandés dans le rapport de contre-expertise.

Les contre-experts regrettent que certains bénéfices élargis de l'opération n'aient pas été pris en compte dans le calcul de la VNA-SE, comme la contribution à la limitation de l'étalement urbain ou l'amélioration de la productivité des entreprises. Ces valorisations d'effets positifs n'ont pas été intégrées dans le bilan socio-économique exprimé en termes monétaires. Cela conduit à une sous-estimation de la VAN-SE. Le Mo explique qu'il s'est appuyé sur la méthodologie de la DGTIM pour les projets de transport dont le référentiel d'évaluation ne prend pas en compte de façon quantitative les types d'effets mentionnés.

4.3. AVIS DES COLLECTIVITES

4.3.1. *Conseil départemental des Bouches du Rhône*

Avis favorable de principe malgré l'impossibilité de délibérer dans les délais impartis. Le conseil départemental a été associé à l'élaboration du projet par SNCF Réseau.

4.3.2. *Communauté de communes Cœur du Var*

Par délibération en date du 26 octobre 2021, la Communauté de communes Cœur du Var a émis un avis favorable sous réserve des remarques suivantes :

- Les abris voyageurs en gare sont généralement en mauvais état, les traversées piétonnes des voies sont dangereuses
- A Carnoules, le pont-rail sur la RD13 devrait être redimensionné. La hauteur du Pont-rail "maison neuve" doit être conservée. La gare devrait être traitée comme pôle multimodal
- A Puget-Ville : étudier la création d'un stationnement et la fermeture du passage à niveau de la Ruol

4.3.3. *Ville de Marseille*

Par délibération en date du 10 novembre 2021, la Ville de Marseille a émis un avis favorable avec les réserves suivantes :

- La ville ne peut accepter la suppression de deux passages à niveau dans le secteur Saint André tant que la reconstitution de la circulation ne soit effective
- L'engagement de ne pas augmenter la circulation du FRET doit absolument être tenu !
- Des précisions sont demandées à RFF concernant la qualité de la halte de Saint André et de son impact sur le quartier
- Une attention particulière sera portée aux impacts de l'élargissement du tunnel de Saint Louis
- La ville regrette la destruction programmée de la cité Bassens et souhaite qu'une attention particulière soit portée au relogement des habitants
- La ville conteste le choix d'aménager un site de maintenance à Arenc, trop proche d'un quartier urbanisé
- Elle souhaite un dialogue urgent avec la métropole en vue d'établir un projet urbain de qualité autour de la gare Saint Charles
- RFF prévoit d'assurer les objectifs du projet sans la quatrième voie dans la vallée de l'Huveaune, la ville en accepte l'augure mais suivra cette affaire avec attention

4.3.4. Ville de la Crau

Par délibération en date du 19 octobre 2021, la Ville de la Crau a émis un avis favorable avec les réserves suivantes :

- L'augmentation du trafic ferroviaire risque d'augmenter le temps d'attente au passage à niveau de la gare d'où le souhait d'envisager, avenue de la gare, un passage routier inférieur.
- Plus généralement, une étude globale de la circulation dans le secteur est indispensable.

4.3.5. Commune de Cuers

Par délibération du 21 octobre 2021, la commune de Cuers a émis un avis favorable au doublement de la fréquence des TER et à la sécurisation des traversées de voies mais demande une amélioration rapide et significative de l'accueil des voyageurs.

4.3.6. Ville d'Antibes

Par délibération du 1er octobre 2021, la Ville d'Antibes considère que le projet dans ses phases 1 et 2 améliore grandement l'offre ferroviaire sans impacter le territoire communal, le conseil émet un avis favorable tout en demandant que la phase 2 soit anticipée afin de la réaliser en même temps que la phase 1

4.3.7. Commune de Grasse

Par délibération du 9 novembre 2021, la commune de Grasse a émis un avis favorable

4.3.8. Communauté d'agglomération du Pays de Grasse

Par délibération du 4 novembre 2021, la Communauté d'agglomération du Pays de Grasse a émis un avis favorable

4.3.9. Ville de Cannes

Par délibération du 2 novembre 2021, la Ville de Cannes a émis un avis favorable avec des réserves concernant la mise en compatibilité du PLU.

Des désaccords subsistent en effet sur la suppression d'espaces verts sur deux sites en particulier (rue Louis Braille et résidence "mer et plages") sur lesquels des installations de chantier sont envisagées.

4.3.10. Métropole d'Aix-Marseille Provence

Par courrier en date du 9 novembre 2021, et compte tenu de sa saisine tardive, la métropole n'a pas été en mesure de formuler un avis délibéré.

Elle a cependant eu l'occasion de faire valoir ses points de vue lors de l'élaboration du dossier, ce qui l'amène à émettre un avis favorable tout en attirant l'attention sur plusieurs sujets : impacts sur le Centre de Transfert des Déchets (ce problème est détaillé dans une annexe à la lettre), démolition de la cité Bassens, suppression du passage à niveau de Saint André, intégration de la future gare Saint Charles dans un projet urbain complet sur ses 4 côtés.

4.3.11. Métropole Toulon Provence Méditerranée -TPM

Par un courrier en date du 4 novembre 2021, le président de TPM émet un avis favorable au projet, avis qui sera présenté à l'assemblée délibérante. Il se félicite des coopérations qui permettent l'aménagement des pôles d'échange de Saint Musse et de la Chaberte, il soutient les observations formulées par les communes de La Garde et de La Crau et approuve l'intégration des communes de Saint Cyr et Carnoules (hors TPM) dans le dispositif.

4.3.12. Communauté de communes de la Vallée du Gapeau - CCGV

Par une délibération en date du 15 octobre 2021, la Communauté de communes de la Vallée du Gapeau émet un avis favorable.

Toutefois, la CCGV demande la requalification des quais de la gare de Solliès-Pont en particulier pour faciliter l'accès des trains aux personnes à mobilité réduite.

4.3.13. CDNPS Commission Départementale de la Nature des Paysages et des Sites

La CDNPS des Alpes -Maritimes a donné un avis favorable en date du 20 Octobre 2021 à la demande de réduction d'EBC à Cannes. Il s'agit d'une réduction de 390m² ((0,039 ha) sur l'EBC couvrant le square de Morès d'une superficie de 361,50ha, soit une diminution de 0,01%. Cet EBC ne fait pas partie des EBC considérés comme les plus significatifs de la commune dans le PLU approuvé en 2019.

Aucun EBC significatif n'est concerné dans les Bouches-du-Rhône ni le Var, la CDNPS de ces 2 départements n'a donc pas été sollicitée pour un avis.

4.3.14. Procès-Verbaux d'examen conjoint

4.3.14.1. Bouches-du-Rhône

En date du 19 Octobre et 15 Novembre 2021, la DDTM des Bouches-du-Rhône a examiné avec les PPA, Personnes Publiques Associées, les mises en compatibilité nécessaires à la réalisation des phases 1&2 du projet LNPCA sur la commune de Marseille.

4.3.14.2. Var

En date du 9 Novembre 2021, la DDTM du Var a examiné avec les PPA les mises en compatibilité nécessaires à la réalisation des phases 1&2 du projet LNPCA. Cela concerne les communes de Carnoules, La Crau, La Garde, Saint-Cyr-sur-Mer.

4.3.14.3. Alpes-Maritimes

En date du 2 Novembre 2021, la DDTM des Alpes-Maritimes indique que la Ville de Cannes est concernée au titre de :

- Réduction des espaces verts protégés : Cannes Centre, Résidence Mer Plage, Château de la Mer
- Réduction des EBC
- Suppression des servitudes d'attente de projet mises en place en 2019 dans le secteur de Cannes Grand Ouest (16,8 ha)

- Suppression des symboles graphiques représentant des arbres remarquables,
- Modification du règlement du PLU
- Suppression ou réduction d'ER Emplacements Réservés
- Risque inondation et dévoiement de la Frayère.

5. ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE

5.1. ORGANISATION DE L'ENQUETE

5.1.1. Désignation de la commission d'enquête

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

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

La Commission d'enquête est composée de :

Président :

Monsieur Maurice COURT

Membres :

Monsieur Frédéric ALLAIN

Monsieur Bernard ALTENBACH

Monsieur Bernard ARGIOLAS

Monsieur Jacques BRANELLEC

Madame Fabienne CARRIAS-BOURGOIN

Madame Caroline CERRATO

Monsieur Olivier FERNANDEZ

Monsieur Bernard GUEDJ

Monsieur Jean-Marc GUSTAVE

Monsieur Léonard LOMBARDO

Monsieur Jean-Pierre PERRIN

Madame Catherine PUECH

Monsieur Christian RAVIART

Monsieur Paul-Denys SOLAL

Monsieur Marc SOREL

Monsieur Denis SPALONY

Monsieur Christian TORD

Monsieur Giovanni VALASTRO

En application de l'article R.123-5 du Code de l'Environnement, le nombre de Commissaire enquêteur respecte le caractère impair imposé par la loi, facilitant le fonctionnement sur un mode démocratique.

5.1.2. Arrêté inter-préfectoral, principales dispositions prévues

Les préfetures des Bouches-du-Rhône, du Var et des Alpes-Maritimes ont pris un arrêté commun d'Ouverture d'enquête fixant les dispositions d'organisation est de déroulement de l'enquête, organisé autour de 13 articles, dont les principales dispositions sont les suivantes :

Ouverture et durée de l'enquête publique

L'ouverture de l'enquête publique a été prescrite par un arrêté inter-préfectoral pris par le préfet de la Région Provence Alpes Côte d'Azur et des Bouches-du-Rhône, le préfet du Var et le préfet des Alpes-Maritimes N°2021-061 du 09 Décembre 2021, pour une durée de 43 jours couvrant la période du lundi 17 Janvier 2022 au lundi 28 Février inclus.

Autorité organisatrice de l'enquête et siège de l'enquête

Compte tenu du caractère interdépartemental de l'enquête publique, l'arrêté préfectoral a désigné le préfet de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur comme autorité organisatrice de l'enquête, en charge d'organiser et de centraliser les résultats de l'enquête.

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

Mesures liées à l'épidémie COVID-19

Des mesures particulières et recommandation ont été prises au cas par cas pour faire face à l'épidémie de covid-19 en vue d'assurer l'intégrité physique de tous les acteurs participant à l'enquête.

Consultation du dossier d'enquête

Pendant toute la durée de l'enquête (43 jours), le public désireux de participer à l'enquête en consultant le dossier (dont l'avis de l'autorité environnementale) et/ou en déposant une contribution s'est vu proposé deux modes de consultations ou moyens d'accès aux dossiers d'enquête :

Sur supports physiques (ou papier) :

Le dossier d'enquête et les registres d'enquête à feuillets non mobiles, ont été mis à la disposition du public dans les 3 Départements aux adresses et horaires correspondant aux 24 lieux suivants :

Département des Bouches-du-Rhône	Département du Var	Département des Alpes-Maritimes
Mairie centrale de Marseille	Mairie centrale de Canourles	Mairie de Cannes
Mairie secteur I	Mairie de Cuers	Mairie Annexe de Cannes-la-Bocca
Mairie secteur II	Mairie de la Crau	Mairie Annexe de Nice Corvésey
Mairie secteur III	Mairie La Garde	Mairie Annexe de Nice Saint-Augustin
Mairie secteur VI	Mairie de Les Arcs	Mairie d'Antibes
Mairie secteur VII	Mairie de Puget-Ville	Mairie de Grasse
Mairie secteur VII	Mairie de Solliès-Pont	Mairie de Menton
Mairie d'Aubagne	Mairie de Saint-Cyr-sur-Mer	
	Mairie de Toulon	

(Adresses et horaires de chaque lieu, précisés sur l'arrêté inter-préfectoral joint en Annexe).

Sur informatique (dématérialisé).

Le public a pu consulter le dossier et déposer ses contributions sur le registre dématérialisé ouvert du lundi 17 Janvier 2022 à 8h30 au lundi 28 Février 2022 à 17h, à l'adresse <https://www.registre-numerique.fr/lnpca> et consulter le dossier sur le site de la Préfecture des Bouches-du-Rhône : <https://www.bouches-du-rhone.gouv.fr/Publications-environnementales/Enquetes-publiques-hor-sICPE/Marseille>.

Des postes informatiques ont été mis à disposition du public à l'adresse de chaque préfecture aux horaires d'ouverture de ces dernières.

Le public a eu la possibilité de de contribuer à l'enquête publique par courriel à l'adresse lnpca@mail.registre-numerique.fr du lundi 17 Janvier 2022 à 8h30 au lundi 28 Février 2022 à 17h, ou par courrier adressé au Président de la Commission d'enquête au siège.

Permanences de la commission d'enquête :

La commission d'enquête s'est tenue à la disposition du public dans le cadre de 107 permanences organisées dans chaque département et au droit de chaque lieu d'enquête, aux dates et heures fixées dans l'arrêté d'ouverture d'enquête, selon les modalités de répartition suivante :

Département des Bouches-du-Rhône	Qté :	Département du Var	Qté	Département des Alpes-Maritimes	Qté
Mairie centrale de Marseille	6	Mairie centrale de Canourles	4	Mairie de Cannes	6
Mairie secteur I	6	Mairie de Cuers	3	Mairie Annexe de Cannes-la-Bocca	6
Mairie secteur II	6	Mairie de la Crau	6	Mairie Annexe de Nice Corvézy	6
Mairie secteur III	3	Mairie La Garde	6	Mairie Annexe de Nice Saint-Augustin	3
Mairie secteur VI	6	Mairie de Les Arcs	3	Mairie d'Antibes	3
Mairie secteur VII	3	Mairie de Puget-Ville	3	Mairie de Grasse	3
Mairie secteur VII	6	Mairie de Solliès-Pont	6	Mairie de Menton	2
Mairie d'Aubagne	2	Mairie de Saint-Cyr-sur-Mer	3		
		Mairie de Toulon	6		
TOTAL département :	38	TOTAL département :	40	TOTAL département :	29
TOTAL Enquête :	107				

5.1.3. Visite des différents sites

Une visite de l'ensemble des sites des diverses opérations du projet LNPCA phases 1 et 2 a été organisée par SNCF réseau sur trois journées.

- Le 24 Novembre 2021 visite des sites des opérations sur Marseille,
- Le 02 Décembre 2021 visite des sites du Var,
- Le 03 Décembre 2021 visite des sites des Alpes-Maritimes

Ces visites ont été effectuées en autobus avec l'ensemble de la commission et les responsables de SNCF Réseau. Une réunion dans les locaux de la SNCF dans la gare Saint Charles a clos la visite des sites sur Marseille. D'une façon générale, l'organisation de ces visites a permis les échanges les plus intenses pour comprendre les enjeux locaux soulevés par les projets. SNCF Réseau avait préparé pour chaque commissaire des documents cartographiques présentant les opérations prévues sur chacun des départements.

5.1.4. Réunions de préparation

Avant le début de l'enquête plusieurs réunions de la commission en vue de la préparation de l'enquête ont eu lieu en présence de SNCF Réseau et de la préfecture des Bouches du Rhône. Ces réunions étaient destinées à présenter le projet et à définir les modalités d'organisation de l'enquête qui ont ensuite été reprises dans l'arrêté interdépartemental du 9 décembre 2021.

Enfin trois réunions spécifiques de la commission ont eu lieu pour la présentation et la formation à l'outil dématérialisé du registre numérique mis à disposition de la commission par SNCF Réseau.

5.2. DEROULEMENT DE L'ENQUETE

5.2.1. Information du public

Conformément à l'article 6 de l'arrêté d'enquête reprenant les dispositions de l'article R123-11 du code de l'environnement, l'avis d'enquête publique a été publié et/ou affiché :

- Par voie d'affiches, dans les Préfectures des trois départements, les 11 Mairies traversées par le projet ou concernées par l'organisation de l'enquête, ainsi que sur les lieux prévus pour la réalisation du projet, au moins 15 jours avant l'ouverture de l'enquête, et durant toute la durée de celle-ci ;

300 affiches format A2, ont été mises en place du 10 au 20 décembre 2021.

Les certificats d'affichage et les constats d'huissier établis à la demande de SNCF R sont joints en Annexes.

- Par voie de presse, dans deux journaux régionaux ou locaux d'annonces légales dans chaque Département, à l'aide d'une première publication au moins 15 jours avant l'ouverture de l'enquête et d'une deuxième publication dans les 8 jours après l'ouverture de l'enquête.

L'avis d'enquête a été publié dans la presse :

- Vendredi 24 décembre 2021 et vendredi 21 janvier 2022 dans le journal La Tribune
- Jeudi 30 décembre 2021 et mardi 18 janvier 2022 dans le journal La Provence,
- Jeudi 30 décembre 2021 et mardi 18 janvier 2022 dans le journal La Marseillaise,
- Jeudi 30 décembre 2021, vendredi 1er janvier 2022 et mardi 18 janvier 2022, dans le journal Var matin
- Jeudi 30 décembre 2021 et mardi 18 janvier 2022, dans le journal Nice matin.

Une information complémentaire a été réalisée par le maître d'ouvrage :

- 300 affiches "communicantes format A3, ont été mise en place du 10 au 20 décembre 2021,
- 85 affichages numériques (écran animé) ont été installés du 17 au 30 janvier 2022, dans les gares de Marseille Saint Charles, Cannes et Nice,
- 12 000 flyers, ont été distribués du 17 au 28 janvier 2022, dans les TER,
- Plusieurs campagnes médiatiques, ont eu lieu :
 - Sur Facebook du 17 au 23 janvier 2022 sur Marseille, Saint Cyr, Toulon, Cannes, Carnoules et Nice,

- A la Radio FM (1224 passages du 15 au 23 janvier 2022,
 - Dans les journaux locaux (annonces presse) dans Nice matin, Var matin, La Provence et la Marseillaise le 15 janvier 2022,
 - 56 communiqués de presse ont été faits sur des supports nationaux et locaux, le 12 janvier 2022,
 - 9 000 e-mailing au total, ont été envoyés le 14 janvier 2022 aux abonnés TER et du 11 au 14 janvier 2022, sur la base de données SNCF,
 - 54 envois de kit information mairies ont été adressés aux communes du 10 au 14 janvier 2022.
- Compte-tenu des nombreuses phases de concertation avec le public, la Commission d'enquête n'a pas jugé opportun d'organiser de réunions publiques.

5.2.2. Dispositions particulières par rapport au contexte sanitaire

L'enquête s'est déroulée dans une phase de pandémie de Covid 19 durant les mois de janvier et février 2022. Durant cette période aucun confinement n'était prescrit mais des précautions particulières de protection étaient exigées et les personnes non vaccinées n'étaient pas autorisées à participer à des rassemblements.

Ces circonstances n'ont pas conduit à modifier l'organisation prévue de l'enquête publique. Des demandes d'organisation spécifiques avaient été demandées aux collectivités pour la tenue des permanences : présence de gel, écrans de séparation, ventilation...

Ces circonstances n'ont malgré tout pas nécessité de modifier l'organisation prévue de l'enquête publique.

Il est à noter que les réunions régulières de travail et de suivi de l'activité de la commission se sont tenues majoritairement en Visio conférence.

5.2.3. Presse-Médias

Les communiqués de presse ont été largement repris par la presse nationale et régionale, dans de longs articles sur le projet.

Globalement on peut estimer, sans pouvoir le mesurer précisément que la population des départements concernés a reçu une bonne information sur le projet et l'enquête publique par la publicité réglementaire complétée par l'importante publicité mise en place par le Maître d'ouvrage, décrites au paragraphe précédent ainsi que par cette couverture media.

Les articles de presse reflètent les préoccupations exprimées dans les observations du public :

- « ... la LGV traversera notre Provence » : Exemple de confusion entre les Phases 1 & 2 et les Phases 3 & 4
- « ... les expropriations planent au-dessus de nos têtes » : en référence aux expropriations probables dans le quartier de Saint André, à l'entrée Nord du doublement du tunnel de Saint Louis.
- Présentation du projet et des enjeux

La revue de presse est jointe en Annexe.

5.2.4. Permanences assurées

Les 107 permanences prévues par l'arrêté inter préfectoral sur les 24 lieux d'enquête ont été assurées comme elles étaient programmées.

5.2.5. Contacts en cours d'enquête

Le Président de la Commission d'enquête accompagné de commissaires enquêteurs, a rencontré soit en réunion présentiel, soit en visio-conférence :

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

Le contenu de ces contacts a fait l'objet de compte rendus joints en annexe et le contenu de ces entretiens a été intégré aux analyses du procès-verbal de synthèse et du rapport d'enquête.

5.2.6. Procès-Verbal suite à l'enquête et réponses du maître d'ouvrage

Le PV de synthèse après l'enquête a été présenté et remis le 16 mars 2022 au maître d'ouvrage. Cette date de dépôt a fait l'objet d'un échange préalable avec celui-ci en lien avec la préfecture des Bouches-du-Rhône. A l'issue de cet échange, SNCF réseau avait donné son accord pour la date du 16 mars. En effet, si la clôture de l'enquête était bien le 28 février 2022 la signature des registres papier n'a eu lieu que le 3 mars 2022 en raison de la nécessité de rassembler les documents répartis sur les trois départements. A cette même date, les documents étaient en cours de scannage en vue de leur intégration dans le registre dématérialisé après transcription. Comme cela est fréquent, le nombre de contributions déposées dans les derniers jours de l'enquête a été très important. Le temps ensuite d'instruire et de

prendre en compte l'ensemble des observations, il n'était pas possible de remettre le procès-verbal à SNCF Réseau avant la date du 16 mars.

Le maître d'ouvrage a ensuite répondu aux diverses questions posées par la commission et a remis son mémoire de réponse le 31 mars 2022.

Le procès-verbal de synthèse établi par la commission ainsi que le mémoire de réponse aux questions réalisé par SNCF Réseau, figurent en annexe.

5.2.7. Dispositions prises en matière d'organisation (remise du PV d'enquête, demande de prolongation de délais de remise du rapport)

En raison de l'importance et de la complexité du projet, le président de la commission d'enquête a demandé au préfet des Bouches du Rhône de prolonger la date limite de remise du rapport et des conclusions et de l'avis de la commission d'enquête à la date du 25 avril 2022.

Le préfet des Bouches du Rhône a donné son accord sur cette prolongation de délais par courrier du 04 avril 2022.

6. BILAN GLOBAL DE L'ENQUÊTE

6.1. BILAN QUANTITATIF

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

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

La totalité des contributions figurent en annexe : elles sont numérotées de 1 à 1672 : les 159 contributions non intégrées au Registre Dématérialisé correspondent à des erreurs d'intégration. En effet, deux contributions étaient sous forme de dossiers comportant de nombreuses lettres et avaient été initialement comptabilisées comme X contributions au lieu de deux contributions.

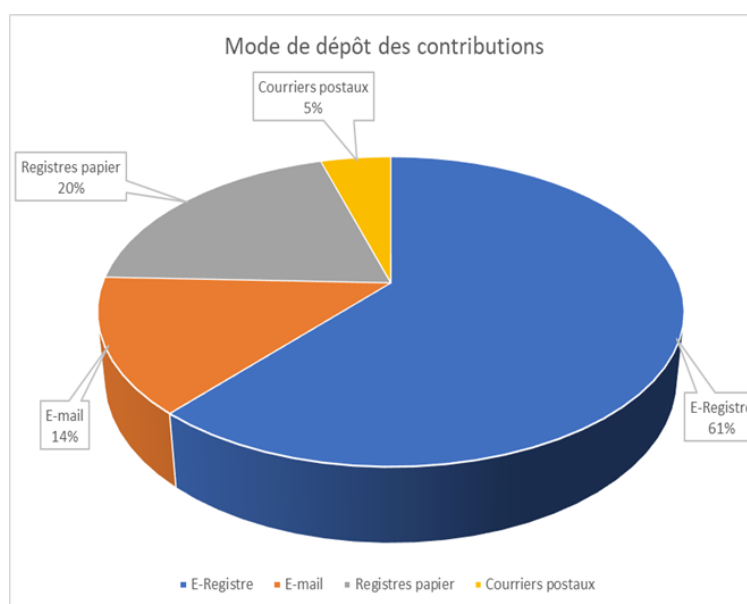
Par ailleurs, il a été dénombré 27 contributions dans le Registre Dématérialisé non exploitables : hors sujet, erreur d'adresse mail...

Enfin, à l'issue de la clôture de l'enquête publique, 16 contributions sont arrivées par courrier postal hors délai à la date du 28 Février et n'ont pas été traitées. Il est à noter que certaines d'entre elles avaient déjà été déposées dans les temps par un autre moyen de dépôt. Ces contributions figurent en Annexe.

6.1.1. Mode de dépôt des contributions

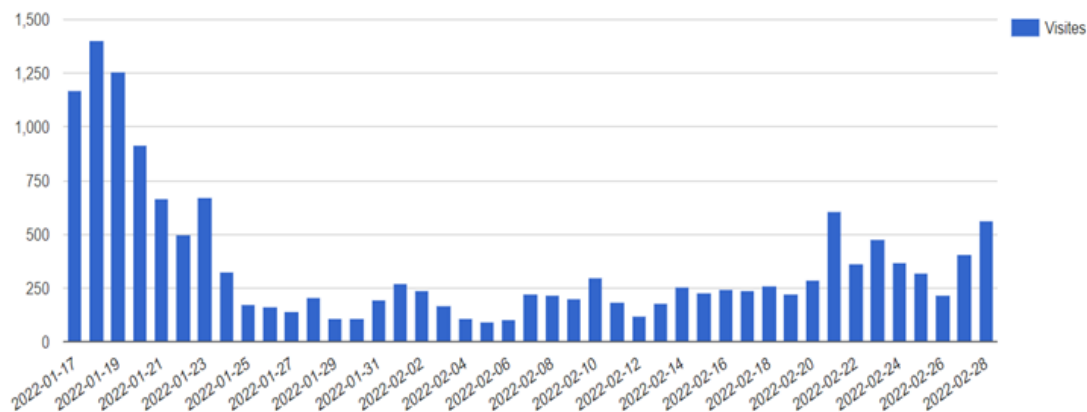
Comme indiqué dans l'Arrêté d'ouverture de l'enquête publique, le public a pu déposer ses contributions selon 4 modes :

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



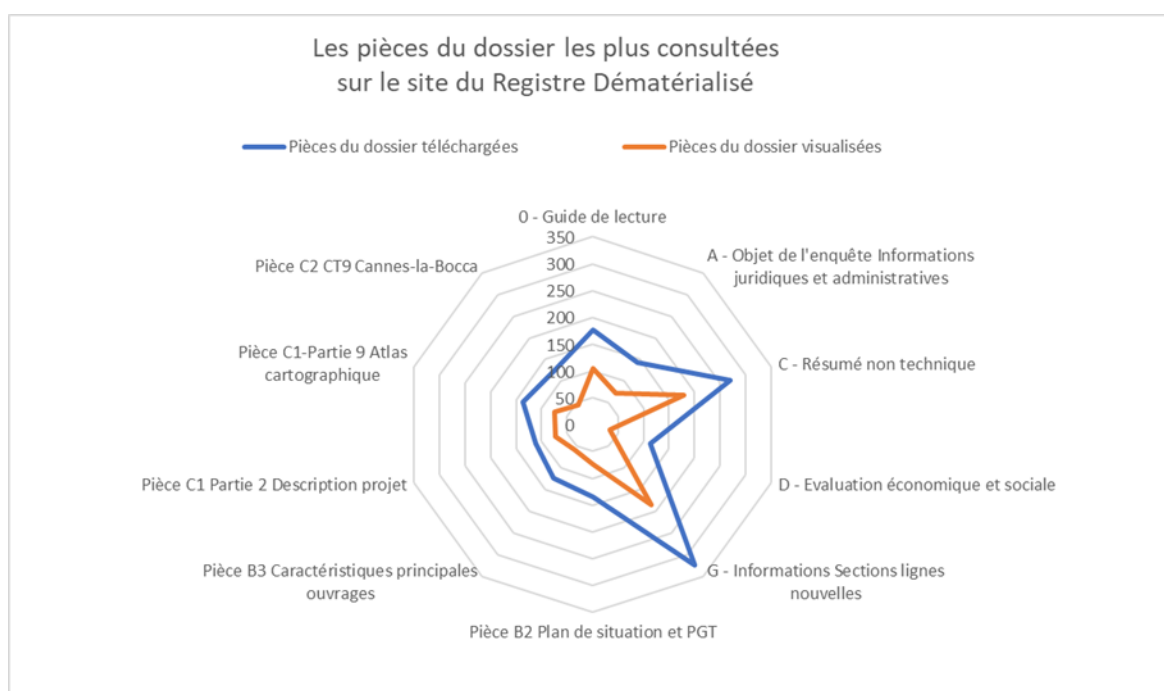
6.1.2. Consultation du dossier d'enquête

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



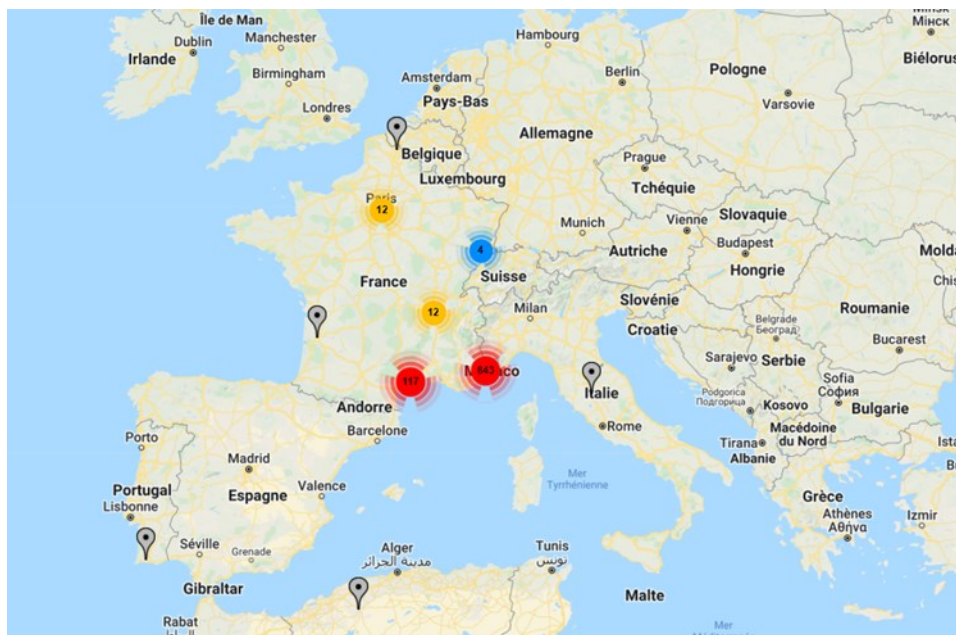
6.1.3. Les pièces du dossier consultées

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



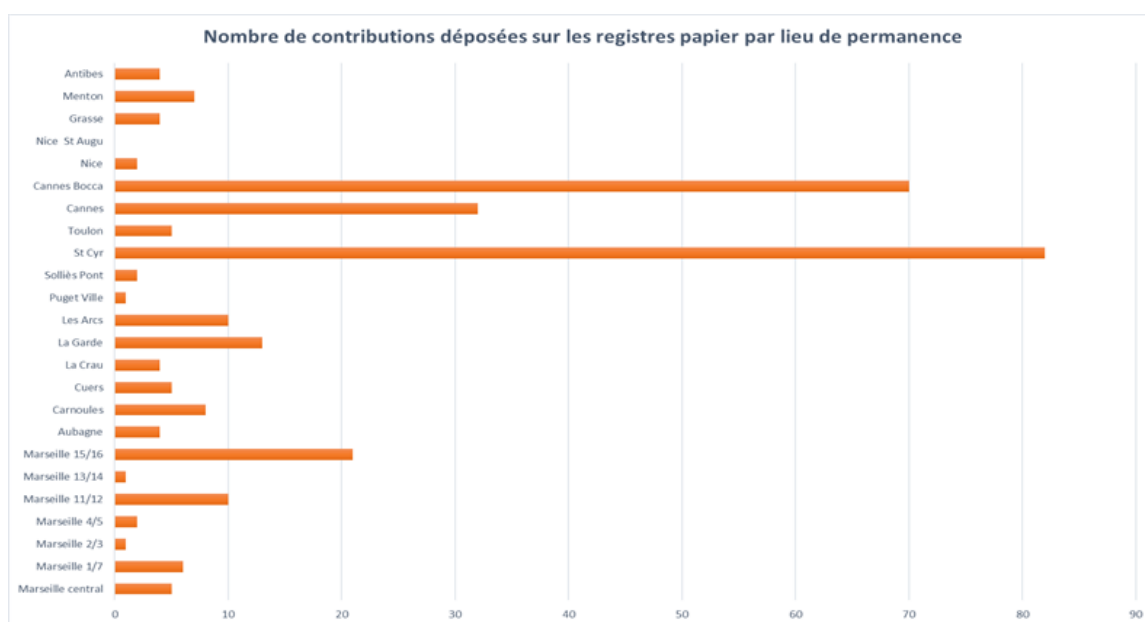
6.1.4. Provenance géographique des contributions numériques

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



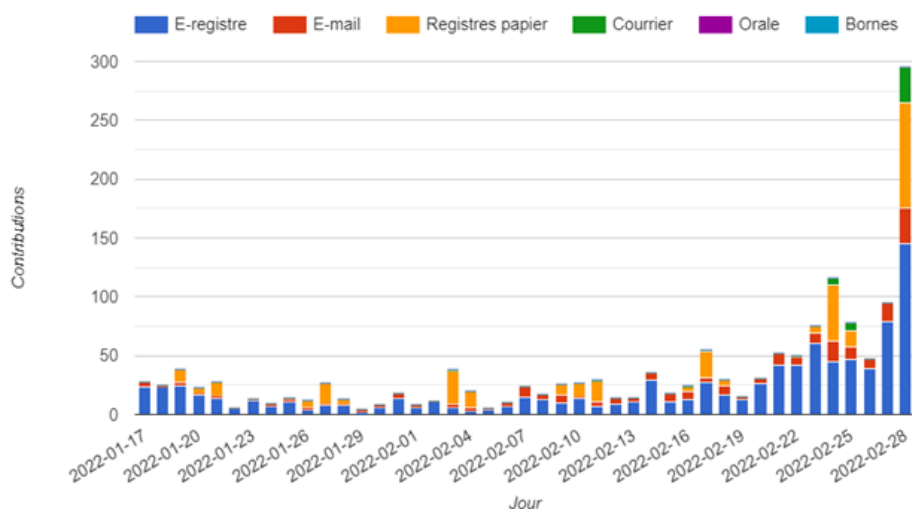
6.1.5. Fréquentation des lieux de permanence

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



6.1.6. Suivi quotidien du dépôt des contributions

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



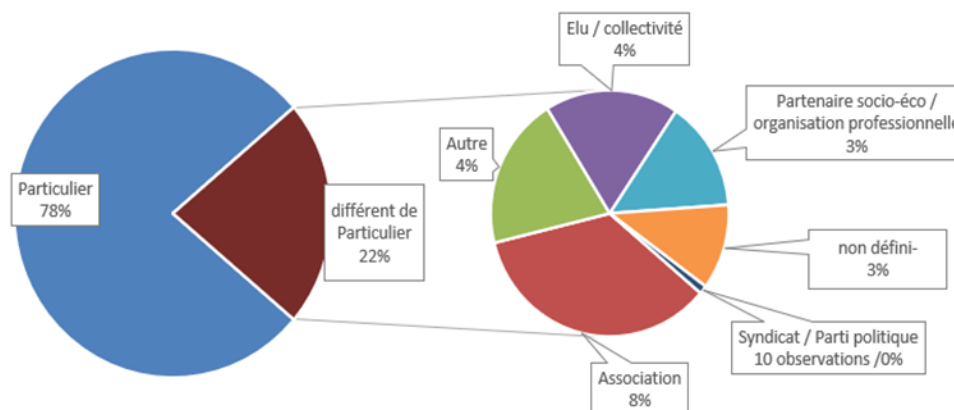
6.2. BILAN QUALITATIF

6.2.1. Typologie des déposants

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

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

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



6.2.2. Typologie des opérations

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

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

6.2.3. Typologie des thèmes retenus

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

- Emprises
 - Terres agricoles
 - Bâti/Foncier/Réseaux
- Impact
 - Paysage et patrimoine

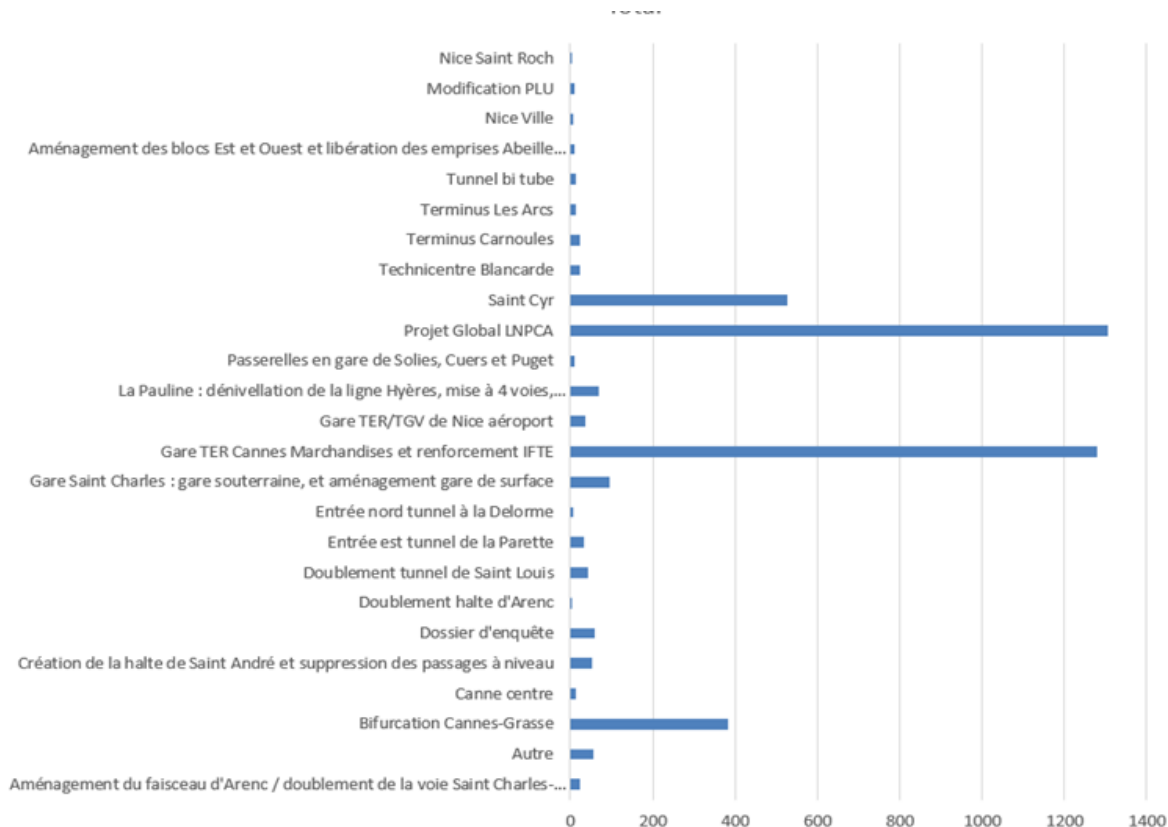
- Eaux superficielles et souterraines
- Milieux naturels/zones humides
- Impact économique :
 - Economie/Agriculture/Tourisme
- Nuisances
 - Bruit/ Vibrations
 - Air /Santé
 - Pollution eaux
 - Trafic routier
- Risques :
 - Inondations, séisme, risques technologiques, autre
- Economie générale du projet
- Offre ferroviaire
- Informations techniques
 - Infrastructure ferroviaire
 - Intégration urbaine du projet
 - Demandes complémentaires au projet mis à l'enquête
 - Aménagement
 - Halte/gare supplémentaire
 - Autre ligne
- Fret
- Multimodal
 - Piéton/train
 - Vélo/train
 - Bus-métro-tram/train
 - Voiture/train
- Mesures de sécurité
- Phases 3 et 4
- Phase Chantier
 - Nuisances pour les riverains
 - Milieux naturels
 - Nuisances liées au tunnel
 - Nuisances pour les usagers
 - Déchets, déblais
 - Information et sécurité
 - Diagnostics liés au sous-sol

- Modification PLU
 - EBC EVP
 - ER emplacements réservés
 - Règlement et zonage
- Dossier d'enquête
 - Organisation
 - Pièces du dossier
 - Concertation
 - Communication, information du public
 - Déroulé post-enquête

6.2.4. **Opérations comptabilisant le plus grand nombre d'observations**

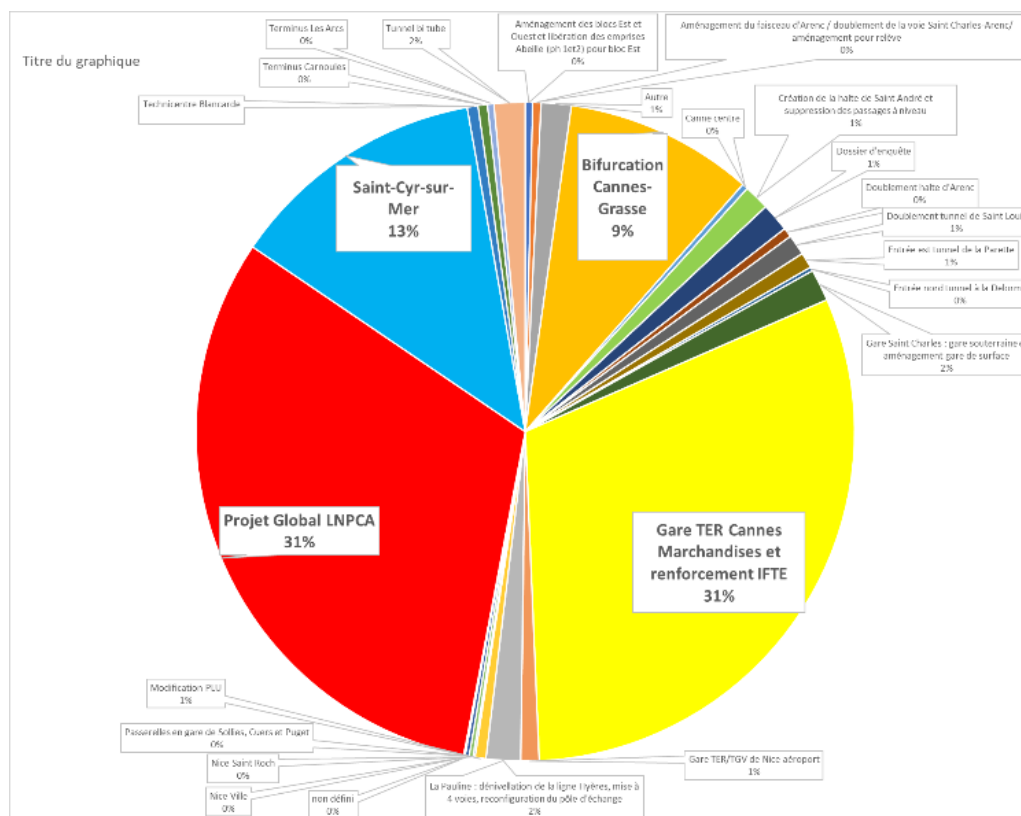
Les observations se concentrent à 85% sur 4 projets :

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



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

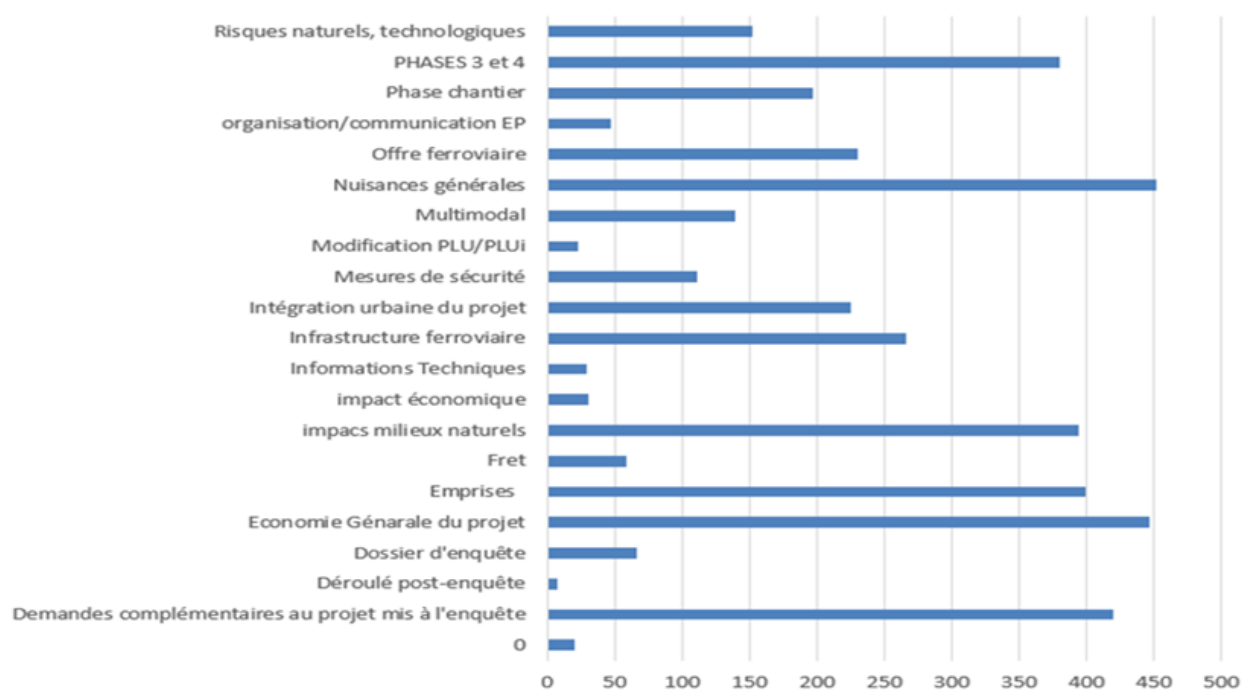
Tous les autres sites de projet sont évoqués, mais à l'appui d'un nombre plus restreint d'observations.



6.2.5. Les thèmes les plus souvent évoqués

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

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



6.3. APPRECIATION DE LA COMMISSION

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

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

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

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

Pour le doublement du tunnel Saint-Louis à Marseille au niveau de l'impasse de la Genestelle et sur le Chemin de Saint-Louis au Rove (n° 108/112/114/128), les personnes concernées ont appris leur expropriation au mois de novembre. La commission d'enquête s'étonne qu'elles n'aient pas été informées au moment de la concertation. Néanmoins, elles se sont organisées pour déposer un dossier important le dernier jour de l'enquête.

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

Par ailleurs, la commission d'enquête signale l'utilisation de média d'expression autre que l'enquête publique, en particulier le site de pétition en ligne [change.org](https://www.change.org) compte actuellement 3 pétitions en ligne récentes sur le sujet de la LNPCA :

- Association HEKO FARM : pétition mise en ligne le 13/03/21 à l'attention de SNCF. Elle comptabilise plus de 7 000 signatures pour la préservation de la ferme du Talus à Marseille (opération tunnel de la Parette) demandant le maintien des 2 parcelles et insistant sur la dynamique sociale et environnementale de cet « écosystème » non délocalisable.
- Collectif Sud Sainte Baume : pétition mise en ligne le 04/01/22 à l'attention du Président de la République. Elle comptabilise plus de 2 000 signatures et est intitulée « STOP au projet LNPCA ». Elle décline 12 arguments contre le projet dont le refus des phases 3&4 qui ne sont pas incluses dans la présente enquête. Le Collectif Sud Sainte Baume invite à participer à l'enquête publique. La Commission d'enquête a effectivement remarqué que ces arguments ont été largement repris dans les contributions déposées durant l'enquête publique.
- MNLE, Mouvement National de Lutte pour l'Environnement : pétition mise en ligne le 20/02/22 à l'attention du Président de la Commission. Elle comptabilise presque 300 signatures. Elle apporte son soutien à la DUP, Déclaration d'Utilité Publique du projet en insistant en particulier sur ses effets de lutte contre le réchauffement climatique.

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

7. ANALYSE ET SYNTHÈSE DES OBSERVATIONS, APPRECIATIONS GÉNÉRALES DE LA COMMISSION

Suite à l'enquête publique qui s'est déroulée du 17 Janvier au 28 Février et conformément à l'article 8 de l'Arrêté inter-préfectoral, le Président de la Commission d'enquête a remis au Maître d'ouvrage la date du 16 Mars le PV de synthèse des observations.

Le PV de synthèse des observations figure en annexe.

Le PV de synthèse, de la Commission d'enquête présente la synthèse des observations en 5 parties :

- La procédure d'enquête, dossier d'enquête, communication,
- Le projet global LNPCA phases 1 et 2 hors opérations spécifiques. Cette partie regroupe les sujets transverses : Economie générale du projet, les nuisances, l'offre ferroviaire (voyageurs), le fret, les demandes complémentaires au projet LNPCA phases 1 et 2,
- L'analyse par opération : affectation des observations par opérations (regroupées en 21),
- La Mise En Compatibilité des Documents d'Urbanisme (MECDU)
- Le projet LNPCA Phases 3 et 4

Le Maître d'ouvrage a transmis son Mémoire de réponse au PV de synthèse ; celui-ci figure en annexe

Compte-tenu que la DUP et la MECDU portent sur l'ensemble du projet LNPCA de Marseille à Nice, la Commission a décidé de présenter l'analyse et la synthèse des observations sur les 25 opérations par 3 méta-opérations :

- L'étoile marseillaise comportant le Corridor Ouest et la gare Saint-Charles/traversée souterraine et tunnels/Technicentre Blancarde,
- La navette toulonnaise,
- La navette azuréenne

Le plan d'analyse des observations est donc le suivant :

- Procédure d'enquête, dossier d'enquête, communication et information
- Economie générale du projet
- L'étoile marseillaise
- La navette toulonnaise
- La navette azuréenne
- L'offre ferroviaire voyageurs
- Le fret
- Projet LNPCA phases 3 et 4
- MECDU - Mise en Compatibilité des Documents d'Urbanisme

Afin d'éviter de la redondance et des répétitions, la commission d'enquête précise que les sujets transverses tels que **Nuisances et Impact, Milieux naturels/Risques milieux naturels**, ont été traités spécifiquement dans les 3 méta-opérations.

Pour chacun des thèmes identifiés, la présentation est la suivante :

- Analyse et synthèse de l'ensemble des observations,

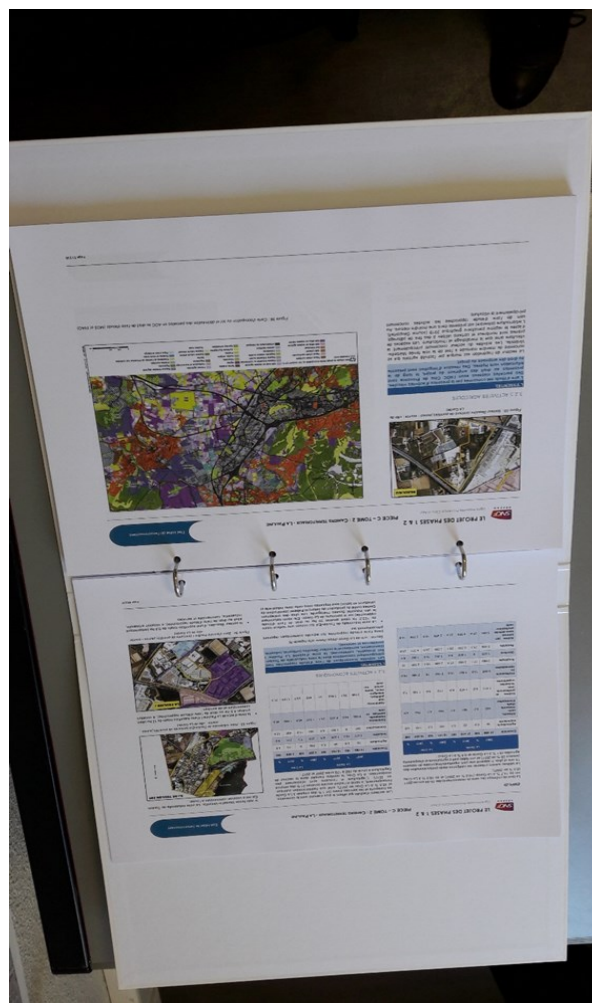
- Eléments de réponses figurant dans le dossier (ainsi que l’Avis de l’Ae, Avis SGPI et Avis des PPA),
- Questions de la commission et réponses du Mo :
Les questions sont identifiées par leur numéro et écrites en caractères gras.
La réponse du MO est en italique, il s’agit souvent d’extraits introduits par le symbole (...).
L’intégralité du texte figure en annexe. Dans les cas où la commission a fait une synthèse de la réponse du MO : celle-ci sera écrite en caractères classiques.
- Commentaire de la commission (sur le thème analysé).

7.1. PROCEDURE D’ENQUETE, DOSSIER D’ENQUETE, COMMUNICATION ET INFORMATION

7.1.1. Préambule

Le dossier soumis à l’enquête publique se présente sous la forme d’une bibliothèque composée de 8 pièces numérotées 0, A, B, C, D, E, F et G, identifiables par un code couleur.

Ces pièces comportent un ou plusieurs classeurs de format A3 pour un total de 28 classeurs totalisant de plus de 5500 pages (Cf. chapitre 2 ci-avant concernant la composition de chaque pièce du dossier).



Le Maître d'ouvrage a réalisé une importante publicité complémentaire à la publicité réglementaire couvrant différents médias : spots radio, messages sur Facebook, affiches communicantes en format A3, affiches numériques sur écran animé en gare, distribution de flyers aux usagers des transports ferroviaires, communiqués de presse sur supports nationaux et locaux, e-mailing aux abonnés TER, envois de kit information adressés aux communes...

De plus, les communiqués de presse ont été largement repris par la presse nationale et régionale, dans de longs articles sur le projet.

7.1.1.1. Analyse et synthèse de l'ensemble des observations

Les thèmes principaux évoqués sont les suivants :

- **Dossier trop volumineux**, difficile à lire et à analyser
 - De nombreux visiteurs lors des permanences ont soulevé auprès des commissaires enquêteurs leur mécontentement face à un dossier trop volumineux de plus de 5 000 pages A3 soit plus de 10 000 pages en A4. Ils se sont plaints également du Résumé Non Technique ne correspondant pas à sa fonction d'être à la fois un résumé (200 pages en A4) et non technique. Il est également signalé que les dossiers sont trop longs et complexes pour le public.
 - Ce thème a été mis en exergue dans 45 observations portant sur le dossier d'enquête, la communication et l'information. Et il se retrouve plus généralement dans une centaine d'observations sur des opérations spécifiques en particulier pour celles de Saint-Cyr-sur-Mer, Gare TER Cannes Marchandises et Gare Souterraine de Saint-Charles.
 - Ces observations émanent de particuliers (24 observations).
 - De nombreuses associations (13), principalement du Var et des Alpes-Maritimes ont transmis également leur mécontentement sur la forme du dossier.
 - Ces remarques concernent le dossier papier et le dossier numérique encore plus difficile d'accès et difficilement lisible sur écran.
- Erreurs, manques dans le dossier d'enquête
 - Des observations (9) relèvent des manques ou des erreurs dans le dossier d'enquête
 - Un élu et la CCI 06 ont aussi fait part de leurs remarques sur ce sujet.
- Horaires d'ouverture des mairies et des permanences, manque d'information
- Demande de prolongation de l'enquête publique
- Ambiguïté dans le dossier de la présentation du projet LNPCA des Phases 3 & 4 par rapport aux Phases 1 & 2
- Demande d'une nouvelle concertation, demande d'un suivi post enquête

7.1.1.2. Éléments de réponse du dossier d'enquête

Le maître d'ouvrage, SNCF Réseau a estimé avoir fait le maximum d'efforts pour rendre le dossier d'enquête accessible et compréhensible par le public.

Le Guide de lecture mis à disposition, la présentation des opérations regroupées en 13 Cahiers Territoriaux, un Cahier Territorial par grand secteur géographique de travaux, 4 pour les Bouches-du-Rhône, 4 pour le Var et 5 pour les Alpes-Maritimes, étaient destinés à faciliter l'accès du public au dossier.

Concernant la volumétrie du dossier d'enquête (plus de 5000 pages) , le maître d'ouvrage la justifie par les obligations réglementaires au titre des Codes de l'Environnement et de l'Urbanisme, qui imposent la réalisation d'un grand nombre d'études techniques et environnementales, en particulier l'étude d'impact, et la consultation de nombreux organismes, Autorité environnementale, Secrétariat Général pour l'Investissement, Personnes Publiques Associées. ..

7.1.1.3. Réponses du Maître d'ouvrage

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

Suite à la concertation du 2^{ème} trimestre 2011 relative au projet de LGV PACA, une démarche d'analyse stratégique et de « remise en ordre » du projet a été réalisée à l'initiative de l'État (représenté par le Préfet de région PACA). Dans ce cadre, différentes orientations ont été actées lors du COPIL du 6 décembre 2012 mixant des objectifs de proximité et des objectifs de temps de parcours liés aux lignes nouvelles. Donner au projet un nom cohérent avec ses objectifs Ligne nouvelle Provence Côte d'Azur (en remplacement de LGV PACA) C'est suite à cette décision du COPIL que le projet de LGV PACA a été renommé projet LNPCA en cohérence avec ses nouveaux objectifs, abandonnant ainsi de facto le projet exclusif de ligne à grande vitesse. Afin d'atteindre ces nouveaux objectifs, le gouvernement et les cofinanceurs ont décidé, en cohérence avec les travaux de la Commission Mobilité 21, de phaser le projet selon 3 priorités :

- Priorité 1
- Priorité 2
- Ambition (horizon plus lointain)

C'est dès lors sur ces bases que la réflexion sur le projet a été conduite de 2013 à 2016. La concertation de 2016 a ainsi principalement porté sur la priorité 1 du projet LNPCA. **Le projet des phases 1 & 2 LNPCA :**

Lors de l'élection présidentielle de 2017 et suite aux décisions du Président de la République et du gouvernement de réaliser une pause sur les grands projets et de préparer la LOM (Loi d'Orientation des Mobilités), le COI a été mandaté par la ministre des Transports pour lui formuler des recommandations sur l'ensemble des grands projets d'infrastructures.

Les conclusions du COI de février 2018 ont préconisé un phasage du projet LNPCA en 4 phases fonctionnelles cohérentes et nouvelles, différentes des 3 priorités définies suite aux décisions de 2012.

C'est ainsi que 4 phases du projet LNPCA ont été définies par le COI, avec des horizons respectifs de réalisation différents.

Progressivement au cours des concertations et des études, le projet s'est concentré sur les deux premières phases en en faisant un projet indépendant et autoporteur.

Le nom est gardé en continuité pendant cette période évolutive.

Pour des raisons de continuité juridique et de solidarité entre cofinanceurs, le projet a continué à être appelé dans les décisions ministérielles (jointes au dossier) le projet des phases 1&2 LNPCA même si les décisions du gouvernement suite au COI ont conduit à échelonner les réalisations de l'ambition initiale complète en 2 étapes : un projet complet indépendant et autoporteur, puis une ambition en plusieurs pour laquelle un débat public devra avoir lieu, le moment venu, pour en définir le contour

Le ministre, en cohérence avec l'avis de la CNDP rendu en novembre 2020 qui relie le projet des phases 1&2 au débat public de 2005 et en accord avec les partenaires co-financeurs et le maître d'ouvrage a décidé de lancer l'enquête publique sur le « projet des phases 1 & 2 LNPCA », autoporteur et indépendant. Ce nom et cette décision sont dans la continuité du débat public de 2005 puis des phases d'études et de concertation précédemment réalisées (entre 2018 et 2021) qui ont conduit à faire évoluer le contenu du projet avec le public tel qu'il a été présenté à l'enquête publique. Il est à noter que l'AE n'a pas émis d'observations sur cette évolution cohérente

7.1.2. Appréciation de la commission

Au 9 décembre 2021, date de l'arrêté d'ouverture d'enquête publique, la commission avait bien une version du dossier d'enquête, mais ce n'est qu'au 24 décembre 2021, que le dossier dans sa version définitive a été reçu.

La commission a constaté que certains documents, ayant fait l'objet de révision, étaient dans une version antérieure sur le site RD – Registre dématérialisé.

La commission a regretté le manque de praticité de documents en format A3, composé de 2 pages A4 pour une lecture en version numérique. Compte tenu de la volumétrie du dossier d'enquête (5 000 pages A3), l'exploitation des données s'est avérée difficile, longue et fastidieuse.

>>> Concernant la volumétrie du dossier d'enquête,

Les membres de la commission, ont eux-mêmes éprouvé lors de l'étude du projet, des difficultés à analyser et comprendre un dossier aussi volumineux, où il y a de nombreuses répétitions ou au contraire des éléments sur un même thème dispersés dans plusieurs pièces, par exemple le traitement des déchets.

La commission comprend par conséquent les difficultés exprimées par le public sur ce sujet.

Il est regrettable que le dossier numérique n'ait pas été équipé d'un moteur de recherche qui aurait permis une recherche plus aisée par opération, par lieu, ou par thème.

>>> Concernant l'ambiguïté dans le dossier de la présentation du projet LNPCA des Phases 3 & 4 par rapport aux Phases 1 & 2

L'existence dans le dossier d'enquête de la Pièce G « Éléments d'information sur les sections de lignes nouvelles » ne pouvait qu'entretenir la confusion entre la **Ligne Nouvelle** Provence Côte d'Azur LNPCA des phases 1 & 2 et les **Lignes Nouvelles** des phases 3 & 4.

La commission prend acte des raisons qui ont conduit à garder dans le nom du projet les mots « Ligne Nouvelle », mais estime que cette dénomination n'était pas judicieuse.

>>> Concernant l'organisation des permanences et une ouverture des lieux d'enquête au public plus large

La commission indique que cette organisation dépend des heures d'ouverture au public des mairies, fermées le samedi et tôt dans l'après-midi. Des adaptations seraient en effet nécessaires.

7.2. ECONOMIE GENERALE DU PROJET

L'économie générale d'un projet fait suite à différentes analyses de faisabilité :

- Faisabilité technique
- Faisabilité socio-économique
- Faisabilité environnementale
- Faisabilité institutionnelle
- Faisabilité financière

La **faisabilité technique** consiste à mettre en œuvre un projet à travers des activités.

Une fois les activités identifiées, il est nécessaire de préciser la durée, les délais ainsi que les responsables. Un chronogramme d'activités est élaboré, il est mis à jour durant toute la vie du projet dans le but de révéler le rôle indispensable du suivi-évaluation.

Le découpage du projet nécessite au préalable sa décomposition exhaustive jusqu'au niveau le plus fin d'exécution. Il traduit l'organisation qui animera le projet ainsi que les liens entre les acteurs et responsable chargés de sa mise œuvre.

A cet effet SNCF Réseau présente dans son dossier d'enquête les cahiers territoriaux des 25 opérations nécessaires aux objectifs du projet. Pour chacune de ses opérations les travaux distinctement identifiés selon leurs spécificités, et concourent tous à l'atteinte des objectifs du projet. Ces 25 composantes obéissent toutes à l'organisation opérationnelle du projet.

La faisabilité socio-économique analyse la dynamique socio-économique future (évolution de la population, de l'emploi et des richesses) qui est dépendant de la configuration du projet. Cette analyse, réalisée dans l'étude d'impact générale du dossier d'enquête, décrit l'état socio-économique initial qu'elle compare ensuite aux impacts socio-économiques du projet : effets du projet sur l'emploi, sur les différents secteurs d'activité, les effets économiques induits. L'analyse économique a pour but de vérifier que l'investissement réalisé va permettre à la collectivité de faire apparaître des bénéfices au profit du plus grand nombre.

La faisabilité environnementale consiste à la réalisation d'une étude d'impact socio-environnementale. Cette étude véritable instrument d'analyse et de prévision vise à identifier, évaluer et éviter au mieux les incidences néfastes directes et indirectes du projet sur la santé, les conditions de vie de la population vivant dans la zone du projet, la qualité de l'environnement, les ressources naturelles et les équilibres. Elle figure dans l'étude d'impact générale du dossier d'enquête.

La faisabilité institutionnelle : L'article L.2111-9 du Code des transports, tel que modifié par la Loi n°2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire et l'ordonnance n°2015-855 du 15 juillet 2015, dispose que : « L'établissement public national à caractère industriel et commercial dénommé SNCF RÉSEAU a pour missions d'assurer, conformément aux principes du service public et dans le but de promouvoir le transport ferroviaire en France dans une logique de développement durable :

1. L'accès à l'infrastructure ferroviaire du réseau ferré national, comprenant la répartition des capacités et la tarification de cette infrastructure
2. La gestion opérationnelle des circulations sur le réseau ferré national

3. La maintenance, comprenant l'entretien et le renouvellement, de l'infrastructure du réseau ferré national
4. Le développement, l'aménagement, la cohérence et la mise en valeur du réseau ferré national
5. La gestion des installations de service dont il est propriétaire et leur mise en valeur

SNCF RÉSEAU est le gestionnaire du réseau ferré national. Sa gestion vise à une utilisation optimale du réseau ferré national, dans des objectifs de sécurité, de qualité de service et de maîtrise des coûts et dans les conditions fixées à l'article L.2122-4-3.

Par ailleurs, SNCF RÉSEAU en tant que maître d'ouvrage des projets d'investissements ferroviaires, est soumis à un principe d'équilibre financier de ses opérations.

Ainsi, l'article L. 2111-10-1, inséré dans le Code des transports par la Loi n°2014-872 du 4 août 2014, et modifié par la Loi n°2015-990 du 6 août 2015 dispose que : « Les règles de financement des investissements de SNCF Réseau sont établies en vue de maîtriser sa dette, selon les principes suivants :

1. Les investissements de maintenance du réseau ferré national sont financés selon des modalités prévues par le contrat mentionné au premier alinéa de l'article L. 2111-10
2. Les investissements de développement du réseau ferré national sont évalués au regard du ratio défini comme le rapport entre la dette financière nette et la marge opérationnelle de SNCF Réseau

En cas de dépassement du niveau plafond de ce ratio, les projets d'investissements de développement sont financés par l'Etat, les collectivités territoriales ou tout autre demandeur. En l'absence de dépassement du niveau plafond de ce ratio, les projets d'investissements de développement font l'objet, de la part de l'Etat, des collectivités territoriales ou de tout autre demandeur, de concours financiers propres à éviter toute conséquence négative sur les comptes de SNCF Réseau au terme de la période d'amortissement des investissements projetés.

Les règles de financement et le ratio mentionnés au premier alinéa et au 2° visent à garantir une répartition durable et soutenable du financement du système de transport ferroviaire entre gestionnaires d'infrastructure et entreprises ferroviaires, en prenant en compte les conditions de la concurrence intermodale.

Pour chaque projet d'investissement dont la valeur excède un seuil fixé par décret, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières émet un avis motivé sur le montant global des concours financiers devant être apportés à SNCF Réseau et sur la part contributive de SNCF Réseau, au regard notamment des stipulations du contrat mentionné au premier alinéa de l'article L. 2111-10.

Cet avis porte notamment sur la pertinence des prévisions de recettes nouvelles, en particulier au regard de leur soutenabilité pour les entreprises ferroviaires, ainsi que sur l'adéquation du niveau de ces recettes avec celui des dépenses d'investissement projetées.

La faisabilité financière avec Avis du SGPI, doit statuer sur la rentabilité du projet et la possibilité de le financer, en :

- Evaluant le coût prévisionnel du projet ;
- Identifiant les risques financiers du projet ;
- Elaborant son plan de financement ;

- Analysant son équilibre financier ;
- Evaluant sa rentabilité ;
- Identifiant les sources de financement (internes et/ou externes).

Sur l'économie générale du projet LNPCA, 329 observations ont été adressées par le public.

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

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

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

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

- Association DEPART, souhaite une amélioration des délais de réalisation et font quelques propositions pour les phases ultérieures,
- L'association Les Amis d'Evenos, s'oppose totalement aux phases 3 & 4,
- FNE, France Nature Environnement, nationale et PACA, émet des réserves concernant Saint-Cyr-sur-Mer et s'oppose aux phases 3 & 4,
- Fédération des CIL de l'Est toulonnais, s'inquiète concernant les nuisances sonores,
- MNLE PACA, Mouvement National de Lutte pour l'Environnement, demande le démarrage des travaux au plus tôt, afin que les phases 3 et 4 puissent s'enchaîner.
- Ensemble !06 s'oppose aux phases 3 & 4,
- Association Vivre à Gémenos, émet des réserves concernant les nuisances sonores et accroissement des circulations routières aux abords des gares et pôles d'intermodalités.

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

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

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

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

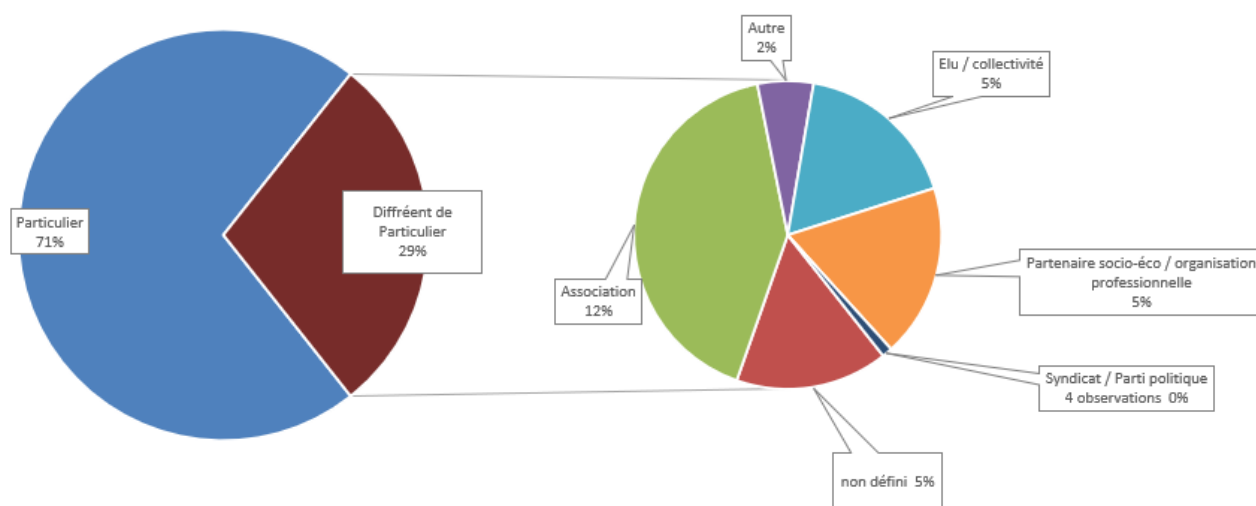
Le parti politique EELV, Europe Ecologie les Verts a exprimé un avis favorable au projet mais s'oppose aux phases 3 & 4.

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

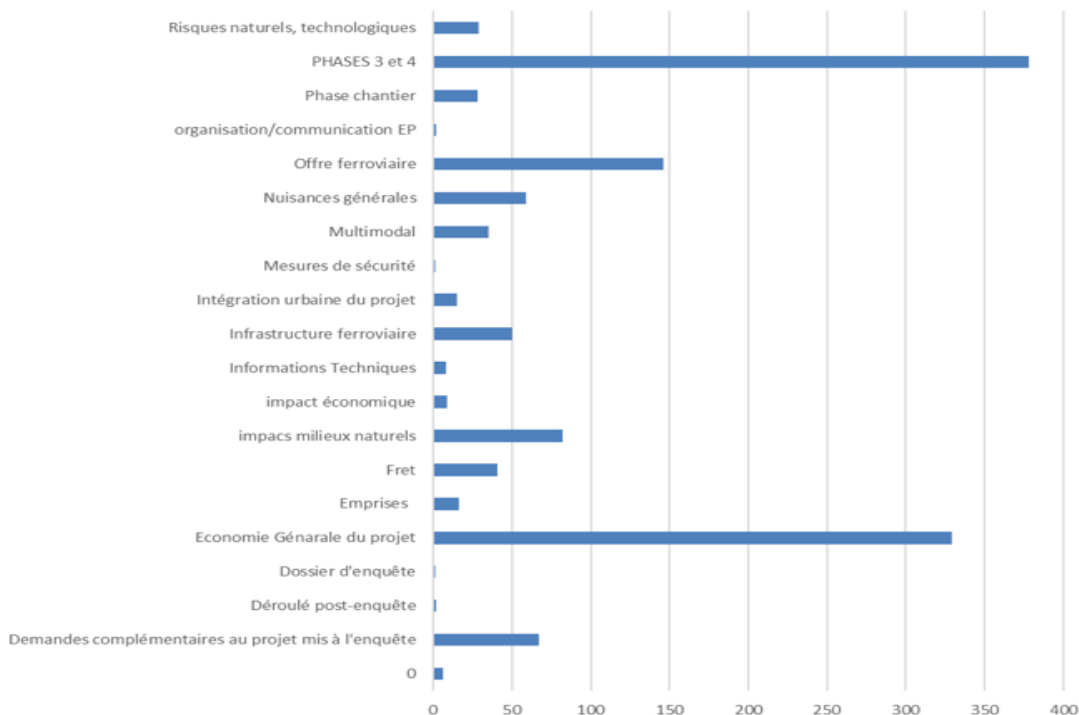
- CCI NICE COTE D'AZUR : que le calendrier phases 1 & 2 soit respecté et de programmer la mise en œuvre des phases 3 et 4, notamment la phase 3 puisqu'il est question de la ligne nouvelle intégrant la desserte de Sophia-Antipolis,

- CCI Aix-Marseille-Provence, émet des réserves du fait de l'absence de traitement du fret,
- Union Pour les Entreprises des Bouches-du-Rhône (UPE 13) / Medef 13, regrette l'absence de traitement du fret,
- Convergence 13, regrette l'absence de traitement du fret,
- CAIPDV - Club des Entreprises de Carros le Broc, demande qu'à l'issue des travaux, le taux de ponctualité des trains, passe le seuil des 99 %,
- PÔLE ALPHA Z.A.C. LA PENNE / AUBAGNE,
- Président de la Fédération du BTP des Alpes-Maritimes,
- Sophia Club Entreprises,
- TLV,
- Menuiserie Bâtiment,
- Société Européenne d'étanchéité.

Enfin, le nombre de contributions déposées pour donner un avis favorable à l'économie générale du projet s'élèvent à 84, dont des élus, des partis politiques, des partenaires socio-économiques et organisations socio-professionnelles.



NB : La typologie des déposants figurant ci-dessus représente l'ensemble des thèmes transversaux du Projet LNPCA : Economie Générale du Projet, Nuisances, Impact Milieux naturels/Risques milieux naturels, Offre ferroviaire voyageurs, Fret et Phases 3&4.



NB : Le nombre d'observations figurant ci-dessus concerne l'ensemble des thèmes transversaux du Projet LNPCA : Economie Générale du Projet, Nuisances, Impact Milieux naturels/Risques milieux naturels, Offre ferroviaire voyageurs, Fret et Phases 3&4.

Les observations sur l'économie générale du projet se concentrent essentiellement sur les faisabilités financières et socio-économiques.

Cependant on note dans certaines contributions la remise en cause totale de l'Economie générale du Projet, émanant de personnalités publiques et d'associations, en particulier celle de M Emilio TEMPIA, Consultant en développement économique régional et urbain, Consultant Expert des Nations Unies et de la Coopération française, Ancien directeur d'études à la DATAR et au ministère de l'Intérieur, (contribution 793) dont la présentation étayée et sa vision du développement futur en Provence Côte d'Azur du territoire indiquent que la priorité était l'aménagement de la section Le Muy-Nice.

Des particuliers relèvent que la région Provence-Côte d'Azur est la seule à ne pas avoir d'itinéraire de contournement et d'autres demandent une étude de contre-projet avec une ligne directe Aix-Nice longeant l'autoroute.

7.2.1. La faisabilité financière

7.2.1.1. Analyse et synthèse de l'ensemble des observations

Concernant **la faisabilité financière**, le coût prévisionnel est mis en avant dans 199 observations. Il est souvent jugé excessif et même pharaonique. La rentabilité du projet est mise en doute, la balance avantages et inconvénients est jugée défavorable avec des millions d'investissement pour un gain de temps, considéré comme « minime ». Ainsi le projet est qualifié « d'inutilité publique flagrante ». Certains jugent qu'il s'agit de gaspillage de l'argent des contribuables et craignent que le coût exorbitant du projet aggraverait la dette nationale.

D'autres estiment qu'il vaudrait mieux réhabiliter et moderniser le vétuste réseau existant.

Enfin, des personnes arguent que le projet ne se justifie pas à lui seul, sans LGV ou encore que l'aménagement de la gare et la traversée souterraine de Marseille ne constituent pas une nécessité au regard des objectifs des phases 1 et 2.

7.2.1.2. Éléments de réponses figurant au dossier

Le projet est évalué à 3,5 Milliards d'euros dont 1,6 Milliard d'euros pour la traversée souterraine et la gare de Marseille

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

La VAN-SE, calculée initialement sur la base d'une PRI, Provision pour Risques de 7,5%, était de + 1495 M€ pour scénario AMS et + 2721 M€ pour scénario AME.

Suite à l'expertise du SGPI, la PRI a été portée à 15,9% et la VAN a intégré les recettes induites par le rabattement Transport en Commun/ taxis.

La VAN-SE est de + 1568 M€ pour scénario AMS et + 2829M€ pour scénario AME.

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

Un euro investi dans le projet rapporte à la collectivité 1,33€ d'avantages pour le scénario AMS et 1,60€ en AME⁵.

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

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

Avis de l'Ae

Dans son avis, l'Ae l'Autorité environnementale s'interroge sur l'impact du calcul de la VAN-SE dans l'hypothèse où « la diminution de la congestion routière entraînerait un appel d'air conduisant à un rebond de l'utilisation des transports routiers ».

L'Ae recommande de prendre en compte dans l'analyse socio-économique l'effet rebond de la diminution anticipée de la congestion routière pour le cas échéant rectifier la VAN-SE du projet en cas de report modal beaucoup plus faible qu'anticipé à partir de la route.

Le Mo, Maître d'Ouvrage répond à l'Ae en précisant « *qu'une baisse de 10% des usagers reportés de la route conduirait à une VAN-SE de 1 241 M€ au lieu de 1 491 M€ soit une baisse de 254 M€, et non de 1 200 M€ comme indiqué dans l'avis de l'Ae* ». Il indique que « *les effets rebonds se situent bien en dessous*

⁵ Note du Rédacteur : Ces deux scénarios de référence, concernant la transition écologique du secteur des transports, élaborés au titre de la SNBC, Stratégie Nationale Bas-Carbone 2019, présentée en débat public début 2019 :

- Le scénario AMS, Avec Mesures Supplémentaires, scénario principal de la SNBC : ses hypothèses permettent d'atteindre l'objectif d'une neutralité carbone à l'horizon 2050, et de diminuer les consommations d'énergie de manière importante et durable via l'efficacité énergétique ou des comportements plus sobres,
- Le scénario AME, Avec Mesures Existantes, qualifié de tendanciel : il intègre l'ensemble des mesures décidées avant le 1er juillet 2017. Il correspond à une neutralité carbone atteinte en 2070.

du test de sensibilité présenté et ne conduiraient donc qu'à une correction très marginale de la valeur du projet ».

Avis du SGPI et Rapport de contre-expertise

Compte-tenu que le financement de l'Etat est supérieur à 100 M€, Le SGPI, Secrétariat Général Pour l'Investissement est tenu de rendre un avis suite à un rapport de contre-expertise du projet. Le rapport et l'avis sont transmis au Parlement et au Premier Ministre. Le Mo a produit un mémoire de réponse à l'intégralité des recommandations présentées dans le rapport des contre-experts.

Dans son avis, le SGPI souligne que le dossier présenté en contre-expertise est de grande qualité et donne un avis favorable à l'ensemble du projet et formule 4 recommandations dont une seule concerne la partie socio-économique : Utiliser un niveau de PRI au moins égal à 15%.

Dans son mémoire de réponse au SGPI, le Mo rappelle la distinction de la PRI incluse dans le coût des investissements (budget des opérations) et la PRI pour le calcul de la VAN-SE.

La PRI dans le coût des investissements (budget des opérations) :

« Les coûts des investissements du projet des phases 1&2 présentés dans le dossier correspondent au chiffrage aux conditions économiques de juillet 2020 intégrant une PRI, Provision pour Risques à hauteur de 15,9% du montant brut en principal, ce qui représente un niveau élevé comparé à d'autres projets similaires. Ce pourcentage est supérieur à 15% mais les études d'avant-projet seront l'occasion d'actualiser l'analyse de risques et de réestimer ce montant ».

La PRI retenue dans le bilan socio-économique :

« Considérant que le niveau de PRI est un montant maximal, le Mo a choisi de ne retenir dans son bilan qu'une partie de celui-ci. En effet, il est probable que seule une partie des risques prévus se réalise ; nous avons retenu dans les calculs de base de la rentabilité du projet pour la collectivité environ la moitié de cette PRI, (Ndr : 7,5%). Cette approche se justifie par le retour d'expérience de SNCF Réseau : pour plusieurs projets ferroviaires réalisés dans le Sud de la France, la PRI n'a pas été « consommée » à l'issue de chantiers comparables. En conséquence, SNCF Réseau a jugé que les 15,9% constituaient une provision maximale. Cependant pour suivre la recommandation du SGPI, SNCF Réseau a produit des calculs de rentabilité en intégrant la totalité de la PRI à hauteur de 15,9% ».

Les bilans monétarisés figurant dans le DESE, Dossier Etude Socio-Economique prennent en compte cette valeur ainsi que les compléments recommandés dans le rapport de contre-expertise du SGPI.

Par ailleurs, les contre-experts regrettent que certains bénéfices élargis de l'opération n'aient pas été pris en compte dans le calcul de la VNA-SE, comme la contribution à la limitation de l'étalement urbain ou l'amélioration de la productivité des entreprises. Ces valorisations d'effets positifs n'ont pas été intégrées dans le bilan socio-économique exprimé en termes monétaires. Cela conduit à une sous-estimation de la VAN-SE.

Le Mo explique qu'il s'est appuyé sur la méthodologie de la DGTIM pour les projets de transport dont le référentiel d'évaluation ne prend pas en compte de façon quantitative les types d'effets mentionnés.

Le Mo conclut que *« le bilan doit être considéré, au regard de l'avis du SGPI et des contre-experts, comme une vision prudente des apports globaux du projet ».*

7.2.1.3. Questions de la commission et réponses du MO

2 : Le coût de la réalisation des phases 1 et 2 de la LNPCA, se justifie-t-il à lui seul, à savoir sans la LGV ?

« Le projet des phases 1 & 2 est reconnu comme un projet autoporteur et indépendant des choix qui seront faits plus tard sur les sections de lignes nouvelles, comme en attestent les décisions ministérielles et l'avis de l'AE » (...)

L'évaluation socio-économique a démontré que les bénéfices apportés par le projet sont supérieurs à son coût et à ses incidences.

3 : La mise en œuvre du dispositif ERTMS, dans le cadre de l'HPMV, n'est-elle pas suffisante pour répondre au besoin d'accroissement du trafic sur l'axe ferroviaire ?

« Le projet ERTMS est avant tout un projet de régénération de la signalisation en block automatique lumineux (BAL) avec contrôle de vitesse par balise (KVB) puis un système d'interopérabilité européenne et enfin un système pouvant générer de la capacité en cas de trafic homogène sur une même section de ligne ce qui n'est pas le cas sur la section Marseille-Vintimille. L'ERTMS est donc nécessaire à LNPCA, mais pas suffisant pour atteindre ses objectifs de capacité notamment. Il ne permet pas seul l'augmentation fréquence autour des métropoles ».

7.2.1.4. Commentaire de la commission

La Commission note que le Maître d'ouvrage a bien pris en considération la recommandation du SGPI et a révisé ses calculs sur la base d'une PRI de 15,9% au lieu de 7,5% ; les avantages nets actualisés cumulés générés par le projet sont positifs.

7.2.2. ***Les conditions de réalisation et de financement***

7.2.2.1. Analyse et synthèse de l'ensemble des observations

Une cinquantaine de questions portent sur **les conditions de réalisation et de financement du projet**. Les personnes s'interrogent sur la provenance des 40% financées par les collectivités et craignent des taxes ou impôts supplémentaires. Ils s'inquiètent aussi de la répercussion sur les impôts locaux en cas de surcoûts.

Le montage financier paraît fragile compte tenu de l'incertitude du financement à hauteur de 20% de l'Europe.

Des déposants mettent en évidence que le projet LNPCA comporte beaucoup de travaux de rénovation, sécurisation et modernisation qui sont le cœur même de la mission de SNCF. Ils rappellent qu'une somme de 800 millions d'euros avait été décidée et financée dans le cadre du CPER (Contrat de Plan État - Région) 2015-2020 et s'étonnent de l'utilisation de cette somme.

7.2.2.2. Éléments de réponses figurant au dossier

Les partenaires du projet ont validé un protocole de financement qui institue des modalités de répartition du financement entre l'Etat et les collectivités territoriales pour le projet des phases 1 et 2. Un soutien de l'Union européenne est également attendu.

Le protocole fixe des engagements de solidarité entre elles pour le projet des sections nouvelles : il repose sur des études de faisabilité et préliminaires avant lancement des concertations demandées par la CNDP pour les phases 3 et 4 (article 3 du protocole).

Les collectivités retiennent le principe d'un niveau d'engagement à hauteur de 40% du montant global. La création d'un EPL, Etablissement Public Local, qui porte la part du financement des collectivités, viendrait réduire le niveau de financement budgétaire de ces dernières grâce aux recettes fiscales qui lui sont affectées.

L'Etat s'engage sur un financement à parité avec les collectivités du reste à financer une fois les fonds européens déduits, quel que soit le niveau de fonds européens obtenus.

Les partenaires s'appuient sur les fonds européens éventuellement mobilisables et veilleront notamment à ce que l'axe ferroviaire Marseille-Nice-Gênes, inscrit dans le Réseau Transeuropéen de transports (RTE-t), rende éligible ce projet au financement du Mécanisme pour l'interconnexion en Europe, avec des interactions positives entre Vintimille et Gênes. Au titre de la période 2021-2027 et des suivantes, ils coordonneront leurs efforts afin que les opérations constitutives de la LNPCA puissent faire l'objet de décisions favorables dans le cadre des futurs appels à projets de l'Union européenne.

La Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur, EPL, Etablissement Public Local bénéficiera de ressources fiscales au profit des collectivités.

Le dossier ne mentionne que la proposition de la Région PACA de créer une majoration locale de la TICPE, Taxe Intérieure de Consommation sur les Produits Energétiques (notamment sur les carburants pétroliers), une taxe spécifique sur les bureaux localisés dans un certain rayon autour des gares de la LNPCA, une surtaxe de séjour sur les hébergements touristiques (hôtels, gîtes) situés sur les territoires des collectivités territoriales.

Ce projet ne prévoit pas de taxes spécifiques sur les contribuables des départements des Bouches-du-Rhône, Var et Alpes-Maritimes.

Avis du SGPI et Rapport de contre-expertise

Dans leur rapport, les contre-experts suggèrent au Maître d'ouvrage de joindre au dossier le protocole de financement conclu entre les partenaires (Etat et Collectivités) et les dispositions concernant le financement apporté par l'EPL. Le Maître d'ouvrage a pris en considération cette recommandation et a joint le protocole de financement dans les annexes (pièce F2).

7.2.2.3. Questions de la commission et réponses du Mo

4 : Le financement du projet est basé sur une participation de l'Europe à hauteur de 20% : Qu'en est-il ?

« L'hypothèse d'une contribution de l'Union européenne à hauteur de 20% du coût du projet des phases 1 & 2 de la LNPCA est inscrite dans le protocole de financement, inclus dans la pièce F2 du dossier d'enquête. Cette hypothèse de participation de l'Union européenne s'appuie sur divers facteurs.

Tout d'abord, l'Union européenne a déjà contribué au financement des phases 1 & 2 en subventionnant les études préalables à l'enquête publique du projet à hauteur de 6,2 M€ au titre du programme « Mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE) ».

Ensuite, la désaturation des nœuds ferroviaires du réseau central du Réseau Transeuropéen de Transports (RTE-T) figure parmi les objectifs de l'UE en matière de développement des infrastructures ferroviaires européennes. Le projet des phases 1 & 2 s'inscrit dans cet objectif de désaturation en traitant les nœuds ferroviaires de Marseille, de Toulon et de la Côte d'Azur qui sont situés sur ce réseau central du RTE-T.

De plus, l'axe ferroviaire Marseille-Nice-Gênes a récemment été inscrit par l'Union européenne au sein du Corridor Méditerranée du RTE-T (règlement de l'Union Européenne n°2021/1153 du 7 juillet 2021 établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe). Cette inscription du projet sur un corridor européen prioritaire et structurant du RTE-T augmente ses chances d'obtention de financements européens.

(...) Si la participation financière de l'Union européenne était différente des 20% escomptés, l'écart serait alors pris en charge par les financeurs qui sont signataires du protocole de financement du projet (tous les signataires ne sont pas financeurs) ».

5 : La grande partie des travaux du projet (travaux de rénovation, sécurisation et modernisation qui sont le cœur même de la mission de SNCF) avait déjà été décidée et financée dans le cadre du CPER (Contrat de Plan État - Région) 2015-2020 pour une somme de 800 millions d'euros. Quelle a été leur utilisation ?

« Le CPER 2015-2020, d'un montant de 1,67 milliard d'euros, a consacré un montant de 483 M€ en faveur du réseau ferroviaire et de l'aménagement et la mise en accessibilité des pôles d'échanges multimodaux (PEM). Un certain nombre d'opérations ont été réalisées dans le cadre du CPER 2015-2020 :

- *Déplacement de la gare Nice Saint Augustin*
- *Aménagement et mise en accessibilité des pôles multimodaux*
- *Marseille Gardanne Aix*

Au côté de ces investissements structurants, certains projets d'amélioration du réseau existant inscrits au CPER 2015-2020 n'ont pas pu être réalisés dans la période 2015-2020 et ont été intégrés dans le projet des Phases 1 & 2 de la LNPCA : navette toulonnaise, amélioration de la ligne entre Saint-Charles et l'Estaque. Aussi, les financements de l'État et des collectivités initialement prévues dans le CPER n'ont pas été mis en œuvre en intégralité. Ces opérations seront financées dans le cadre du Projet des phases 1 & 2 de la LNPCA, par l'État, les collectivités et également par l'UE.

(...) Le projet des Phases 1 & 2 est un projet de développement d'une ampleur supérieure à ces projets CPER pour augmenter l'offre et non un projet de "réfection, sécurisation et modernisation". Le projet des phases 1 & 2 doit permettre d'améliorer l'offre de service ferroviaire en augmentant la fréquence des TER autour des métropoles marseillaise, toulonnaise et niçoise.

En résumé, il n'y a pas de doublon entre les deux sources de financement ».

6 - Ce projet ne risque-t-il pas d'augmenter la dette publique et par conséquent les impôts locaux ?

(...) La fiche d'impact général en accompagnement de l'ordonnance rappelle que la Société LNPCA qui porte la part de financement des collectivités, bénéficiera de ressources fiscales, complétant leur participation budgétaire. Ces ressources fiscales auront potentiellement un impact financier sur les particuliers et/ou entreprises. Les ressources fiscales affectées à l'EPL feront l'objet d'une inscription en loi de finances au plus tard le 31 décembre 2022.

Des recettes fiscales en cours d'analyse ont été identifiées par la Région et l'Etat et sont détaillées dans cette fiche :

- *« Des ressources assises sur l'usage de véhicules ou d'infrastructures de transport routier s'appuyant sur le principe « pollueur-payeur » : majoration de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE), éco-redevance poids lourds et recettes sur les concessions autoroutières (surtaxe d'aménagement du territoire)*
- *Des ressources assises sur l'activité d'hébergement touristique (taxe de séjour additionnelle) ou sur le foncier (taxe spéciale d'équipement, taxe d'aménagement additionnelle, taxe annuelle*

sur les surfaces de stationnement, taxe sur les bureaux), selon le principe « bénéficiaire-payeur »

- *Des ressources assises sur l'usage du transport ferroviaire (contribution locale temporaire) selon le principe « utilisateur-payeur ». (...)*

7.2.2.4. Commentaire de la commission

La Commission note que l'Union européenne a déjà contribué au financement du projet des phases 1 et 2 en subventionnant les études préalables à l'enquête publique à hauteur de 6,2 M€ au titre du programme « Mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE) ». Elle supporte donc ce projet, ce qui laisse présager de sa participation au financement à hauteur de 20%.

7.2.3. *Les risques de surcoût*

7.2.3.1. Analyse et synthèse de l'ensemble des observations

Des observations soulignent **le risque de surcoût** en s'appuyant sur l'Avis de l'Ae, Autorité environnementale qui a relevé des études insuffisamment précises sur les zones de sites lithologiques en cas de séisme ou d'aléas géologiques lors des creusements des tunnels, également sur les risques environnementaux comme le risque inondations sur la partie littorale ou encore les nuisances sonores.

Certaines observations interrogent sur le taux de PRI, Provisions pour Risques et demandent à ce qu'elles soient portées à 30% pour les travaux en zones denses et les tunnels.

7.2.3.2. Éléments de réponses figurant au dossier

Le coût de l'investissement est 3 546 millions d'euros ; il représente le coût global du projet de réalisation des phases 1 et 2, aux conditions économiques de juillet 2020. Ce montant inclut des provisions, ventilées sur chaque poste, couvrant notamment des déviations des concessionnaires (réseaux électriques...), les éventuels traitements de carrière, la dépollution, ainsi que les aléas pour incertitude à ce stade des études.

Le montant de cette PRI, Provision pour Risques, s'élève à 15,9% du montant brut principal.

Avis de l'Ae

L'Ae estime que « les coûts indiqués ne semblent prendre en compte que des marges très faibles pour des aléas importants tels ceux sur les travaux souterrains, alors même que leur probabilité est réputée élevée (70%) et degré de criticité très élevé : 56 millions d'euros soit moins de 16% et moins encore pour des technologies non maîtrisées (0,2 million d'euros), à comparer à une provision de 12 millions d'euros pour un retard possible dans le transfert d'activités situées sur les emprises ferroviaires ».

Cette remarque a été reprise par de nombreux contributeurs.

En revanche, l'Ae remarque que « le bilan proposé ne tient pas compte des bénéfices collectifs de l'amélioration des services de transports en commun en termes de qualité de vie et régularité ». Elle préconise « de réévaluer les PRI, Provisions pour Risques pour les crédibiliser » et suggère « d'intégrer à l'analyse des bénéfices non conventionnels de confort pour les usagers et de qualité de vie ».

Concernant les PRI, Provisions pour Risques, le Mo prend en compte cette recommandation déjà mentionnée par le SGPI. Les bilans monétarisés figurant dans le DESE, Dossier Etude Socio-Economique

ont intégré cette valeur ainsi que les compléments recommandés dans le rapport de contre-expertise du SGPI.

Enfin, le Mo indique que le bilan socio-économique intègre bien en partie l'amélioration du confort à bord des TER mais cette estimation réalisée selon la méthode préconisée par le référentiel ministériel ne prend en compte seul l'angle des conditions de trajet. Le Mo conclut que le bilan doit être considéré sous-estimant ce type de bénéfices collectifs.

Concernant l'aléa sismique, L'Ae recommande de développer l'analyse de celui-ci et de la vulnérabilité des ouvrages du projet à cet aléa. Le Mo explique en particulier pour Nice que cette zone est classée en zone de sismicité de niveau 4 soit zone de sismicité moyenne. La commune de Nice est concernée par un PPRs, Plan de Prévention des Risques sismiques, impliquant des dispositions constructives prises en compte par le Mo dans le cadre de la conception des ouvrages du projet.

Sur le risque de surcoût dû aux risques géologiques, l'Ae indique que « le choix de passage en tunnel, en particulier au travers de zones karstiques, nécessite des précautions particulières ». Le Mo précise que « la présence de massifs karstiques est mentionnée dans l'état initial parce qu'il s'agit d'une donnée importante à l'échelle de la région, qui a influé sur le choix du périmètre du projet des phases 1 & 2. Mais le projet des phases 1 & 2 ne présente aucun projet de tunnel situé en zone karstique ».

Avis du SGPI et Rapport de contre-expertise

Concernant la PRI d'un taux de 15,9% des phases 1 et 2, le MO répond à la contre-expertise du SGPI « qu'elle est évaluée à chaque phase du projet, soit successivement en phase AVP, Avant-Projet puis en phase Projet et enfin en phase Travaux ».

Les risques concernant les tunnels, sont estimés à plus de 100 millions d'€ parmi lesquels figurent les contraintes géologiques non identifiées en phase études et lors des sondages géotechniques, la pollution des sols, les risques liés au foncier, la mise en œuvre de la stratégie d'évacuation des matériaux, notamment l'engagement d'utiliser majoritairement le transport ferroviaire... »

De plus, certains risques seront examinés de façon plus approfondie en phase « avant-projet »,

Par ailleurs, les contre-experts du SGPI estiment que le dossier n'aborde pas le risque de submersion lié au changement climatique ni les mesures éventuelles de mise hors d'eau ou de protection des ouvrages souterrains. Le Mo ne partage pas cette analyse et indique que chacun des Cahiers Territoriaux concernés ainsi que l'étude d'impact traitent du risque de submersion. Il précise que « l'Ae a souligné que ce sujet était développé de manière novatrice dans le dossier ».

7.2.3.3. Questions de la commission et réponses du MO

7 : N'y a-t-il pas un risque de surcoûts environnementaux liés aux inondations sur la partie littorale ou les nuisances sonores ?

« Le projet a fait l'objet d'une démarche d'écoconception qui a intégré les risques d'inondation, les événements les plus récents (2015 et 2019 notamment) et les informations disponibles sur les conséquences possibles du changement climatique. Ces éléments sont présentés dans le dossier.

Le dimensionnement hydraulique des ouvrages est ainsi allé au-delà des strictes exigences des services de l'Etat : Ouverture du passage Maïcon dans la plaine inondable du Var, élargissement de l'ouvrage du

Font de Veyre, réalisation d'un nouvel ouvrage de ressuyage à Cannes La Bocca, variante de découverte du ruisseau des Ayygalades...

En ce qui concerne les nuisances sonores, les études acoustiques ont projeté des mesures strictement nécessaires liés à l'infrastructure et à l'augmentation du trafic dans l'étude d'impact. Le MOA a par ailleurs pris l'initiative sur certaines zones particulièrement sensibles de prévoir des mesures particulières localisés décrites dans les cahiers territoriaux.

Concernant les nuisances sonores, toutes les mesures réglementaires ont été prises en compte dans le cadre du dossier d'enquête publique.

L'ensemble de ces coûts évalués préalablement à l'enquête publique sont inclus dans l'estimation du projet ».

8 : Le montant des travaux souterrains n'est-il pas sous-estimé compte-tenu de la probabilité élevée à 70% - degré de criticité très élevé : 56 millions d'euros ?

« Dans le cadre des études préalables à l'enquête publique (niveau Etudes Préliminaires), différentes campagnes géotechniques ont été menées pour préciser les enjeux souterrains et identifier les risques majeurs. En complément de ce travail d'acquisition des données, un partenariat a été mis en œuvre avec le CETU (Centre d'Etudes des Tunnels) afin d'aider SNCF RESEAU à affiner les enjeux techniques et financiers des travaux souterrains. Enfin, SNCF RESEAU a confié ces études préliminaires à des bureaux d'études externes qui interviennent actuellement sur le projet du Grand Paris où les travaux souterrains sont très nombreux et complexes.

Ce sujet relatif à la couverture des risques vis-à-vis des enjeux souterrains fera partie des sujets centraux qui feront l'objet des études Avant-Projet à venir. Celles-ci constitueront après la DUP un point d'arrêt majeur à l'issue duquel, comme cela est stipulé dans le Protocole de Financement signé le 28 février 2022 par tous les acteurs du projet.

A ce stade du projet, la provision pour risque établie sur la base d'une analyse des risques menée durant les études préalables à l'enquête publique, est de 428 millions d'euros (Conditions Economiques juillet 2020) pour couvrir les risques identifiés sur les opérations prévues en phase 1 et en phase 2. Les risques concernant les tunnels sont estimés plus de 100 millions comme indiqué dans l'avis en réponse au SGPI parmi lesquels figurent :

- Les contraintes géologiques non identifiées en phase études et lors des sondages géotechniques qui seront d'ailleurs poursuivis durant les études d'avant-projet,*
- La pollution des sols,*
- Les réseaux à dévier qui n'auraient pas été identifiés,*
- L'indisponibilité de matériel pendant la phase travaux (tunnelier),*
- Etc.*

Les sondages complémentaires à venir, les études techniques plus détaillées, l'appui du CETU, et les derniers retours d'expériences (EOLE, Grand Paris) permettront plus spécifiquement d'apprécier plus en détail le niveau du risque sur les enjeux relatifs à la traversée souterraine que vous avez à juste titre identifiés comme sensibles et dont une réévaluation de la provision pour risque spécifique à ce sujet n'est pas exclue.

A l'issue du point d'arrêt majeur que constitueront les études d'Avant-Projet sur la base d'une analyse des risques réactualisée et en concertation avec le Comité de Suivi et des Engagements et des Risques mis en place dans le cadre de la création de la Société LNPCA, une réévaluation du taux de provision pour risque pourrait être envisagée en phase avec les capacités de financement ».

9 : les études pour ce projet ne sont pas finalisées, en particulier les études géologiques, le coût des travaux, les expropriations : Le budget ne risque-t-il pas d'augmenter fortement ?

(...) Les risques évoqués concernant les études géologiques, l'évolution du coût des travaux ou les expropriations ont été identifiés et évalués dans le cadre du travail d'analyse des risques qui se poursuivra au titre des études à venir (...)

A l'issue du point d'arrêt majeur que constitueront les études d'Avant-Projet sur la base d'une analyse des risques réactualisée et en concertation avec le Comité de Suivi et des Engagements et des Risques, une réévaluation du taux de provision pour risque pourrait être envisagée en phase avec les capacités de financement.

10 : La contribution 533, s'appuyant sur des études des projets ferroviaires français ou internationaux, demande pourquoi un taux de 30% pour PRI pour les travaux en zones denses et tunnels n'est pas appliqué.

(...) « S'agissant du taux de Provision pour Risque, il est pour l'heure défini après analyse des risques à 15,9% à l'issue des études préliminaires, soit 2 fois supérieur à celui de certains grands projets cités dans la contribution. Ainsi, la provision pour risque établie sur la base d'une analyse des risques menée durant les études préalables à l'enquête publique, est de 428 millions d'euros (Conditions Economiques juillet 2020) pour couvrir les risques identifiés sur les opérations prévues en phase 1 et en phase 2.

(...) Rajouter un pourcentage forfaitaire de 30% sans connaître le détail du chiffrage et les marges déjà prises en compte (somme à valoir, plus-values, programmes fusibles...) est une analyse trop sommaire et qui ne serait pas acceptée par les partenaires devant mobiliser des crédits publics importants sur une longue période. En fin d'AVP, Avant-Projet, ces marges doivent être réévaluées. Il est à noter que la VAN du projet permet de garder un bénéfice socio-économique au projet jusqu'à 1,2Mds de surcoûts en euro courant ».

7.2.3.4. Commentaire de la commission

La Commission note qu'au moment des études d'avant-projet, l'analyse des risques sera réactualisée et une réévaluation du taux de la PRI, Provision pour Risques pourra être envisagée en phase avec les capacités de financement.

7.2.4. La faisabilité socio-économique

7.2.4.1. Analyse et synthèse de l'ensemble des observations

Plus de 60 observations portent sur **la faisabilité socio-économique**. Certains demandent si les évolutions au sens de mode de vie (télétravail, véhicules électriques) depuis la date initiale du projet de 2005 et les possibilités d'amélioration grâce aux nouvelles technologies (ERTMS) ont bien été prises en compte.

De nombreuses observations rappellent que le train est un SERVICE PUBLIC qui répond à un besoin de la population de l'ensemble du territoire. Ils précisent que son intérêt se mesure aussi en termes de retombées sociales et pas seulement économiques. Certains soulignent que le projet ne prend pas en compte les problèmes de mobilité des habitants du haut-var et centre-var et d'autres regrettent la fermeture des petites gares qui sont indispensables pour garantir une égalité en termes de transport à la population.

Des déposants concluent que le réseau n'est pas saturé car l'ouverture du réseau à de nouveaux opérateurs comme TRANSDEV prouve qu'il est encore possible d'ajouter des rames. D'autres estiment que le système actuel peut être amélioré grâce à l'ERTMS.

Des déposants souhaitent s'assurer que des provisions sont prévues pour perte de chiffres d'affaires en immobilier, pour les activités économiques, touristiques et dévalorisation de biens en cas de vente.

Enfin, il est noté une préoccupation citoyenne sur les enjeux environnementaux de développement des transports pour les générations futures et le regret que le projet ne prenne pas en compte le fret pour diminuer le nombre de camions sur les routes.

7.2.4.2. Éléments de réponses figurant au dossier

Concernant les effets économiques et sociaux, les investissements en infrastructures de transport génèrent un nombre important d'emplois.

En se basant sur les fiches outils du référentiel d'évaluation des projets de transport de 2019 du Ministère de la transition écologique et solidaire, le nombre d'emplois mobilisés pour la phase de conception et de réalisation du projet est estimé à :

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

Le projet aura donc des retombées directes en termes d'emplois.

Il permettra également un accès à l'emploi et aux services grâce aux améliorations de transport proposées. Enfin, ce projet aura également des effets sur la productivité des entreprises de la région grâce aux gains de temps et confort sur les trajets effectués.

Par ailleurs, un effet positif est attendu sur l'attractivité touristique à 3 niveaux :

- Enrichir les liaisons internes à la région accessibles en train,
- Accroître la fréquence des TER de la bande littorale,
- Améliorer la connexion avec les trains à grande vitesse.

Concernant le foncier, il y a peu d'acquisitions foncières puis que les aménagements sont majoritairement sur les emprises SNCF. Le projet nécessite l'acquisition d'environ 20 bâtis habités de Marseille à Nice, représentant 30 à 40 logements. Il faut également ajouter le relogement des habitants de la résidence Bassens 2 dans le 15^{ème} arrondissement de Marseille, de 93 logements, prévu comme une opportunité de requalification urbaine offerte par le projet.

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

- Halte Saint-André : 1 concessionnaire automobile,
- Doublement du Tunnel Saint-Louis : une dizaine de bâtis représentant a priori une vingtaine de logements et quelques commerces,
- Entrée Nord du tunnel à la Delorme : 3 bâtis économiques outre la résidence Bassens2,
- Entrée Est du tunnel à la Parette : bâtis essentiellement économiques représentant une vingtaine d'entreprises,
- Saint-Cyr-sur-Mer : 5 à 8 maisons,
- Cannes Marchandises : 3 bâtis économiques (hangar et services publics).

Avis du SGPI et Rapport de contre-expertise

Dans le mémoire de réponse à l'avis du SGPI, le Mo confirme que les coûts de relogement des habitants de la cité Bassens² sont bien pris en compte dans le budget de l'opération « Raccordement Marseille Nord ».

7.2.4.3. Questions de la commission et réponses du MO

11 : Le réseau ferroviaire est-il réellement saturé ? Comment expliquer alors l'arrivée d'un nouvel opérateur comme TRANSDEV ?

« L'entreprise ferroviaire Transdev a été choisie par la Région Sud pour exploiter le lot TER inter métropoles Marseille-Nice dans le cadre de l'appel d'offre initié par l'Autorité Organisatrice des Mobilités. Aujourd'hui ce service est effectué par la SNCF avec 7 A/R par jour. Le service effectué par Transdev devrait, lui, débuter en juillet 2025 avec en moyenne 14 A/R par jour donc préalablement aux projets HPMV (avec installation de la signalisation ERTMS) et LNPCA. A cet effet la Région a décidé de remplacer le matériel roulant actuel de type Corail de technologie un peu ancienne par des rames automotrices récentes de type Omnéo Premium qui seront surtout équipées pour rouler sous signalisation ERTMS à l'horizon de la mise en service du projet HPMV. Il s'agit donc bien pour la Région :

- D'anticiper l'adaptation du matériel roulant à la nouvelle signalisation*
- De renforcer son offre de trains rapides entre Marseille et Nice en particulier en heures creuses*

Le doublement de l'offre porte sur le service spécifique inter métropole entre Marseille et Nice, avec une programmation de trains inter-métropoles plus importante en heures creuses.

En heure de pointe, il s'agira d'un train par heure et par sens, comme c'est le cas actuellement, l'infrastructure n'offrant pas la capacité nécessaire à une augmentation du service en pointe ».

12 : L'ESE, Etude Socio-Economique a-t-elle intégré pour ces bases de calcul les récentes évolutions technologiques et de mode de vie ?

Le Mo rappelle que les évaluations socio-économiques reposent sur les préconisations ministérielles les plus récentes. Ainsi, la transformation du parc automobile avec des véhicules électriques est prise en compte dans les calculs avec la présentation pour les scénarios AMS et AME définis par la SNBC. Concernant le télétravail, l'instruction ministérielle relative à l'évaluation des projets ne donne pas de cadrage concernant son impact sur les déplacements.

Par contre, des tests de sensibilité présentés dans le DESE, montrent que :

« ... même en réduisant les volumes globaux de trafic ferroviaire de 20%, la VAN-SE resterait positive. Le projet reste donc pertinent d'un point de vue socio-économique même avec des variations importantes de trafics.

Ainsi, les évolutions récentes qu'elles soient technologiques ou comportementales sont prises en compte dans l'évaluation en l'état actuel des connaissances ».

13 : Les habitants du Var estiment que ce projet va dégrader leur qualité de vie sans bénéficier d'amélioration pour leur déplacement : est-ce que SNCF prévoit des aménagements complémentaires pour les habitants du Var et Haut-Var ?

Le Mo indique rappelle que l'offre de service public ferroviaire est définie par la Région en qualité d'Autorité Organisatrice des Mobilités. Il précise que localement, l'offre des transports ferroviaires pour le Centre Var sera améliorée grâce à la mise en service de la navette toulonnaise, ainsi qu'à l'amélioration de l'offre longue distance, comme le mettent en évidence les 2 figures ci-dessous (situation actuelle et situation avec projet phases 1 et 2).

En ce qui concerne le Haut Var, aucun service ferroviaire ne le dessert directement. Il est donc nécessaire de se rabattre en transport collectif ou en mode routier vers la ligne ferroviaire Marseille-Vintimille pour bénéficier des améliorations de service (par exemple en gare de Cuers ou éventuellement Carnoules).

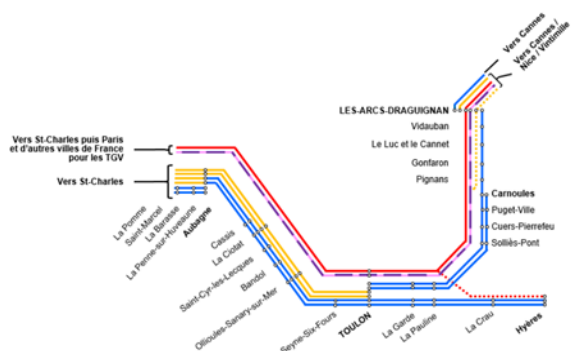


Figure 10 : schéma de desserte actuelle Source SNCF Réseau

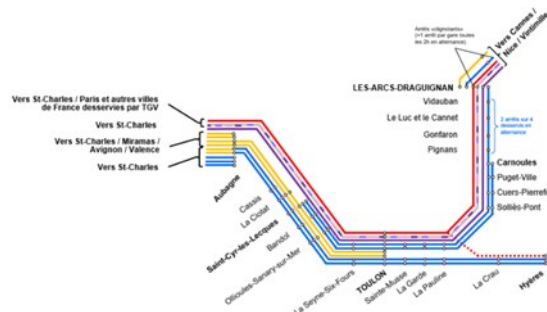


Figure 11 : schéma de desserte en heure de pointe avec le projet phase 2 – Source SNCF Réseau

14 : Quelles sont les modalités d'expropriations (concertation avec les parties concernées) ?

« Les modalités d'acquisition interviennent généralement à la suite de l'enquête parcellaire, qui permet d'informer les riverains sur l'impact foncier du projet.

- Le principe de base est d'aboutir à une acquisition à l'amiable sur le montant du bien et les indemnités complémentaires.
- La valeur vénale du bien est calculée selon la méthode dite par comparaison de cessions de biens similaires voisins, en utilisant les bases de données des notaires et des services de la publicité foncière de la direction générale des finances publiques (DGFIP).
- A cette indemnité sera ajoutée une indemnité dite de emploi au sens de l'article R. 322-5 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique pouvant atteindre 10 à 20%.

En l'absence d'accord, c'est la procédure d'expropriation pour cause d'utilité publique qui s'appliquera et le juge de l'expropriation fixera le montant des indemnités versées.

Si un bien est occupé, deux solutions sont possibles :

- Le propriétaire se charge de la libération du bien.
- Le bien est cédé, occupé et l'indemnité principale sera réduite d'environ 30% afin de couvrir les frais de libération mobilisés par le maître d'ouvrage (frais de déménagement, frais de réinstallation, Perte éventuelle de revenu) ».

15 : Le SGPI recommande d'instituer une information continue du public sur l'évolution des dépenses et le suivi des risques de surcoût : comment cette communication sera-t-elle mise en place ?

« En relation avec la création de l'Etablissement Public Local, ce travail collectif et concerté avec nos partenaires sera mené dans le cadre d'un Comité de Suivi des Engagements des Risques en charge de valider les évolutions importantes liées à la réalisation du projet, de statuer sur les alertes et les risques et de lancer des audits le cas échéant. (...) Sur les modalités d'information du public et des élus, le dispositif de concertation continue sera maintenu tout au long des phases du projet pour informer la population sur l'évolution (programme, coûts, risques) et les conditions de réalisation du projet. Le Comité de Suivi précédemment

évoqué contribuera au suivi opérationnel et à la définition des besoins stratégiques du projet ». Le Mo conclut qu'il suivra la recommandation du SGPI dans le cadre de la concertation continue et en accord avec les partenaires financiers.

16 : De nombreux déposants demandent la justification des choix du projet : ils considèrent que l'aménagement de la gare ferroviaire de Marseille, avec son budget représentant plus de la moitié du coût global du projet, ne constitue pas une nécessité au regard des objectifs des phases 1 et 2. Ces sommes auraient pu servir utilement à moderniser le réseau existant dans toutes ses composantes. L'ensemble des gares et haltes du tracé Marseille/Nice avec leurs parkings et la modernisation des déplacements multimodaux auraient pu être intégrées dans les deux phases du projet. Ces aménagements associés à des services de transport en commun adaptés viendraient renforcer la performance attendue. Ils auraient pour corollaire l'égalité, au niveau des trois départements, des conditions ferroviaires offertes à toute la population en Provence-Côte d'Azur.

(...) « Comme indiqué dans la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) du 24 décembre 2019 et rappelé dans le dernier rapport du Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI) publié en mars 2022, la priorité doit être donnée à la désaturation des grandes nœuds ferroviaires (Marseille en fait partie tout comme Lyon) afin de permettre le développement des trains du quotidien qui partent et arrivent en ces nœuds (...) ».

L'atteinte des objectifs de service inscrits dans le dossier DUP n'est possible qu'avec la réalisation de la traversée et de la gare souterraine de Marseille.

17 : Dans le cadre de la création d'un EPL Etablissement Public Local, y a-t-il eu une évaluation des recettes fiscales, des recettes foncières, immobilières et commerciales et de leur répercussion sur les finances locales ?

Les recettes fiscales en cours d'analyse ont été identifiées par la Région et l'Etat, elles sont présentées dans la réponse à la question 6.

« Le travail d'évaluation des recettes est en cours sous le pilotage de l'Etat et de la Région en coopération étroite avec les partenaires financiers du projet dans le cadre de la construction de l'EPL, Etablissement Public Local ».

7.2.4.4. Commentaire de la commission

La Commission note que les expropriations ont bien été provisionnées. Par ailleurs, la Commission d'enquête relève que ce projet aura des retombées directes en termes d'emplois pendant les périodes de chantier ; de plus, il aura également des effets sur la productivité des entreprises régionales grâce aux gains de temps et confort sur les trajets effectués. Enfin, un effet positif est aussi attendu sur l'attractivité touristique.

7.2.5. Appréciation de la commission

Le dossier de l'étude socio-économique est clair, précis. L'avis du SGPI est favorable avec 4 recommandations qui ont été prises en compte par le Maître d'ouvrage.

La Commission d'enquête estime que l'investissement projeté est bénéfique pour les acteurs du ferroviaire (SNCF Réseau et concessionnaires), pour les usagers, notamment les actifs, pour les acteurs socio-économiques et pour les collectivités locales. Les améliorations attendues des temps de parcours, des correspondances, de la régularité, de l'accès aux gares, du report modal ainsi que la contribution des

gares à l'aménagement de l'espace public dans le cadre des opérations de restructuration urbaine, programmées, sont autant d'éléments qui donnent au projet LNPCA une valeur socio-économique positive.

La Commission d'enquête, s'appuyant sur le Rapport de contre-expertise et l'avis du SGPI, porte une appréciation positive sur l'économie générale du projet.

7.3. LES OPERATIONS DU PROJET LNPCA PHASES 1 ET 2

Le projet de réalisation des Phases 1 et 2 LNPCA porte sur l'aménagement de l'axe ferroviaire Marseille-Vintimille et comprend 25 opérations d'importances quantitatives et financières très différentes.

Ces 25 opérations se regroupent en trois territoires géographiques sur chacun des départements :

- L'étoile marseillaise
- La navette toulonnaise,
- La navette azurée.

7.3.1. L'Etoile Marseillaise

L'étoile marseillaise est présentée en deux parties : la première sur l'aménagement du corridor Ouest (opérations en jaune) et la seconde pour la gare de Saint-Charles, le Technicentre de la Blancarde et les tunnels.



7.3.1.1. Aménagement du Corridor Ouest de Marseille

PREAMBULE

Le périmètre d'aménagement du Corridor Ouest est défini par le doublement de la halte d'Arenc, l'aménagement du faisceau d'Arenc, le doublement de la voie Saint Charles-Arenc, l'aménagement pour relèvement de la vitesse, la création de la halte de Saint-André et la suppression de deux PN (Saint-Henri et Saint-André).

L'ensemble de ces opérations est inscrit en phase 1.

Les aménagements du Corridor Ouest, vont permettre de :

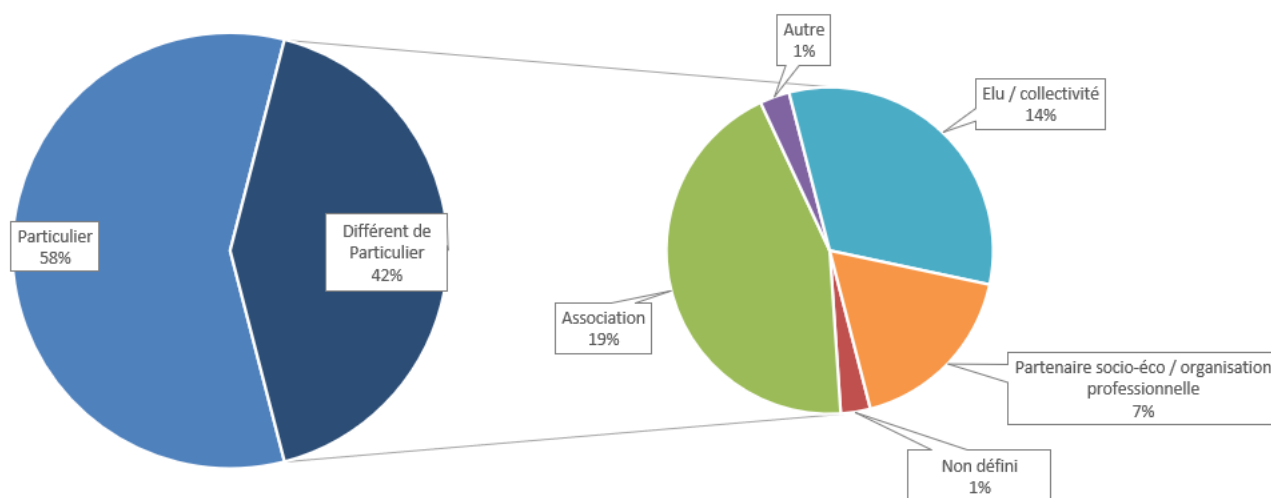
- Doubler l'offre TER sur le Corridor Ouest
- Créer des liaisons diamétrales TER entre le nord (Avignon, Vitrolles Aéroport Marseille Provence, ...) et l'est (Aubagne et Toulon)
- Dégager de la capacité indispensable pour le fonctionnement des projets complémentaires :
 - La 3ème phase de l'aménagement de la ligne Aix- Marseille
 - La boucle complète Marseille – Aix – Rognac – Vitrolles – Marseille
 - Le renforcement de la Côte Bleue
 - Le prolongement du TER d'Avignon jusqu'à Aubagne.

Cette amélioration de la desserte du Corridor Ouest se concrétisera sur Marseille, par le renforcement de la desserte de la halte d'Arenc et la création d'une halte ferroviaire et d'un PEM, Pôle d'Echange Multimodal à Saint-André.

Concernant l'aménagement du corridor ouest, les résultats de l'expression des déposants sont les suivants :

OPERATION	Nombre de CONTRIBUTIONS	Nombre d'OBSERVATIONS	Nombre de PETITIONS
Aménagement du faisceau d'Arenc	12	17	
Doublement de la halte d'Arenc Doublement de la voie Saint Charles-Arenc Aménagement pour relèvement de la vitesse	13	19	
Création de la halte de Saint André et suppression de deux PN	31 et 276 lettres type	52	1 (732 signatures)

La typologie des déposants est la suivante :

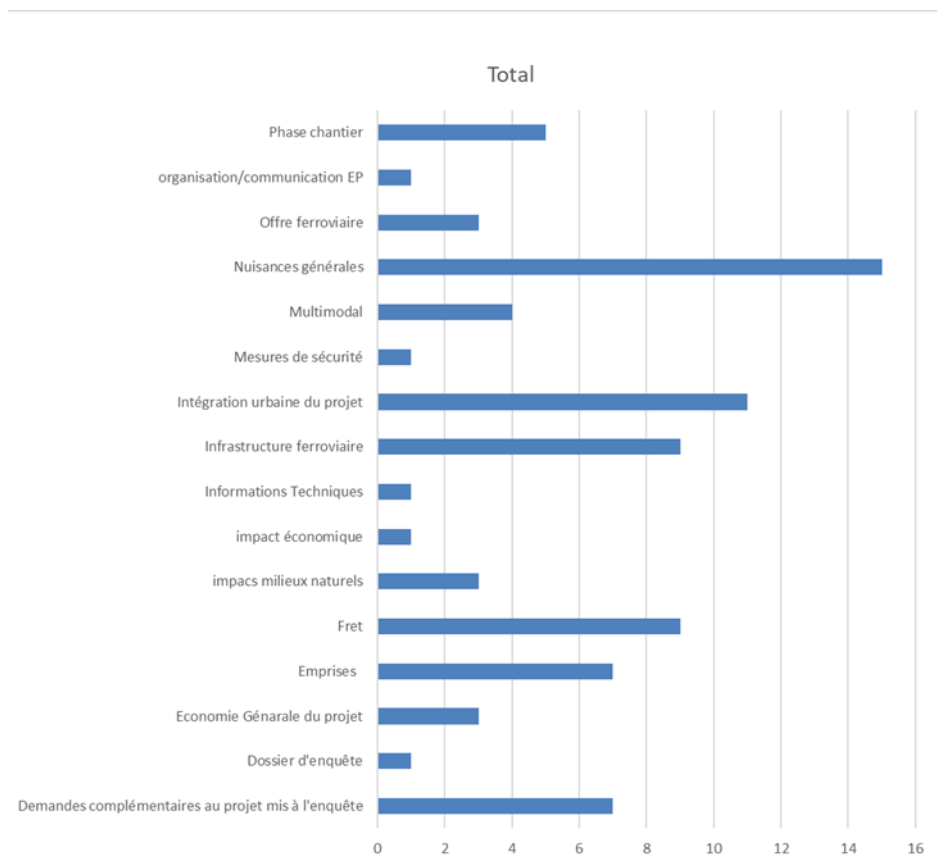


Pour l'opération « Création de la halte de Saint-André et suppression de deux PN », 143 particuliers se sont exprimés ainsi que 5 partenaires socio-économiques ou organisations professionnelles, 2 élus (Mairie des 15/16^{ème}), 11 associations (CIQ de Saint-André, CIQ Saint-Henri, CIQ l'Estaque le marinier, Conseil citoyen Nord littoral ouest, Cap au Nord, FNE, Fédération des CIQ du 16, fédération du CIQ du 15, Collectif SSB) et une pétition a été reçu du CIQ Saint-André comportant 732 signatures et 276 lettres-types.

L'opération « Aménagement du faisceau d'Arenc » a recueilli l'expression de 14 particuliers, 1 du CIQ Arenc-Villette et 2 en provenance de collectivités territoriales (Métropole AMP, Mairie Marseille 3). De plus, une rencontre a été organisée le 24/02/2022 avec la Métropole AMP.

L'opération « Doublement de la halte d'Arenc, doublement de la voie Saint Charles-Arenc, aménagement pour relèvement de la vitesse » a reçu l'expression de 7 particuliers, de 2 partenaires socio-économiques, de l'association FNE PACA, de 2 élus (Mairie de Marseille 3 et un élu de la côte Bleue) et de la Métropole AMP.

Les observations recueillies ont été analysées par thématiques puis regroupées suivant 9 grands thèmes qui seront développés ci-après.



7.3.1.1.1. Phase chantier

◆ *Analyse et synthèse de l'ensemble des observations*

Déjà exposés aux bruits aériens et solidiens, des riverains s'inquiètent du surcroît de nuisances occasionnées par les futurs travaux.

Un usager du TER Côte bleue s'interroge des impacts sur son temps de trajet pendant la phase chantier des opérations mentionnées ci-dessus.

Plus spécifiquement sur Saint-André, il n'y a pas eu d'observation sur la phase chantier compte tenu de l'opposition des habitants au projet de suppression d'un des PN Passages à Niveau.

◆ *Éléments de réponse figurant au dossier*

Les informations sont disséminées dans de nombreuses pièces du dossier, et fréquemment redondantes.

La pièce C1 « Etude d'impact – Partie 5 : Incidences et mesures du projet » présente notamment les incidences et mesures en phase de réalisation (§2). Celles-ci relèvent de 2 grandes catégories : D'une part, les incidences pérennes liées à l'emprise des travaux sur le bâti, les milieux, les paysages ... et d'autre part, les incidences temporaires liés aux travaux proprement dits.

Un tableau récapitule les incidences et mesures retenues par thématique, et par opération. Il présente les sujets préoccupants le public, tels que :

- Les incidences sur les réseaux routiers, ferroviaires et de transports en commun qui sont abordés au chapitre « Infrastructures de transport et circulation » (§2.8) - (réseau routier, p55 ; réseau ferroviaire, p57 ; transports en commun, p58),
- Les nuisances acoustiques et vibratoires sont abordées au chapitre « Cadre de vie et santé humaine » (§2.9 - p62).

La pièce « C - Tome 2 : Cahier Territorial Corridor Ouest » présente les opérations liées à cette emprise, et détaille par opération les aménagements prévus, avec des cartes présentant un plan général des travaux (organisation et phasage -p31-38).

Les sujets préoccupants le public sont traités :

- Au chapitre « Milieu physique (hors eaux souterraines et superficielles) » (§3.4) : Réalisation d'un état initial sonore, par une campagne de mesures de bruit qui s'est déroulée du 12 au 13/01/2021 (p134-144)
- Au chapitre « Incidence et mesures » (§4) qui utilise une classification basée sur la séquence ERC (Eviter, Réduire, Compenser), complétée par des mesures d'accompagnement et de suivi, dont le chapitre « Cadre de vie et la santé humaine » (§ 4.2.8, p181), le chapitre « Modalités de suivi des mesures et coûts (§4.4) dont « Modalités de suivi des mesures en phase réalisation : Organisation environnementale de la phase chantier (§4.4.2, p267) » avec un suivi des mesures spécifiques aux opérations du corridor ouest (p268)

La pièce D « Evaluation économique et sociale » rappelle en divers chapitres quelques informations de la phase chantier :

- Le calendrier du projet (§ 2.8.6) dont les calendriers prévisionnels des opérations, de coordination du projet HPMV et du projet phases 1 & 2 (p74),
- Les effets du projet sur le transport ferroviaire de voyageurs (§3.2.1) dont les incidences potentielles sur la circulation ferroviaire et les usagers (p85) : Sur le corridor Ouest, nous retiendrons principalement les nuisances tels que les travaux de nuit, le ralentissement des trains
- Les effets environnementaux (§3.3) dont ceux sur le corridor ouest (p97) pendant mais surtout après les travaux

En phase de réalisation, les effets cumulés restent non notables. Des mesures seront prises afin d'assurer la coordination entre les différents maîtres d'ouvrage, de limiter, d'une part l'éventuelle gêne occasionnée dans cette période transitoire et d'autre part les risques de pollutions.

◆ *Questions de la commission et réponses du maître d'ouvrage*

Sur le thème « Phase chantier », la commission a demandé dans le procès-verbal de synthèse des précisions au maître d'ouvrage.

59- Quelles mesures de contrôle et de suivi sont prévues pour les nuisances de chantier d'origine acoustique et vibratoire ?

Le maître d'ouvrage rappelle simplement ce qui est écrit dans les pièces du dossier, notamment la pièce « C1 Partie 5 : Incidences et mesures, § 2.9.1 » :

De manière générale, les riverains seront tenus informés de l'avancement du chantier grâce à une communication active. Dans les secteurs sensibles, cette communication sera de fait, renforcée.

Les dispositions à prendre par les entreprises pour limiter les nuisances acoustiques subies par les riverains figureront dans les dossiers de consultation, dans le cadre de chantier à faibles nuisances.

60- Est-ce que pendant les travaux, les usagers des lignes Sausset-Saint Charles verront leur temps de trajet impacté, de combien de temps et pendant combien de temps ?

Le maître d'ouvrage rappelle simplement ce qui est écrit dans les pièces du dossier, notamment la pièce « C - Tome 2 : Cahier Territorial Corridor Ouest : § 4.2.2-incidence des mesures en phase travaux, Mobilités, circulation et infrastructure de transport ».

A ce stade des études, pour le trafic TER concerné, il peut être envisagé de mettre des services de substitution ou de dévier temporairement le trafic par PLM (1 train/ heure/sens).

Il est à noter qu'en cas de déviation par PLM, le temps de parcours est meilleur que par Arenc.

Les études d'avant-projet (AVP) et les procédures d'attribution de capacité de SNCF Réseau chercheront à limiter les nuisances pour les usagers, et choisiront entre ces options.

61- Le pont SNCF du 316 boulevard National fait-il l'objet de travaux pour prévenir tout risque de chute de brique ?

Le pont rail du boulevard National est concerné par le doublement entre Arenc et St Charles en phase 1. Compte tenu de son état, il est prévu de le remplacer.

D'ici la date de son remplacement, les tournées d'inspection sont réalisées par les services de maintenance en charge de garantir la sécurité de l'ouvrage et des usagers routiers et ferroviaires

◆ Commentaires de la commission

L'information des usagers et des riverains pendant la phase chantier est indispensable.

SNCF Réseau devrait mettre en place une communication adaptée, en amont de l'ouverture de chaque chantier, et pendant la durée des travaux.

7.3.1.1.2. Offre ferroviaire

◆ Analyse et synthèse de l'ensemble des observations

Il y a une forte disparité dans les observations du public.

D'un côté, il y a les usagers du Corridor Ouest qui sont satisfaits de voir les améliorations du trafic. En effet, avec les travaux réalisés sur la Côte bleue, cet aménagement va permettre de doubler l'offre ferroviaire sur Corridor Ouest (4 TER au lieu de 2).

De l'autre, les riverains, et le CIQ de Saint-André qui expriment une opposition massive à l'augmentation du fret de marchandises, mentionnée dans la plupart des observations, et à certaines conséquences liées à l'augmentation du trafic ferroviaire, telles que la fermeture du PN (cf. chapitre ci-après « Infrastructures ferroviaires »)

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

Plusieurs observations soulignent l'intérêt d'améliorer la desserte de Port-de-Bouc, Martigues, Fos et vers l'aéroport de Marignane.

◆ *Éléments de réponse figurant au dossier*

Selon la pièce « C - Tome 2 : Cahier Territorial Corridor Ouest », l'offre ferroviaire est actuellement de :

- 14 TER Miramas-Saint-Charles par la Côte Bleue / sens / jour qui s'arrêtent à Arenc
- 30 TER / sens / jour qui s'arrêtent à l'Estaque, dont les 14 TER de la Côte Bleue
- 12 TER Marseille-Avignon par la ligne PLM, 2 TER Marseille – Miramas par PLM, et
- 2 TER Marseille-Cavaillon par PLM.

Avec le projet LNPA, l'accès aux 3 gares de la façade maritime sera possible à la fois depuis Martigues et depuis le secteur de l'Est de l'étang de Berre / Maignane (gare de Vitrolles aéroport). Chacune verra s'arrêter 39 TER / jour / sens (soit 80 trains par jour) dont 20 TER de la côte bleue et 18 TER Marseille Avignon par la ligne PLM. Ces niveaux d'offre à la journée seront définis environ deux ans avant l'année de mise en service par le Conseil Régional, autorité organisatrice des transports ferroviaires régionaux.

Concernant le fret ferroviaire, SNCF Réseau confirme que le nombre de trains restera stable, soit 13 par jour, et ne prend pas en compte le projet d'augmentation du trafic du GPMM, comme le souhaitait l'Ae.

◆ *Questions de la commission et réponses du maître d'ouvrage*

Sur le thème « Offre ferroviaire », la commission a demandé via le procès-verbal de synthèse des observations des précisions au maître d'ouvrage.

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

D'une manière générale, la décision d'ouvrir/ de réouvrir une halte est un choix entre L'Autorité Organisatrice des Mobilités (Région Sud) et le territoire, SNCF apportant des éléments techniques (coût, exploitation...), environnementaux et socio-économiques d'aide à la décision.

Halte de la Belle de mai

L'AOT n'a pas émis le souhait de créer une halte dans ce secteur. Il a été convenu avec la Ville de Marseille et la Métropole AMP que la desserte du quartier de la Belle de Mai devait être privilégiée par le tramway qui passera sous le boulevard National. Par ailleurs, le chemin de fer n'est pas un mode de transport adapté pour un arrêt tous les km. Cette vision est à présent partagée par la Ville et la Métropole.

Resquiadou (ancienne halte du Rove)

Il s'agit de l'ancienne halte du Rove qui a effectivement été fermée car trop éloignée du village. L'Autorité Organisatrice des Mobilités (Région Sud) n'est pas demandeuse de création de haltes supplémentaires particulièrement en dehors des agglomérations sachant que le trajet par la Côte Bleue est déjà très long et augmenter le temps de parcours serait susceptible de détourner encore plus les clients de cette ligne. Il faut noter que le Resquiadou est déjà desservi par le bus et qu'il faudrait solliciter l'AOM pour pérenniser cette desserte tout au long de l'année.

◆ *Commentaires de la commission*

La Commission prend acte des réponses argumentées du Maître d'ouvrage sur la réouverture de certaines gares et haltes ferroviaires.

Concernant le fret ferroviaire, SNCF Réseau confirme que le nombre de trains restera stable, soit 13 par jour, dans le projet de réalisation des phases 1 & 2 LNPCA.

7.3.1.1.3. Gares, haltes et intégration urbaine

◆ *Analyse et synthèse de l'ensemble des observations*

Quelques observations considèrent que le projet SNCF d'aménagement du faisceau d'Arenc tel que présenté nuit au projet d'Euroméditerranée et ne manifeste aucune prise en compte de l'impact paysager pénalisant le site.

Beaucoup sont favorables (un élu de la Côte Bleue, Convergence 13, Ville de Marseille) au doublement des voies et des quais sur la halte d'Arenc. Ils pensent que cela aura un effet très bénéfique sur le quartier d'Euro méditerranée.

Les habitants sont favorables à la création d'une halte à Saint-André.

Mais, pour le CIQ notamment, la fermeture du PN aurait pour conséquence d'enclaver fortement le quartier inscrit comme quartier prioritaire de la Politique de la Ville et surexposé aux pollutions et nuisances de la zone industrialo-portuaire.

Dans un secteur déjà fragilisé, les dynamiques urbaines seraient annihilées. Cette problématique est fortement marquée dans les observations portées par les habitants du noyau villageois de Saint-André de même que celles des transports en commun

◆ *Eléments de réponse figurant au dossier*

L'analyse du maître d'ouvrage présenté en pièce « C - Tome 2 : Cahier Territorial Corridor Ouest » fait ressortir des effets cumulés potentiels avec les projets suivants :

- Extension nord et sud du tramway de Marseille (Aix-Marseille-Provence Métropole RTM)
- Projet d'aménagement Quartiers Libres (Aix-Marseille-Provence Métropole)
- ZAC Flammarion (Aix-Marseille-Provence Métropole SOLEAM)
- ZAC Saint-Charles (EPA EUROMED)
- Projet stratégique 2020-2024 du Grand Port Maritime de Marseille (GPMM)
- Parc des Aygaldes - 1ère phase de réalisation (EPA EUROMED)
- ZAC Littorale (EPA EUROMED)
- Deuxième phase de modernisation de la ligne ferroviaire Marseille – Gardanne – Aix-en-Provence (SCNF Réseau).

En phase de fonctionnement et de maintenance, les effets cumulés seront plutôt positifs, les différents projets participant à la requalification générale de ce secteur tels que : amélioration de la desserte et des mobilités, requalification paysagère et urbaine, développement socio-économique, ...

Les effets négatifs potentiels (risque inondation) seront réduits grâce à la mise en œuvre de mesures appropriées, établies en concertation avec les différents maîtres d'ouvrages des projets.

◆ *Questions de la commission et réponses du maître d'ouvrage*

Sur le thème « Gares, haltes et intégration urbaine », la commission a demandé via le procès-verbal de synthèse des observations des précisions au maître d'ouvrage.

62- A quelle échéance peut-on envisager le déplacement du remisage prévu sur Arenc hors de l'agglomération Marseillaise, et la réduction du faisceau pour développer le quartier en front de mer ?

L'aménagement du faisceau d'Arenc consiste principalement à aménager des voies de remisage et de maintenance de niveau 2 pour le bloc ouest.

Cet aménagement est nécessaire pour assurer un principe de fonctionnement de la gare St Charles en "tubes" (blocs) indépendants, pour les mouvements commerciaux mais aussi pour les mouvements techniques (remisage et maintenance légère).

Ce principe de fonctionnement en tube est la base (avec la suppression des mouvements cisailant) de la désaturation du nœud ferroviaire permettant d'améliorer les dessertes et la robustesse du système ferroviaire.

A noter également que la largeur existante du faisceau est réduite pour permettre l'élargissement de 15 m du boulevard des Bassins de Radoub, permettant d'y implanter des cheminements mode doux (cf. figure 22 p 22 du cahier territorial corridor ouest). Des mesures conservatoires pour implanter des passerelles de franchissement seront étudiées en AVP.

Pour ces raisons, il n'est pas prévu de délocaliser mais de développer le faisceau de remisage envisagé sur Arenc. Ce développement n'empêche pas un travail collaboratif avec les autorités locales (Euro méditerranée, Métropole et Ville) pour faciliter son insertion urbaine et son franchissement.

◆ *Commentaires de la commission*

Le corridor Ouest avec la création de la halte Saint-André et le doublement de la halte d'Arenc, apportera des améliorations concernant la desserte des quartiers, pour les usagers comme les riverains.

La Commission d'enquête regrette que les deux projets, celui de la LNPCA et celui du GPMM, qui concernent tous deux la ligne Arenc - l'Estaque dont l'aménagement du faisceau d'Arenc n'aient pu être coordonnés et synchronisés : allongement des voies du faisceau fret d'Arenc à compter de 2030-2031 pour accueillir les trains longs de fret.

7.3.1.1.4. Infrastructures ferroviaires

◆ *Analyse et synthèse de l'ensemble des observations*

Des observations portent sur l'opportunité de l'élargissement du faisceau d'Arenc, écrivant qu'il serait beaucoup plus judicieux de faire à l'Ouest pour permettre l'aménagement du boulevard urbain à l'Est, avec vue sur la mer tel qu'il est prévu dans le projet d'Euro méditerranée.

Les interrogations de la Métropole AMP Aix Marseille Provence viennent renforcer cela. Elle trouve que le renforcement de l'activité ferroviaire sur le faisceau va à l'encontre de l'opération de requalification de l'extension d'Euro méditerranée et du projet d'abaissement du tablier de l'A55 pour réduire les nuisances pour la ville et ses habitants.

La Métropole AMP regrette que le report du remisage sur Miramas étudié comme solution alternative n'ait pas été retenu. Toutes ces inquiétudes ont déjà été exprimées lors de l'examen conjoint.

Des riverains interrogent les choix techniques de réalisation des infrastructures ferroviaires qui permettront de limiter les nuisances sonores et vibratoires.

Concernant la nécessité de fermer un des passages à niveau, celui sur la rue Condorcet, les habitants Saint-André le contestent. Le Maître d'ouvrage justifie la suppression de ce passage à niveau en raison de la dangerosité future du passage à niveau liée à l'augmentation très importante prévue du nombre de TER/jour.

Pour appuyer cette décision, SNCF -Réseau précise qu'avec le projet des phases 1 et 2, le niveau de trafic moyen entre Marseille Saint-Charles et l'Estaque passera de 26 à 80 TER/jour soit, à niveau de fret constant (13 trains de marchandise par jour) de 39 trains/jour (26 TER + 13 Fret) à 93 trains/jour (80 +13 Fret).

Les riverains et en particulier le CIQ de Saint-André contestent la dangerosité de ce passage à niveau qui ne fait pas partie des 147 PN dangereux référencés par la SNCF.

Ils affirment que les estimations du développement du trafic TER sont surévaluées, que les propositions de la SNCF ne tiennent pas compte des actions de sécurisation du passage à niveau ni des aménagements de voirie qui pourraient être mis en place. Par ailleurs, ils indiquent, dans les observations déposées, que la SNCF ne précise pas comment et dans quelle proportion la fermeture du PN Saint-André va contribuer à la réduction du temps perdu sur le nœud ferroviaire marseillais.

Pour le CIQ notamment, la fermeture du PN aurait pour conséquence d'enclaver fortement le quartier inscrit comme quartier prioritaire de la Politique de la Ville et surexposé aux pollutions et nuisances de la zone industrialo-portuaire.

Dans un secteur déjà fragilisé, les dynamiques urbaines seraient annihilées. Cette problématique est fortement marquée dans les observations portées par les habitants du noyau villageois de Saint-André de même que celles des transports en commun.

D'autre part, les CIQ et la population manifeste une forte opposition, sur un éventuel développement du fret ferroviaire provenant du GPMM Grand Port Maritime de Marseille et qui serait facilité par la fermeture des deux passages à niveau, en raison des nuisances sonores et vibratoires, pour les habitations qui sont au bord de la ligne, parfois à quelques mètres seulement. Ce sont les CIQ de Saint-André et Saint-Henri, les Fédérations des CIQ du 15ème et du 16ème, ainsi que l'Association du Conseil Citoyen Nord Littoral Ouest qui se sont manifestés défavorablement sur ce point.

Cette opposition se réfère à la volonté du GPMM pour son projet de raccordement des voies du port aux voies littorales, via le faisceau d'Arenc, et la ligne Arenc- l'Estaque qui traverse le quartier de Saint-André.

Ce projet n'est pas inclus dans les phases 1 & 2 du projet LNPCA, mais, du point de vue des habitants de Saint-André une forte ambiguïté persiste sur le lien entre les deux projets.

Cette opposition au développement du fret à Saint-André est partagée par la Ville de Marseille. A contrario, les organisations socio-professionnelles (CCI Marseille-Provence, UPE 13, Convergence 13, Cap au Nord Entreprendre, association MNLE) souhaitent pouvoir s'appuyer sur un fret ferroviaire efficace dans ce secteur Nord de Marseille, avec le port et le MIN des Arnavaux.

Au cours de l'enquête, le CIQ de Saint-André et des élus ont rencontré la Commission :

Le président de la Commission d'enquête, accompagné de deux commissaires enquêteurs ont rencontré le CIQ de St André le 8 février 2022 à la Maison Municipale d'Animation, 11 rue Labro Marseille 15^{ème}

Cette réunion d'échange a permis au CIQ d'exprimer son analyse du projet, ses points d'accord et ses

désaccords, notamment sur la suppression du PN2 et du fret ferroviaire. Les contributions du CIQ de Saint-André ont été déposées en Mairie Centrale le 28 février 2022, le jour de la clôture de l'enquête.

- Le président de la Commission d'enquête, accompagné de trois commissaires enquêteurs, a tenu une réunion avec Mme Audrey GATIAN, Adjointe à la politique de la ville et aux mobilités.
Cette dernière a fait part de la situation de blocage sur l'opération de suppression du passage à niveau de St André. La Ville de Marseille estime que la SNCF doit trouver des solutions de manière à satisfaire les riverains et proposer un schéma global sur ce secteur (mobilité, accessibilité, circulation des bus...).
- Mme Samia GHALI, Adjointe au maire de Marseille, au cours d'une réunion avec M. COURT et F. ALLAIN, a rappelé tout l'attachement qu'elle portait au quartier de Saint-André. Elle estime que le projet LNPCA ne doit pas favoriser le développement du transport de marchandises (fret) sur ce secteur (risques de nuisances sonores et phénomènes de vibrations). Elle souhaite qu'un nouveau plan de circulation dans le quartier soit étudié. Concernant le projet de halte de Saint-André, le parcours prévu pour le tramway doit être revu dans le contexte d'une desserte multimodale tenant compte de la réalité des flux urbains du quartier.
- Mme Nadia BOULAINSEUR, maire du 8ème secteur (15/16ème arrondissements), dans son courrier du 28 février 2022, regrette l'absence de détail sur les ouvrages de franchissement notamment sur les aspects sécuritaires (éclairage, protection des piétons, etc.), au niveau du boulevard Cauvet. " « La reconstitution des circulations est essentielle...Sans une réponse concertée et à la hauteur des enjeux, nous prenons le risque d'isoler et de paupériser ces quartiers "(n°1339) ».
- Le président de la Commission d'enquête, accompagné de deux commissaires enquêteurs ont participé avec SNCF Réseau et la Métropole Aix-Marseille Provence, le 23 mars 2022 à Marseille, à une réunion spécifique sur les enjeux de la fermeture du passage à niveau n°2 de Saint André. A l'issue de cette réunion SNCF Réseau a transmis à la commission une note actualisée, qui figure en annexe et dont la plupart des éléments sont repris dans les réponses du Mo.

Chaque rencontre a fait l'objet d'un compte-rendu par la commission, qui parfois a été complété d'une note technique par SNCF Réseau.

Rappel des principaux points soulevés par les PPA

- La Métropole AMP, dans le cadre de l'examen conjoint du dossier mis à l'enquête, a souligné l'importance stratégique du site occupé par le faisceau d'Arenc (ampleur du site, situation centrale, front de mer) mais déplore que les activités ferroviaires ne puissent libérer ce site pour valoriser les opérations de rénovations urbaines qui se développent depuis des années dans le cadre de l'opération EUROMED.
- Le conseil municipal de Marseille, lors de sa séance du 10 novembre 2021, a souhaité appeler l'attention du maître d'ouvrage sur le développement du trafic sur les voies littorales qui offre la possibilité d'une meilleure desserte, notamment de la gare d'Arenc, au cœur d'Euro méditerranée. Il s'exprime également pour contester le renforcement des opérations de maintenance au faisceau d'Arenc. Ces activités générant des nuisances ne doivent pas se développer sur cette large emprise qui sépare la ville de la mer. La ville attend du maître d'ouvrage et de la région une vraie collaboration pour définir le devenir de ce site et étudier des scénarios alternatifs pour les opérations les plus lourdes.

- La Ville de Marseille, par délibération du Conseil Municipal du 10 novembre 2021, indique qu'elle " ne peut accepter la suppression des passages à niveau sans solution satisfaisante et concertée " concernant la desserte du quartier." La Ville exige... « que l'augmentation du trafic ne soit due qu'à l'augmentation de la fréquence des trains de passagers à l'exclusion du FRET ». La création d'une nouvelle halte ferroviaire à Saint-André ... « est une bonne nouvelle sous réserve que sa desserte soit de qualité et que son intégration urbaine respecte le quartier ».
- Madame Martine VASSAL, Présidente de la Métropole AIX MARSEILLE PROVENCE, dans un courrier en date du 9 novembre 2021, attire l'attention sur le remplacement du passage à niveau Saint-André qui devra être traité avec le plus grand soin afin de répondre aux besoins du quartier.

◆ *Éléments de réponse figurant au dossier*

Le projet, décrit dans la pièce « C - Tome 2 : Cahier Territorial Corridor Ouest », comprend :

- Le doublement de la voie unique entre la gare Saint-Charles et la halte d'Arenc, y compris le doublement de la halte avec la création d'un quai central de 220 m. Un relèvement de vitesse à 60Km/h est prévu pour les 2 voies
- Le réaménagement du faisceau d'Arenc pour accroître la capacité de remisage et de maintenance des TER : mise en position centrale des 2 voies principales, création de 5 voies de remisage d'au moins 220m et de 8 voies de maintenance et d'entretien, reconstitution des fonctionnalités de fret existantes, décalage des voies pour l'élargissement de 15 m du boulevard du Radoub
- La création d'une halte à Saint-André
- Le remplacement des passages à niveau de Saint-Henri et Saint-André par un nouveau pont-rail et le redimensionnement d'un autre
- Le relèvement de la vitesse à 90 Km/h entre l'Estaque et Arenc pour les TER
- L'aménagement d'aiguilles en gare de l'Estaque permettant un dégagement plus rapide de la ligne Paris-Lyon-Méditerranée par les convois de fret venant de Miramas.

Le dossier d'enquête indique que le projet stratégique 2020-2024 du GPMM, Grand Port Maritime de Marseille prévoyait notamment : Un raccordement fer à Mourepiane et le réaménagement du faisceau d'Arenc, sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau ; des installations de transport ferroviaire de semi-remorques ainsi que l'amélioration du gabarit de trois tunnels sur le réseau ferré national, en approche des sites marseillais de SNCF Réseau.

SNCF Réseau considère que deux éléments ont rendu ce plan caduc :

- Le comité de pilotage de la LNPCA d'avril 2021 qui a décidé de supprimer du projet LNPCA, phases 1 et 2, tout aménagement favorisant l'accroissement du fret : en particulier, les voies fret du faisceau d'Arenc sont rétablies à l'identique, sans augmentation de leur longueur
- Les derniers relevés sur la pollution au chrome du tunnel du Soulat (raccordement de Mourepiane) qui ont conduit à reporter sine die toute réouverture de ce tunnel. Et d'autre part, suite à la fermeture du Canet, une part importante des circulations sera reportée sur le terminal de Clésud, à Miramas. En situation de référence, les études ont considéré qu'il y aurait donc une stabilité du trafic fret par rapport à aujourd'hui : il s'agit d'une hypothèse conservatrice, dans la mesure où le trafic sera probablement inférieur.

Dans sa réponse à l'Ae Autorité environnementale qui avait souhaité l'intégration des prévisions de trafic du GPMM, SNCF Réseau a estimé que :

« Il n'est pas possible d'intégrer dans l'étude d'impact des projets dont la faisabilité reste à garantir, dont le service et les infrastructures ne sont pas réellement connus par échéance et qui sont impossibles à tracer en termes de sillon avec les seules infrastructures prévues par le projet des phases 1 & 2. C'est le cas des projets éventuels de développement du fret souhaités par le port sur la ligne de Marseille à l'Estaque. »

◆ *Questions de la commission et réponses du maître d'ouvrage*

Sur le thème « Infrastructures ferroviaires », des précisions au maître d'ouvrage ont été demandées par la commission, dans le procès-verbal de synthèse.

29 - Le fret ferroviaire sur les voies littorales et le raccordement envisagé du GPMM à ces voies : L'AE a demandé à SNCF Réseau de prendre en compte le projet du GPMM, dans ses prévisions de trafic fret. Dans sa réponse à l'AE, SNCF Réseau indique qu'il n'est pas possible d'intégrer dans l'étude d'impact des projets dont la faisabilité reste à garantir, [...]

Le sujet est traité dans la question n°30.

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

L'activité actuelle de la cour ferroviaire du Canet consiste principalement à accueillir des trains de fret longs et de les « découper » en trains de fret courts pour leur permettre d'entrer dans les bassins est du GPMM via le faisceau d'Arenc. Elle permet également de reconstituer des trains à d'autres destination que les bassins est du GPMM à Marseille. Environ la moitié du trafic est liée à la desserte des bassins est du GPMM, l'autre moitié étant à vocation continentale.

Dans le cadre de la démarche de requalification urbaine engagé à travers l'opération d'intérêt national Euro méditerranée, l'EPA Euro méditerranée, en accord avec l'ensemble des partenaires institutionnels (État, Région, Département, Métropole, Ville de Marseille, CCI AMP, GPMM) porte un projet de mobilisation du foncier de la cour ferroviaire du Canet dans le but de réaliser un grand parc urbain qui aura différentes fonctions.

En cohérence avec ce projet, SNCF et l'Établissement Public d'Aménagement Euro méditerranée (EPAEM) ont signé, le 22 décembre 2021, un protocole foncier portant sur la valorisation de la Gare du Canet, située dans le 14ème arrondissement de Marseille. Ce protocole encadre les modalités de cession du site, qui interviendra fin 2023.

<https://www.euromediterranee.fr/actualites/sncf-immobilier-et-euromediterranee-concluent-un-protocole-foncier-pour-la-valorisation>

Afin d'assurer le maintien de l'activité fret actuellement existante, la reconstitution des fonctionnalités ferroviaires actuelles de la cour ferroviaire du Canet a été validée par les différents partenaires de la Charte Ville-Port lors du COPIL du 12 janvier 2022 : État, Région, Département des Bouches-du-Rhône, Métropole Aix-Marseille-Provence, EPA Euro méditerranée, Ville de Marseille, CCI AMP et GPMM.

En cohérence avec les décision du COPIL, le GPMM a publié le 27 février 2022 une consultation afin de mobiliser une mission d'Assistance technique à Maîtrise d'Ouvrage relatif à la reconstitution des fonctionnalités du Canet visant à « conduire les études techniques et socio-économiques permettant de choisir et de justifier le programme d'accès ferroviaires le plus pertinent, de mettre en forme les programmes correspondants, de défendre techniquement et d'ajuster ces programmes lors des phases de concertation et d'enquête publique. » :

<https://www.marchesonline.com/appels-offres/avis/programmation-des-amenagements-ferroviaires-des-bassins/ao-8672138-2>

Les deux objectifs de temporalité suivants sont mentionnés dans le cahier des charges de cette mission de programmation des aménagements ferroviaires des bassins Est Murepiane Phase 2 du GPMM :

- « A l'horizon 2026-2027, la réouverture de la rampe de Murepiane est la solution envisagée pour accueillir les trains longs de fret.
- Compte tenu des contraintes opérationnelles de cette solution pour les trains lourds, il est donc envisagé de coupler cet accès avec l'allongement des voies du faisceau fret d'Arcenc à compter de 2030-2031. Cette solution permettrait, à l'horizon 2030, de disposer de 2 accès ferroviaires à la zone portuaire complémentaires et pérennes. »

La remise en service de la rampe de Murepiane nécessiterait un investissement de la part de SNCF Réseau et de ses partenaires pour la partie extérieure au port et de la part du GPMM pour reconstituer un faisceau de réception au sein des emprises du port, connecté au terminal de transport combiné de Murepiane.

Ces investissements indépendants du projet, prévus à la fois sur le périmètre du GPMM et du Réseau Ferré National (RFN) visant pour SNCF Réseau à reconduire les fonctionnalités et les volumes de trafic existants au Canet, doivent faire l'objet de procédures d'autorisation spécifiques et notamment d'une étude d'impact, correspondant à un projet à part entière. Ce projet devrait faire l'objet d'une concertation durant le 2nd semestre 2022 puis d'une enquête publique spécifique, avec le GPMM en qualité de chef de file des procédures et de la concertation.

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

L'analyse de la dangerosité d'un passage à niveau est établie en croisant plusieurs données d'entrée à la croisée des enjeux ferroviaires et routiers en matière de sécurité.

D'un point de vue ferroviaire, les éléments les plus sensibles concernent essentiellement la vitesse des trains au droit de la zone de franchissement du passage à niveau ainsi que le nombre de trains.

D'un point de vue routier, l'appréciation est établie sur la base des enquêtes et des comptages réalisées au droit du passage à niveau permettant d'évaluer le nombre de circulations routières franchissant le passage à niveau. Cette analyse quantitative est complétée par une approche qualitative vis-à-vis des principaux enjeux routiers tels que définis par les services de l'État sur différentes natures de risques : géométrie de la voirie, environnement, remontée de file, visibilité, etc.

Ainsi SNCF Réseau a mené 2 études de sécurité sur la base des méthodologies suivantes :

- Méthodologie interne SNCF RESEAU ;
- Méthodologie établie par l'Établissement Public de Sécurité Ferroviaire (EPSF) : <https://securite-ferroviaire.fr/reglementations/methode-danalyse-des-risques-relatifs-aux-passages-niveau-v1>

Les 2 études ont conduit aux mêmes conclusions sur la nécessité de supprimer le passage à niveau de Saint-André en raison de l'augmentation du nombre de trains TER permettant notamment la desserte ciblée (1 train tous les quarts d'heure en heure de pointe) sur la halte de St André. [...]

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

SNCF Réseau a mené 2 études de sécurité sur la base des méthodologies suivantes :

- Méthodologie interne SNCF RESEAU ;
- Méthodologie établie par l'Établissement Public de Sécurité Ferroviaire (EPSF) : <https://securite-ferroviaire.fr/reglementations/methode-danalyse-des-risques-relatifs-aux-passages-niveau-v1>

Des études d'aménagement de sécurisation du passage à niveau ont été menées en application des études de sécurité (évoquées à la question n°38). Ces propositions d'aménagements routiers sont exposées dans la note spécifique transmise à la Commission d'Enquête sur le secteur de St André. Ainsi, ces propositions d'aménagements routiers de sécurisation ont été prises en compte dans les études de sécurité (détaillées dans la note St-André) mais ils ne permettent pas de réduire suffisamment le risque compte tenu de l'augmentation du nombre de trains TER permettant notamment la desserte ciblée (1 train tous les quarts d'heure en heure de point) sur la halte de St-André qui serait à moins de 10 min de la gare de Marseille St Charles ou de Vitrolles Aéroport Marseille Provence.

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

Les principes retenus à ce stade des études (niveau préliminaire) sont présentés dans la note sur le secteur de St-André à destination de la Commission d'Enquête.

Les études d'Avant-Projet qui sont prévues par le maître d'ouvrage permettront d'affiner les modalités de réalisation en concertation avec les gestionnaires de voirie concernée sur la base des 3 solutions envisagées en matière de tracé dans le cadre du prolongement du Bd Cauvet.

Les études confiées par SNCF Réseau à des bureaux d'études spécialisés en matière de Voirie ont permis de confirmer que ce raccordement routier est techniquement réalisable.

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

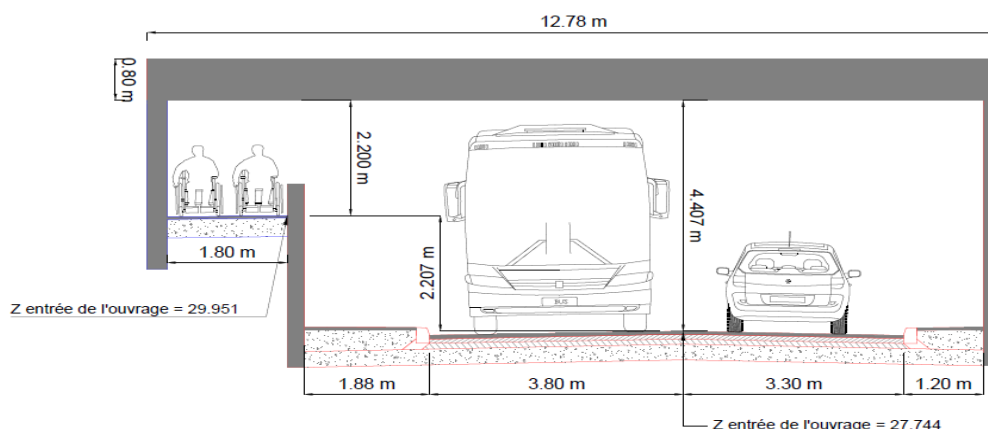
Les principes proposés dans le dossier d'enquête publique consistant à prolonger le Bd Cauvet vers la RD4 via la création d'un ouvrage ferroviaire permettent la circulation des bus standards de la Métropole.

Les solutions techniques permettant ces circulations qui seront affinées durant les études d'Avant-Projet ainsi que les études de giration sont exposées dans la note sur le secteur de Saint-André jointe en Annexe (Fascicule 3).

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

Comme indiqué dans le cahier territorial, le pont-rail sera adapté pour le passage des personnes à mobilité réduite conformément à la réglementation

Sur la solution de base, la pente du raccordement impose de ménager une rampe particulière pour les PMR pour ne pas dépasser 5 %, selon le principe suivant, présenté dans le dossier :



Les variantes qui seront étudiées en avant-projet devraient permettre de définir une solution plus « classique ».

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

*S'agissant du **Passage à Niveau n°1**, situé sur le Chemin du Passet, deux tracés ont été envisagés : l'un contre la ligne d'Arenc à l'Estaque l'autre le long de ligne PLM. C'est la première solution qui est apparue la plus acceptable avec une faisabilité assurée (mise en œuvre simple). Il est à noter que cette voirie est envisagée pour être réalisée sur du foncier SNCF Réseau. L'accès en entrée et sortie à ce voirie locale s'effectuera via le Chemin de la Pelouque. Ainsi les riverains continueront à avoir 2 itinéraires possibles via le Chemin de la Pelouque et via l'Allée des Grillons.*

*S'agissant du **Passage à Niveau n°2**, ces éléments sont présentés de manière détaillée dans la note sur le secteur de St-André et se résument comme suit :*

- *La rue Condorcet reste dans sa configuration actuelle*
- *Concernant les véhicules légers :
Ils remonteraient depuis le Bd Cauvet par la Traverse du Chemin de Fer qui est actuellement à sens unique (dans le sens montant).
Les véhicules légers qui sortaient initialement par la Rue Condorcet emprunteraient d'abord la Traverse du Pas du Faon puis le Bd de Cauvet prolongé jusqu'à la RD4.*

[...] Cela n'interdira pas toutefois des réflexions des collectivités sur une amélioration du plan de circulation.

- *S'agissant de la desserte en TC, SNCF Réseau prend en compte dans son projet des mesures conservatoires permettant la circulation de bus standards qui :
 - *Emprunteraient la Traverse du Chemin de Fer dans le sens montant (et entrant dans St André) pour rejoindre la Rue Condorcet ;*
 - *Emprunteraient le Bd Barnier (SNCF Réseau a prévu d'augmenter la hauteur libre de 3m20 à 3m85) au titre du projet pour permettre la sortie des bus de St André à destination de la RD4 via le Bd Barnier.**

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

Ces solutions ont été étudiées et les éléments de réponse sont détaillés dans la note St André et synthétisés dans les questions n°45 et 46.

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

SNCF Réseau a mené 2 études de sécurité sur la base des méthodologies suivantes :

- *Méthodologie interne SNCF RESEAU ;*
- *Méthodologie établie par l'Établissement Public de Sécurité Ferroviaire (EPSF) : <https://securite-ferroviaire.fr/reglementations/methode-danalyse-des-risques-relatifs-aux-passages-niveau-v1>*

Des études d'aménagement de sécurisation du passage à niveau de Saint-André ont été menées en application des études de sécurité (évoquées à la question n°38).

Les propositions d'aménagements routiers qui en résultent sont présentées dans la note spécifique transmise à la Commission d'Enquête sur le secteur de Saint André, jointe en Annexe (Fascicule 3)

Ces propositions d'aménagements routiers de sécurisation ne permettent pas de réduire suffisamment le risque compte tenu de l'augmentation du nombre de trains TER permettant notamment la desserte ciblée (1 train tous les quarts d'heure en heure de pointe) sur la halte de St-André qui serait à moins de 10min de la gare de Marseille St Charles ou de Vitrolles Aéroport Marseille Provence.

46 - Combiner l'enfouissement partiel de la voie et la création d'un pont route pour éliminer le PN

Les résultats de ces études montrent qu'un tel enfouissement n'est pas envisageable compte tenu de contraintes techniques et du point de vue des impacts fonciers sur les riverains immédiats de la voie ferrée : Voir note sur le secteur Saint-André jointe en Annexe (Fascicule 3).

L'enfouissement de la Voie Ferrée viserait à maintenir à niveau la liaison Condorcet / RD4 via la création d'un Pont-Route au-dessus de la voie ferrée.

Au-delà de la norme fixant la pente maximale 1% pour la circulation des trains les plus lourds, la création d'un Pont-Route conduirait à devoir envisager l'abaissement de la voie ferrée au droit du passage à niveau 2 actuel de près de 8 à 10m pour tenir compte de :

- L'épaisseur du cadre de l'ouvrage réalisé*
- Du gabarit des trains et du gabarit caténaire nécessaire à l'alimentation électrique du train*
- Des constituants de la voie ferrée : rails, ballast, traverses.*

Enfin cette solution aurait des conséquences majeures sur les différentes voiries franchissant la voie ferrée depuis l'Estaque jusqu'à Consolat, soit une distance entre 1,5 et 2km. Cela ne permet pas d'envisager sa réalisation.

47 -Déplacer les voies ferrées en bordure de l'autoroute pour les éloigner des riverains (zones réservées au PLU)

Cette solution consisterait à inverser la voie ferrée et la RD4, la RD4 prenant la place de l'actuelle voie ferrée. La RD4 devrait alors être significativement abaissée (entre 8 et 10m) au droit des maisons actuelles en bordure de voie ferrée avec la création de nombreux murs de soutènement pouvant nécessiter des expropriations. La voie ferrée franchirait alors la RD4 en deux points où 2 ouvrages ferroviaires seraient à créer. La profondeur d'enfouissement de la RD4 est induite par la nécessité de respecter les limites fixées sur les pentes et rampes ferroviaires à 1%.

Cette solution n'est ainsi pas envisageable à la fois du point de vue des contraintes techniques et compte tenu de ses impacts fonciers sur les riverains immédiats de la voie ferrée : Voir note sur le secteur de Saint André jointe en Annexe (Fascicule 3).

48 - Passage en souterrain des voies ferrées.

L'enfouissement de la voie ferrée viserait à maintenir à niveau la liaison Condorcet / RD4 via la création d'un Pont-Route au-dessus de la voie ferrée.

Au-delà de la norme fixant la pente maximale 1% pour la circulation des trains les plus lourds, la création d'un Pont-Route conduirait à devoir envisager l'abaissement de la voie ferrée au droit du passage à niveau 2 actuel de près de 8 à 10m pour tenir compte de :

- *L'épaisseur du cadre de l'ouvrage réalisé*
- *Du gabarit des trains et du gabarit caténaire nécessaire à l'alimentation électrique du train*
- *Des constituants de la voie ferrée : rails, ballast, traverses.*

Enfin cette solution aurait des conséquences majeures sur les différentes voiries franchissant la voie ferrée depuis l'Estaque jusqu'à Consolat, soit une distance entre 1,5 et 2km. Cela ne permet pas d'envisager sa réalisation.

La solution consistant à enfouir la voie ferrée n'est pas envisageable à la fois du point de vue des contraintes techniques et compte tenu de ses impacts fonciers sur les riverains immédiats de la voie ferrée : Voir note sur le secteur Saint-André (Fascicule 3).

63- D'autres gares et sites ferroviaires sont peu utilisés voire à l'abandon aujourd'hui (ex : gare du Canet). Ne peut-on y reporter des activités de remisage ?

La gare du Canet (site ferroviaire) va être cédée à l'Établissement Public Euro méditerranée dans le cadre de son projet de développement urbain -création d'un parc autour du ruisseau des Aygalades et de logements (cf. pièce « C - Tome 2 : Cahier Territorial Corridor Ouest » § 5.7-parc des Aygalades p 275).

Les activités de remisage ne peuvent y être déportées.

◆ Commentaires de la commission

Concernant la suppression du passage à niveau de la rue Condorcet (PN 2), qui rencontre une vive opposition de la population du quartier de Saint-André, la commission prend acte de la note complémentaire transmise par SNCF Réseau, suite à la réunion du 23 mars 2022.

- SNCF Réseau maintient la nécessité de fermeture du PN pour des raisons de sécurité dans un contexte d'augmentation du trafic
- SNCF Réseau a étudié les propositions alternatives présentées par M. Briand du CIQ de Saint-André : Aménagement de voirie pour dissocier les flux automobiles sur la D4 et réduire le flux de véhicules qui empruntent le passage à niveau ; Déplacement des voies ferrées en bordure de l'autoroute pour les éloigner des riverains (zones réservées au PLU) ; Passage en souterrain des voies ferrées. Après étude SNCF Réseau a estimé que ces solutions alternatives n'étaient pas réalisables.
- L'accès au quartier sera réalisé par un pont rail réalisable techniquement Boulevard Cauvet, selon 3 variantes, avec une circulation véhicules légers et Bus par la Traverse du Chemin de fer, et la Traverse du Pas du Faon. Ce schéma de circulation est critiqué par les habitants de Saint-André, en raison de l'étroitesse de ces voies et des nuisances nouvelles pour les riverains. SNCF Réseau privilégiera la variante qui permet la meilleure giration.
- La Métropole AMP, responsable des transports n'a pas présenté dans le dossier d'enquête de schéma de circulation (desserte Bus du quartier et tracé du futur tramway), ni engagé pour le moment de concertation avec la population.

La Commission regrette qu'après deux concertations publiques, aucune solution satisfaisante et concertée n'ait été présentée dans le dossier d'enquête du projet LNPCA.

Le fait que la Métropole AMP responsable des transports en commun, n'ait apparemment pas pris une décision définitive sur le tracé du tramway qui desservira la halte Saint-André et la desserte bus du quartier, laisse planer des incertitudes sur son enclavement après la suppression du PN 2.

Concernant le raccordement envisagé du GPMM aux voies littorales et un développement éventuel du fret ferroviaire, SNCF Réseau a, dans sa réponse au PV de synthèse fourni des éléments intéressants :

- En cohérence avec les décisions du COPIL, le GPMM a publié le 27 février 2022 une consultation afin de mobiliser une mission d'Assistance technique à Maîtrise d'Ouvrage relatif à la reconstitution des fonctionnalités du Canet visant à « conduire les études techniques et socio-économiques permettant de choisir et de justifier le programme d'accès ferroviaires le plus pertinent, de mettre en forme les programmes correspondants, de défendre techniquement et d'ajuster ces programmes lors des phases de concertation et d'enquête publique. » : <https://www.marchesonline.com/appels-offres/avis/programmation-des-amenagements-ferroviaires-desbassins/ao-8672138-2>
- Les deux objectifs de temporalité suivants sont mentionnés dans le cahier des charges de cette mission de programmation des aménagements ferroviaires des bassins Est Mourepiane Phase 2 du GPMM : ☑ « A l'horizon 2026-2027, la réouverture de la rampe de Mourepiane est la solution envisagée pour accueillir les trains longs de fret. ☑ Compte tenu des contraintes opérationnelles de cette solution pour les trains lourds, il est donc envisagé de coupler cet accès avec l'allongement des voies du faisceau fret d'Arenc à compter de 2030-2031.
- Cette solution permettrait, à l'horizon 2030, de disposer de 2 accès ferroviaires à la zone portuaire complémentaires et pérennes. » La remise en service de la rampe de Mourepiane nécessiterait un investissement de la part de SNCF Réseau et de ses partenaires pour la partie extérieure au port et de la part du GPMM pour reconstituer un faisceau de réception au sein des emprises du port, connecté au terminal de transport combiné de Mourepiane.
- Ces investissements indépendants du projet, prévus à la fois sur le périmètre du GPMM et du Réseau Ferré National (RFN) visant pour SNCF Réseau à reconduire les fonctionnalités et les volumes de trafic existants au Canet, doivent faire l'objet de procédures d'autorisation spécifiques et notamment d'une étude d'impact, correspondant à un projet à part entière. Ce projet devrait faire l'objet d'une concertation durant le 2nd semestre 2022 puis d'une enquête publique spécifique, avec le GPMM en qualité de chef de file des procédures et de la concertation.

La Commission d'enquête est satisfaite que ces informations précises et importantes soient délivrées au public concerné. Elle regrette cependant qu'elles n'aient pas figuré dans le dossier d'enquête.

Elle regrette également que ces deux projets, celui de la LNPCA et celui du GPMM, qui concernent tous deux la ligne Arenc - l'Estaque et qui font l'objet d'études depuis des années, dans le cadre d'un partenariat entre la SNCF et le Port, n'aient pu être coordonnés et synchronisés pour proposer une solution globale pour la traversée de Saint-André.

7.3.1.1.5. Nuisances

◆ *Analyse et synthèse de l'ensemble des observations*

Les observations recensées au cours de l'enquête publique font ressortir très majoritairement cet aspect du projet. Les riverains déclarent être déjà exposés aux bruits aériens et solidiens, et que ces nuisances vont s'aggraver avec l'augmentation du trafic. Par ailleurs, c'est également à travers les risques d'augmentation du fret que la problématique des nuisances est mise en avant.

Il est indiqué notamment que le maître d'ouvrage n'apporte pas de réponse sur l'augmentation des nuisances sonores et vibratoires.

Les observations portent également sur la période durant laquelle les mesures de nuisances sonores ont été effectuées et sur la méthodologie employée.

Il est demandé que les nuisances sonores soient traitées tout au long de la voie littorale.

◆ *Éléments de réponse figurant au dossier*

Concernant les nuisances sonores, à Saint André, en pièce « C - Tome 2 : Cahier Territorial Corridor Ouest », SNCF Réseau indique que les résultats des mesures de septembre 2020 et les résultats de calcul en façade des bâtiments montrent que les niveaux sonores en bordure de la ligne Estaque – Arenc sont globalement inférieurs ou de l'ordre de :

- 65 dB(A) le jour, sauf pour certaines habitations les plus proches des voies ferrées (bâtiments 3 à 5, 9 à 11, 14 à 17, 19, 20, 22, 39 et 41), où ils peuvent atteindre 68 dB(A)
- 60 dB(A) la nuit, sauf pour certaines habitations les plus proches des voies ferrées (bâtiments 9 à 11), où ils peuvent atteindre 62 dB(A)

Dans ce secteur, la source ferroviaire est prépondérante, du fait du trafic de FRET soutenu sur la ligne Estaque – Arenc et de la proximité des voies ferrées par rapport aux habitations. L'analyse des résultats de calcul et de mesures acoustiques réalisées en 2020 permet d'indiquer que le secteur d'étude est situé en zone d'ambiance sonore modérée au sens de l'arrêté du 8 novembre 1999, sauf pour les quelques groupes d'habitations les plus proches de la ligne où l'ambiance sonore est non modérée ou modérée de nuit

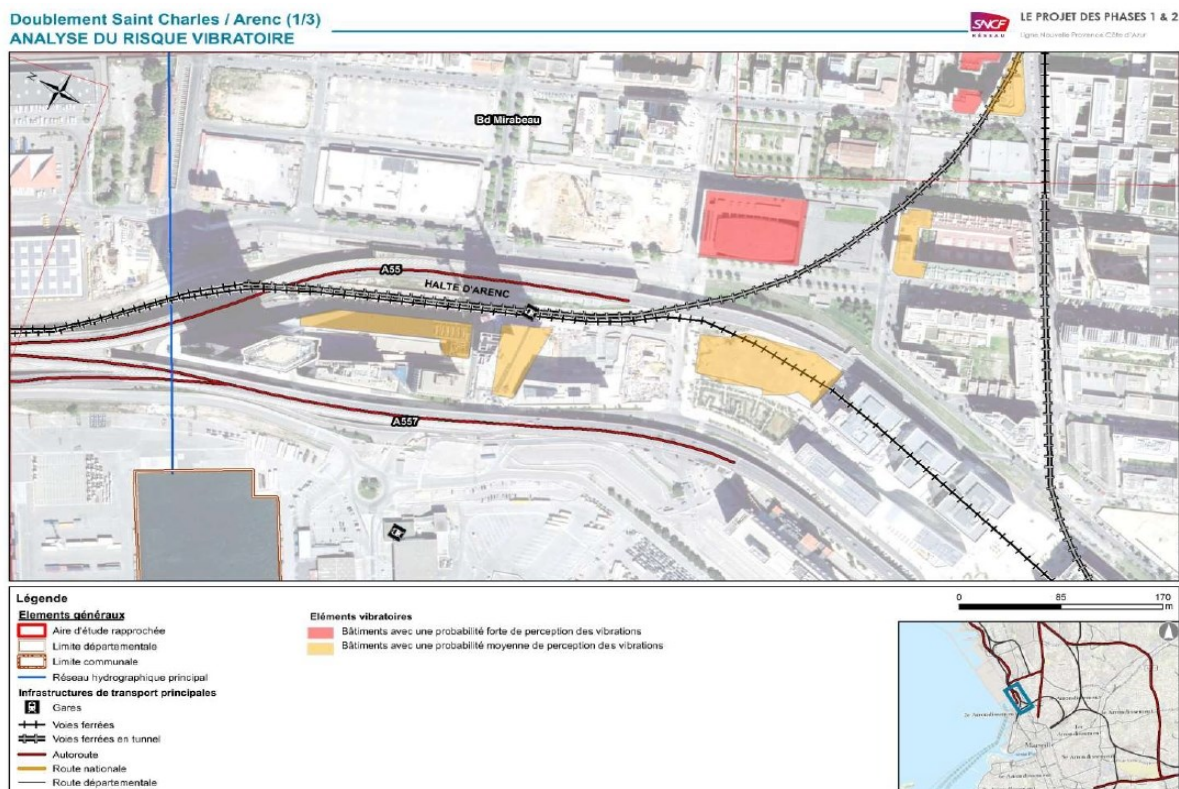
SNCF Réseau estime qu'aucune protection acoustique réglementaire n'est à prévoir dans le cadre des opérations du doublement ouest Saint-Charles – Arenc (y compris doublement de la halte), de l'aménagement du faisceau d'Arenc et du relèvement de vitesse. Aux abords de la halte de Saint-André, les aménagements et les évolutions de trafic ferroviaire liées au projet n'induisent pas d'augmentation significative des niveaux sonores en façade des bâtiments, au regard des textes réglementaires. Par ailleurs, aucun Point Noir du Bruit ferroviaire n'est créé en façade des bâtiments sensibles. Concernant les incidences du bruit routier et multi-exposition, il est préconisé la mise en œuvre de travaux d'isolement de façade pour la dizaine d'habitations situées Traverse du Chemin de Fer. Concernant le bruit de voisinage, le maître d'ouvrage s'engage à analyser cet aspect au cours des études de détail ultérieures et à respecter les exigences de la réglementation en vigueur

Concernant les vibrations, le maître d'ouvrage admet que des bâtis sensibles aux vibrations (logements, établissements d'enseignement et de soin santé) sont situées à proximité des voies ferrées. Il estime que le projet ne présente pas de risque de dommages aux structures des bâtiments liés aux vibrations en exploitation. Mais il précise que la mise en place de tapis sous ballast est recommandée et devra être validée dans les études de détail ultérieures.

Il présente des cartes de risques (p. 259 à 261) en indiquant que :

- Les bâtiments identifiés en rouge sont associés, une probabilité forte de perception des vibrations, car il s'agit de logements, bibliothèques, établissements de santé ou établissements scolaires situés à moins de 20 m des voies ferrées créées ou modifiées dans le cadre du projet ;
- Les bâtiments identifiés en orange sont associés, une probabilité moyenne de perception des vibrations, car il s'agit de logements, établissements scolaires, cinémas situés entre 20 et 35 m des voies ferrées créées ou modifiées dans le cadre du projet ; de bureaux situés à moins de 20 m des voies ferrées créées ou modifiées.

Les cartes de risques présentées concernent uniquement le doublement Saint Charles – Arenc.



- L'Ae Autorité environnementale, dans son avis,
 - Estime que les enjeux de la halte de Saint-André doivent être considérés à une échelle plus large, en prenant en compte l'évolution des trafics de fret à court, moyen et long, termes en lien avec les orientations stratégiques du GPMM Grand Port Maritime de Marseille, ainsi que celle des services voyageurs vers le nord-ouest de Marseille. Le principal enjeu environnemental est la réduction du bruit, mais aussi la bonne intégration paysagère des nombreux travaux.
 - Recommande à la Région PACA, à la SNCF et au GPMM Grand Port Maritime de Marseille d'indiquer les perspectives de développement des services voyageurs et fret à long terme (au moins 2050) en vue de rendre possible la comparaison des incidences environnementales, en particulier pour le bruit et les paysages, des différentes variantes retenues pour le corridor Ouest de Marseille sur le territoire correspondant incluant Arenc, Saint-André et Saint-Louis.
- A l'avis de l'Ae, sur ces points, le MO répond (Pièce F1, p140) de « *Se reporter au § 2.2.3 pour les précisions sur le Fret* »

◆ *Questions de la commission et réponses du maître d'ouvrage*

Sur le thème « Nuisances », la commission a demandé dans le procès-verbal de synthèse des précisions au maître d'ouvrage.

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

Le maître d'ouvrage apporte quelques compléments d'informations :

Bruit : mesures spécifiques à l'opération de l'aménagement du faisceau d'Arcenc pour remisage et maintenance TER

Aux abords du faisceau d'Arcenc, on observe globalement une modification significative des niveaux de bruit du fait de l'aménagement du plan de voies, du relèvement de la vitesse de circulation et de l'augmentation du nombre de TER, entre la situation de référence et la situation projet. Cependant les niveaux de bruit générés par l'infrastructure ferroviaire en situation projet restent en-deçà des seuils réglementaires de 63 dB(A) le jour et 58 dB(A) la nuit.

Aucune protection acoustique réglementaire n'est donc à prévoir dans le cadre de cette opération.

Vibrations : incidences et mesures spécifiques à l'opération de l'aménagement du faisceau d'Arcenc pour remisage et maintenance TER

Les incidences sont analysées dans la zone susceptible d'être impactée par les modifications de l'infrastructure ferroviaire, soit 35 m de part et d'autre des voies ou 50 m de part et d'autre des appareils de voie.

À ce stade des études, et au vu de la proximité du bâti par rapport à l'infrastructure ferroviaire, la mise en place de tapis sous ballast est préconisée pour les voies modifiées dans le secteur de l'Impasse du Charbonnage sur une distance d'environ 220 m, afin de réduire le risque de plaintes liées à la perception tactile et auditive des vibrations générées en phase exploitation.



Illustrations de la mise en place de tapis sous ballast

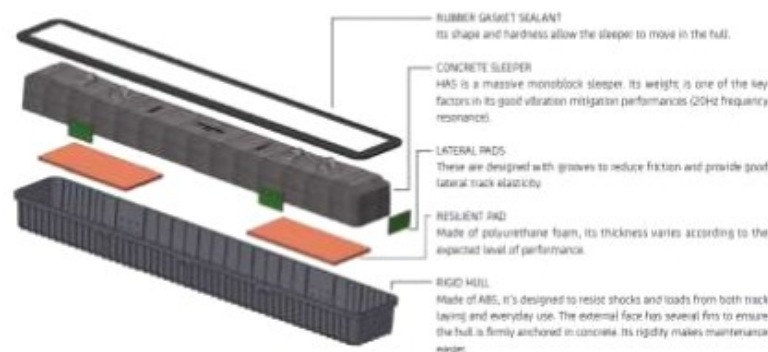


Schéma de principe de semelle résiliente sous traverse monobloc en béton

Les voies principales d'Arenc seront équipées de LRS (longs rails soudés).

La pose de barres normales reste la règle pour les voies de service. Des LRS peuvent être envisagés dans des cas particuliers ce qui ne semble pas être le cas ici.

◆ *Commentaires de la commission*

Il est regrettable qu'il n'y ait pas de carte de risques concernant la traversée de Saint André.

Dans le dossier d'enquête, il n'existe aucune réponse aux préoccupations exprimées par le public dans ce secteur.

7.3.1.1.6. Impacts paysagers, milieu naturel, risques naturels et technologiques

◆ *Analyse et synthèse de l'ensemble des observations*

Le public s'étonne que les aspects paysagers soient déclarés positifs au niveau de l'aménagement du faisceau d'Arenc sans que des éléments objectifs soient donnés. Ils considèrent que ce trajet situé en milieu urbain n'est pas particulièrement bien traité, et que l'anthropisation du lieu, ne doit pas être une excuse pour ne rien faire.

◆ *Éléments de réponse figurant au dossier*

La pièce « C - Tome 2 : Cahier Territorial Corridor Ouest » décrit les impacts paysagers, milieu naturel, risques naturels et technologiques spécifique au corridor ouest.

L'aire d'étude rapprochée recoupe deux périmètres de protection de monuments historiques sur le secteur Arenc : le Palais Longchamp, ses jardins et le réseau hydraulique et le Pavillon de partage des eaux des Chutes-Lavie. L'aire d'étude rapprochée ne recoupe pas de sites classés ou inscrits, ni le SPR Site Patrimonial Remarquable de Marseille.

Elle est en revanche concernée par 24 éléments bâtis remarquables à protéger et par plusieurs éléments de patrimoine paysager à protéger ou à préserver identifiés au PLUi de Marseille-Provence. Bien qu'ils ne bénéficient d'aucune protection réglementaire, il est précisé que 3 édifices présents dans l'aire d'étude rapprochée ont reçu le label « Architecture Contemporaine Remarquable » au titre du code du Patrimoine : le Silo d'Arenc, le Marceau et l'école élémentaire Saint-André-Condorcet.

Concernant l'impact paysager, pour la Halte d'Arenc et le Pont-route Mirabeau, les intentions générales d'intégration paysagère de la halte d'Arenc s'articulent autour de plantations en pots de plantes adaptées au climat local, peu consommatrices en eau. Le principe repris ici est celui du jardin en pots, avec des plantes grimpantes propices à générer des zones d'ombrage végétalisées, que des arbres de hautes tiges ne peuvent assurer dans un environnement très minéral.

Pour le faisceau d'Arenc, l'opération, réalisée à l'intérieur des emprises ferroviaires du faisceau d'Arenc, n'induit pas d'incidences sur le paysage. Ils ne modifient pas l'aspect architectural et paysager du faisceau, ni les perceptions visuelles. En l'absence d'incidence négative sur le paysage, aucune mesure n'est nécessaire. L'opération prévoit le décalage des voies côté mer pour dégager un retrait de 15 m qui permettra l'élargissement du boulevard du Radoub. Cet espace libéré pourra permettre ultérieurement, une amélioration de la lisière littorale par des aménagements paysagers.

◆ *Questions de la commission et réponses du maître d'ouvrage*

Pas de question

◆ *Commentaires de la commission*

Dans les éléments de réponse figurant au dossier, SNCF Réseau informe qu'ils vont se concerter avec la Métropole Aix-Marseille-Provence et Euro méditerranée pour l'aménagement paysager. La commission pense qu'une étude d'intégration paysagère aurait pu être proposée au droit du faisceau d'Arenc.

7.3.1.1.7. Impacts fonciers

◆ *Analyse et synthèse de l'ensemble des observations*

Le concessionnaire HYUNDAI a exprimé son opposition au projet, il regrette le manque d'information sur ses conséquences par rapport à son entreprise ; il s'interroge sur le devenir de son activité et de ses employés.

◆ *Eléments de réponse figurant au dossier*

Concernant la halte Saint-André et la suppression des PN, la pièce « C - Tome 2 : Cahier Territorial Corridor Ouest » explique que les concessionnaires automobiles présents au sein de l'emprise définitive du futur PEM devront être délocalisés dès le démarrage des travaux. Le calcul des indemnités versées intégrera la nécessité de relocalisation des entreprises.

Au niveau de la suppression des PN, il n'y a pas d'expropriations prévues. Pour le faisceau et la halte d'Arenc, les travaux sont réalisés sur des emprises SNCF.

◆ *Questions de la commission et réponses du maître d'ouvrage*

Pas de question.

◆ *Commentaires de la commission*

Pour la création de la halte Saint-André, des délocalisations sont prévues. La commission regrette qu'il n'y ait pas eu, dans le dossier soumis à enquête, de plan indicatif avec les zones d'expropriation, les zones d'espaces réservées, ...

7.3.1.1.8. Impacts socio-économiques

◆ *Analyse et synthèse de l'ensemble des observations*

Le CIQ de Saint-André s'inquiète des conséquences de la fermeture du PN de la rue Condorcet pour les commerces, artisans, professions libérales et entreprises du quartier : perte du chiffre d'affaires, déplacements plus difficiles, fermeture d'un concessionnaire automobile avec licenciement de 15 personnes.

29 artisans et commerçants ont signé la pétition contre la fermeture de ce PN.

◆ *Eléments de réponse figurant au dossier*

Des réponses figurent dans la pièce « C - Tome 2 : Cahier Territorial Corridor Ouest » et la pièce D « Evaluation économique et sociale »

Globalement il est estimé que le projet sera à l'origine de la création d'emplois directs (réalisation) et indirects (fournitures et services) estimée à environ 30 000 emplois x ans dont 60% de directs. En revanche, il n'y a pas d'évaluation détaillée pour le Corridor Ouest.

Concernant la halte Saint-André et la suppression des PN, l'organisation du chantier intégrera la nécessité de fonctionnement des différentes activités présentes aux abords des travaux. Cela inclut le maintien des accès à ces activités pour les employés et usagers (ou clients), pendant toute la durée du chantier.

En cas de pertes d'exploitation avérées, une indemnisation sera convenue entre SNCF Réseau et les activités économiques impactées pour tenir compte du préjudice occasionné temporairement par la phase de réalisation si un lien de cause à effet peut être démontré et directement imputable au projet.

A priori, rien n'est prévu en phase d'exploitation.

◆ *Questions de la commission et réponses du maître d'ouvrage*

Pas de question.

◆ *Commentaires de la commission*

Comme le souligne SNCF Réseau, l'ambition du projet LNPCA, phases 1 & 2, sur Marseille est d'offrir à la population les services d'un véritable réseau express métropolitain sur l'ensemble des axes convergeant sur le plateau Saint-Charles.

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

Les impacts de la fermeture du PN2 de Saint-André sur les activités économiques du quartier (commerçants, entreprises) devront être traités dans le cadre du schéma de circulation qui sera mis en place par la Métropole Aix-Marseille -Provence. Tout comme devront être traités les impacts liés à la création de la halte Saint-André (exemple : pour la Concession HYUNDAI).

7.3.1.1.9. *Multimodal*

◆ *Analyse et synthèse de l'ensemble des observations*

La création de la halte St-André est une opportunité importante. Elle permettra le désenclavement du quartier et améliorera la mobilité régionale.

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

Un usager du corridor ouest exprime son souhait d'une intermodalité réussie au niveau des haltes en plus de la vitesse et de la fréquence des TER, condition sine qua non pour retrouver pleinement confiance dans les déplacements en train.

◆ *Eléments de réponse figurant au dossier*

La pièce « C - Tome 2 : Cahier Territorial Corridor Ouest » précise les interactions des opérations et le multimodal.

Concernant la halte d'Arenc, la position de la mezzanine d'accès à la halte permet de proposer de nouvelles modalités d'insertion et d'accroche avec les espaces publics et intermodaux en projet.

Il est envisagé que la plateforme d'accès au quai soit implantée dans la continuité de la place principale d'accès aux tours. Ainsi, la plateforme serait accessible de part et d'autre de la tranchée ferroviaire et permettrait la création d'une liaison directe entre la station de tramway, le pôle transports en commun, la halte ferroviaire et les tours à proximité.

Le projet de création d'une halte ferroviaire TER à Saint-André sera renforcé par l'aménagement d'un pôle d'échanges. Il comprendra :

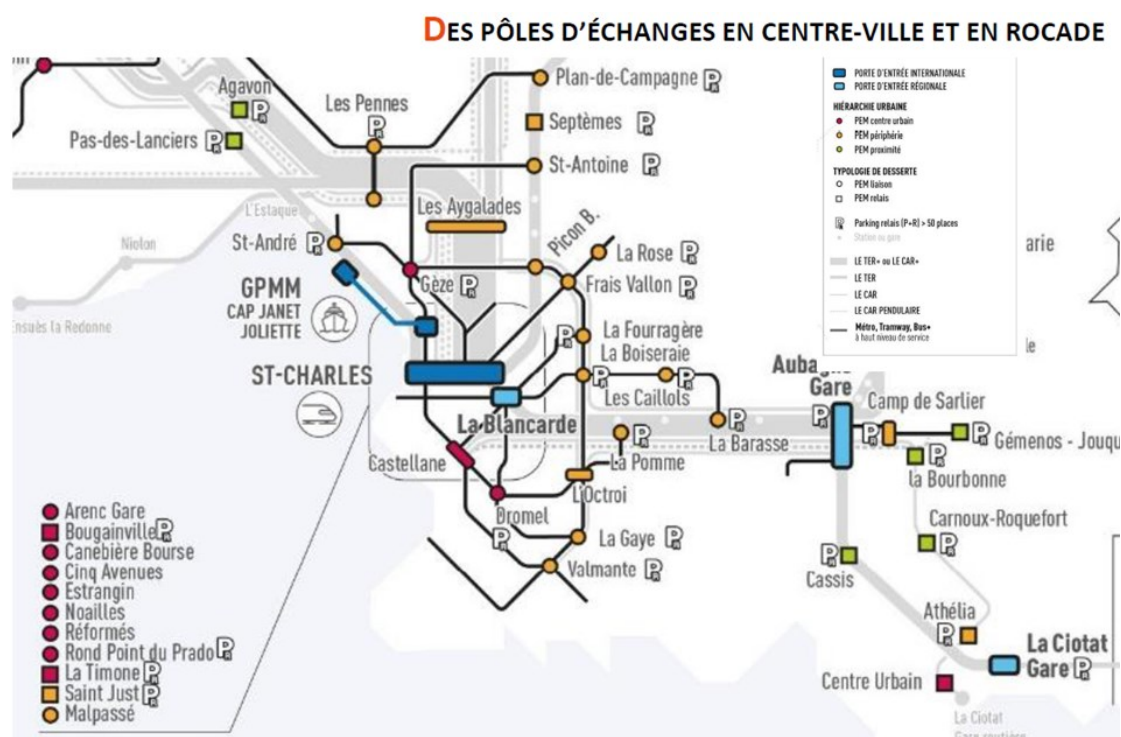
- Un bâtiment Voyageur
- Un parvis végétalisé et ombragé
- Une connexion avec le prolongement de la ligne n°3 du tramway et aux arrêts de bus
- Un parking de plain-pied de 80 places, extensible éventuellement à 150 places
- Un stationnement vélo de 40 places
- Des aménagements connexes : traitement paysager, mobilier urbain, ...

◆ Questions de la commission et réponses du maître d'ouvrage

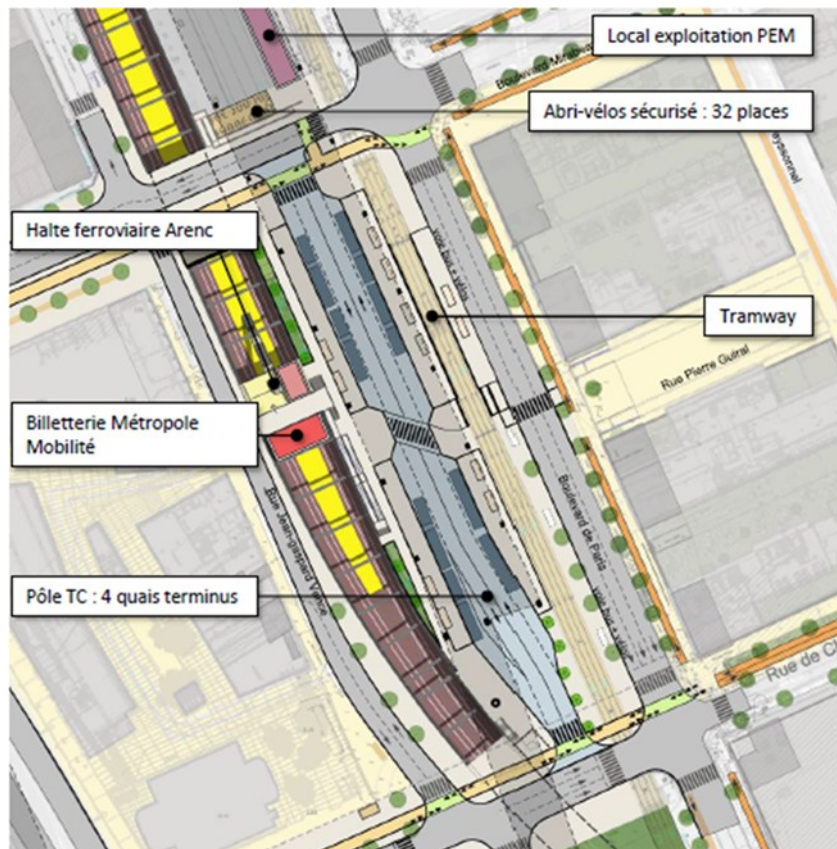
Sur le thème « Multimodal », la commission a demandé via le procès-verbal de synthèse des observations des précisions au maître d'ouvrage.

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

Le Plan Local de Mobilité de Marseille Centre est la feuille de route qu'a mise en place la Métropole Aix Marseille Provence, avec la Ville de Marseille, pour mettre en cohérence tous les projets de mobilité à l'échelle du bassin de proximité à l'horizon 2030-2035. Le projet des Phases 1 et 2 de la LNPCA est pris en compte, de la même manière que les projets d'aménagement urbain. En particulier, la Métropole envisage de déployer un ensemble de Pôles d'Échanges en centre-ville et en rocade.



Par exemple, en lien avec l'opération Corridor Ouest et le doublement de la halte d'Arenc prévu au programme de la LNPCA, un véritable Pôle d'Échanges est à l'étude à Arenc pour faciliter l'intermodalité avec le Tramway déjà présent, les bus (création d'une gare routière sous le viaduc de l'A55 pour accueillir 4 lignes en terminus : 3 lignes urbaines et 1 ligne interurbaine du REM) et le vélo (voies cyclables et abris sécurisés). Cette étude de faisabilité se fait en étroite collaboration avec SNCF Gares & Connexions et les études de la LNPCA.



Étude de faisabilité du PEM d'ARENC (illustration indicative – mars 2022)

◆ Commentaires de la commission

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

La Commission regrette qu'il n'y ait pas eu d'information plus précise concernant les évolutions prochaines qui viendront améliorer les interconnexions modales.

7.3.1.2. Gare Saint-Charles : Phasage du projet de la nouvelle gare et de la desserte souterraine par les tunnels

Organisation d'une nouvelle mobilité régionale et métropolitaine par une grande dénivellation

Le pôle d'échanges de Marseille Saint-Charles est un équipement majeur. Véritable porte d'entrée nationale et internationale il est le catalyseur de l'attractivité du territoire, et joue un rôle structurant dans l'organisation de la mobilité régionale et métropolitaine. Toutefois, si la gare actuelle dispose d'une position centrale privilégiée, son organisation spatiale et géographique est aujourd'hui source de dysfonctionnements du système ferroviaire et de la matrice urbaine. Sa situation en impasse contraint aux

croisements des différents axes de circulation des trains, réduisant la capacité du réseau et favorisant les reports de retards d'un axe à l'autre.

Une grande dénivellation du réseau caractérisée par la création d'une traversée souterraine de Marseille va permettre aux trains arrivant du Nord et de l'Ouest et desservant l'Est de la région, vers Toulon et Nice (et réciproquement) de desservir Marseille et de traverser la ville sans croiser les trains de la ligne classique PLM (Paris-Lyon-Marseille), de la ligne d'Aix-en-Provence et de la ligne d'Aubagne. En outre, pour limiter les croisements d'itinéraires entre les voies du plateau ferroviaire de la gare en surface, qu'il s'agisse de mouvements commerciaux (trains en service) ou de mouvements techniques (trains allant au remisage ou à la maintenance ou en revenant), le projet prévoit de réorganiser le plateau en « tubes » les plus indépendants possibles et en privilégiant le remisage et la maintenance sur des sites situés sur le même axe vers l'Est.

Les opérations nécessaires à cette grande dénivellation sont réparties en deux phases 1 et 2.

Les opérations de la phase 1 (planification 2023-2029).

Elles visent l'amélioration de la robustesse du trafic ferroviaire associée au renforcement de la desserte des métropoles de Marseille, Toulon et Nice. Elles comprennent les opérations suivantes :

- Au technicentre de La Blancarde : réaménagement d'un faisceau de remisage (4 voies de 220 m environ) permettant le transfert des trains se remisant habituellement sur le plateau des Abeilles.
- Sur le plateau des Abeilles : libération de l'emprise nécessaire au réaménagement, au titre de la phase 1, du bloc Est, destruction partielle de la halle A, adaptation des voies et des équipements ferroviaires entre les halles A et B pour permettre le remisage des trains jusqu'à la phase 2 de la libération définitive du plateau, construction d'un parking provisoire entre les halles A et B.
- Sur le plateau Saint-Charles : aménagement du plan de voies du bloc Est, réaménagement de l'« avant gare » et du bloc Est pour séparer les flux du bloc d'Aix-en-Provence, finalisation du doublement de la voie vers Arenç, modification du plan de voies en gare, remplacement du pont rail de la rue Guibal, doublement de la section restante jusqu'au fond de gare, modification du plan de la tête de faisceau du bloc Ouest.

Les opérations de la phase 2 (planification 2027-2035).

Elles visent l'augmentation de la capacité et de la robustesse du nœud ferroviaire marseillais pour améliorer la desserte ferroviaire du littoral méditerranéen avec une dimension européenne. Elles comprennent :

- Au technicentre de La Blancarde : réaménagement dit de phase 2 pour permettre le remisage des missions partant du bloc Est, mise en place d'une base travaux lors de l'évacuation par chemin de fer des matériaux de creusement.
- Sur le plateau des Abeilles : libération de l'ensemble de l'emprise nécessaire au chantier de creusement de la gare souterraine entre le bloc Est et les boulevards Voltaire et Flammariion, relogement et déplacement des activités de la halle B et des locaux de l'ingénierie.
- Doublement du tunnel de Saint-Louis par la création d'un tunnel monovoie de chaque côté du tunnel de Saint-Louis existant.
- Pour la tête Nord de la traversée souterraine de Marseille : bifurcation dénivelée entre les voies de la ligne PLM (Paris-Lyon-Marseille) et les voies de la traversée souterraine, mise à 4 voies de la ligne existante au Sud du tunnel de Saint-Louis, élargissement du pont rail de

l'avenue Ibrahim Ali (anciennement avenue des Ayalades), relogement des habitants de la cité Bassens II.

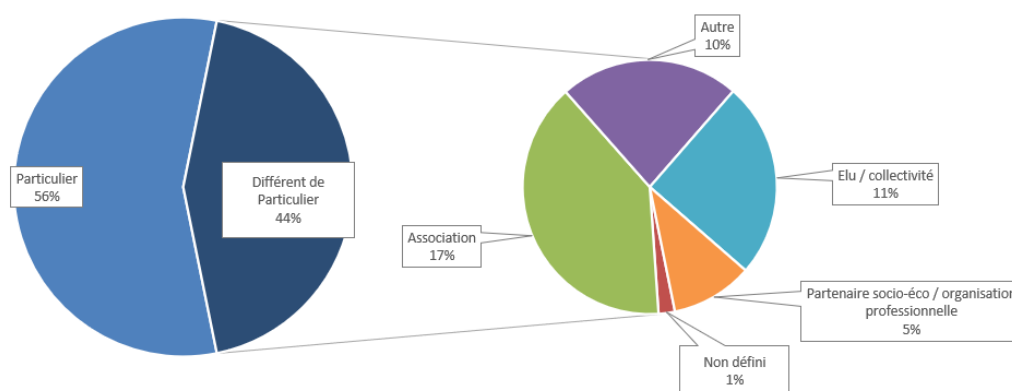
- Pour la traversée souterraine de Marseille proprement dite : réalisation d'un tunnel bitube circulaire par les trains de voyageurs à 140 km/h.
- Pour la réalisation d'une gare souterraine équipée de 4 voies à quai de 400 m pour les TGV et les TER, un étage intermédiaire (salle d'échange) à 15m au-dessus, une dalle supérieure permettant la circulation piétonne, la création d'un bâtiment voyageurs et d'un parvis associé pour organiser l'intermodalité et les nouveaux services ouverts sur la ville, des galeries souterraines pour assurer la liaison avec le métro et les quais de surface et assurant une fonction de traversée ville-ville.
- Pour la tête Est de la traversée souterraine de Marseille : bifurcation dénivelée dans le quartier de La Parette entre la ligne Marseille-Vintimille et les voies ferrées du tunnel, dévoiement d'une voie existante, création de 2 nouveaux ouvrages de franchissement de la voie expresse L2.

Bilan de l'enquête

Au cours de l'enquête, 165 contributions ont été déposées sur la construction de la nouvelle gare et sur la traversée souterraine de Marseille. Elles sont réparties de la façon suivante :

Typologie		GARE SAINT CHARLES	TUNNELS
Particuliers	123	38	85
Acteurs économiques	12	6	6
Associations	18	7	11
Diocèse Marseille	1	1	
Elus et collectivités territoriales	11	3	8

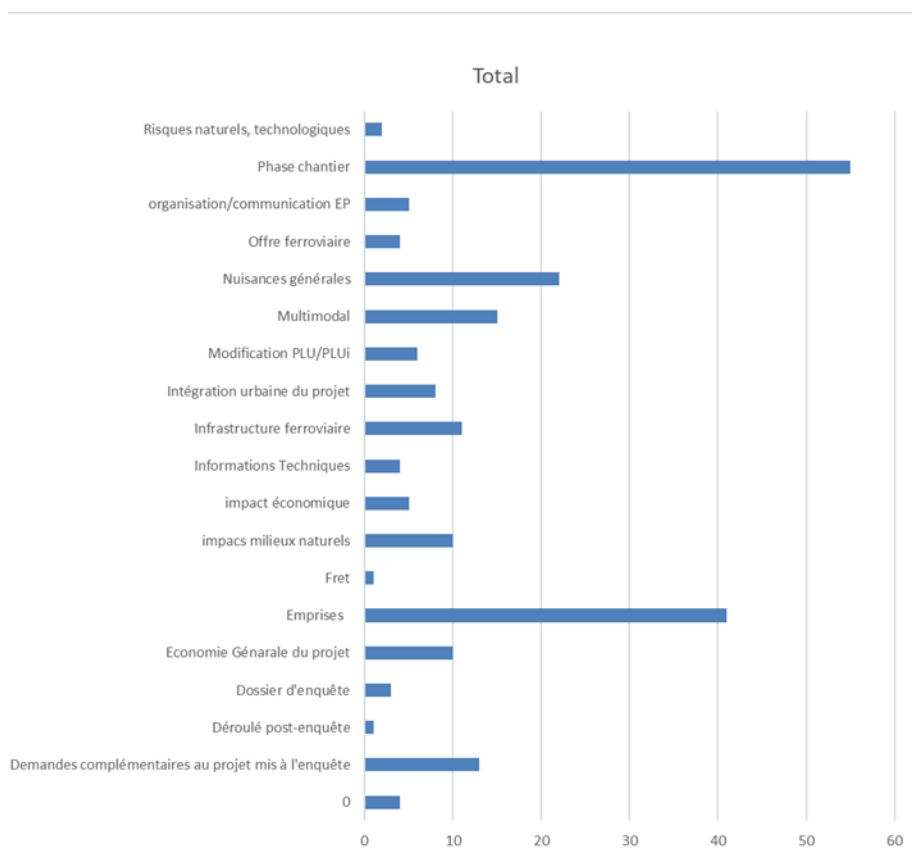
La typologie des déposants en se basant sur les observations donne le graphique suivant :



Les avis et les requêtes se différencient assez nettement :

- Le projet de nouvelle gare est plutôt bien accueilli en dehors des inquiétudes sur le déroulement de la phase chantier. Les attentes sont fortes pour un équipement de qualité.
- Les sections de tunnel rassemblent des avis souvent défavorables en raison des nuisances et impacts cumulés.

Les observations pour les projets Gare Saint-Charles et tunnels recueillies ont été analysées par thématiques puis regroupées suivant 9 grands thèmes qui seront développés ci-après.



Ces projets sont donc traités en deux parties distinctes :

- GARE SAINT-CHARLES (1/2) : Nouvelle gare Saint Charles et technicentre de la Blancarde,
- GARE SAINT-CHARLES (2/2) : Desserte souterraine, Tunnels Saint-Louis, Delorme, Bitube, Parette.

7.3.1.3. **Gare Saint Charles (1/2) : Aménagement bloc Est et bloc Ouest ; Refonte du plateau de surface ; Nouvelle gare souterraine ; Technicentre de la Blancarde**

Les contributions sur ce secteur de la nouvelle gare de Marseille sont assez peu nombreuses au regard de l'importance du projet (55/1513, soit 3,6% des contributions), mais elles suscitent des observations variées (2,1 observations par contribution). Le plus grand nombre d'observations porte sur le projet de la gare lui-même, en surface et en souterrain.

	Nombre de contributions	Nombre d'observations	Pétitions
Gare Saint Charles (souterraine et de surface)	32	71	
Aménagement blocs Est et ouest et libération des Abeilles	10	24	
Technicentre la Blancarde	13	22	

Typologie	Contributions	Observations	
Particuliers	38	71	38 / Gare 15 / les Abeilles 18 / la Blancarde
Partenaires économiques	6	12	SARL les Cousins Convergence 13 SNCF immobilier Un acteur économique Chambre de Commerce et d'Industrie Clinique Remuzat
Associations	7	16	Habitants Voix au chapitre Réformés CIQ 1er Arrondissement Marseille FNE PACA FNE 13 Association Départ Conseil syndical Résidence des Collines Autre
Elus et collectivités territoriales	3	17	Mairie de Marseille 3 (4 et 5) Mairie de Marseille 7 (11 et 12) Métropole AMP (15 observations)
Diocèse de Marseille	1	1	

Réunion le 21 février 2022 au siège de la confédération des CIQ (comité d'intérêt de quartier) entre seize membres de la confédération (le président de la confédération, trois présidents de fédération de CIQ, quatorze président(e)s de CIQ,) et cinq membres de la commission d'enquête publique.

Réunion de 3 membres de la commission d'enquête, avec la Métropole Aix Marseille Provence, le 24 février en présence de Mme CARADEC (Conseillère Métropole, Présidente EUROMED), Mme JOUVE (Cheffe de projet Quartiers Libres), M FAUCHET (DGA Mobilité à la Métropole) et M JOUVE (Adjoint DGA Mobilité à la Métropole).

C'est la gare en tant qu'équipement public structurant au cœur de la ville qui suscite le plus d'observations, venant à la fois des habitants et des usagers des trains.

Les demandes sont diversifiées et les attentes sont très fortes pour cet équipement public de grande ampleur.

Toutefois, la phase de chantier inquiète particulièrement les riverains de la gare.

7.3.1.3.1. Phase chantier

◆ Analyse et synthèse de l'ensemble des observations

La phase travaux inquiète les habitants du quartier de Saint-Charles et les riverains du technicentre de la Blancarde qui vont se trouver au cœur d'un chantier important. Ils demandent des précisions sur le déroulement et les conditions d'exécution des opérations.

Les habitants très proches de la gare, boulevard Flammarion, rue Ranque, rue d'Isoard, résidences du Massilia, de Saint-Charles II, de la rue Ranque et de la rue Grobet, où résident plusieurs centaines de familles, s'interrogent sur les nuisances engendrées par les travaux : impact visuel, impact acoustique, nuisances du chantier, fissures et vibrations dans les constructions. Ils craignent des dommages sur leurs immeubles sur les structures et dans les sous-sols.

Les résidences de la rue Ranque déclarent subir déjà (hors phase chantier) des nuisances de bruit conséquentes et contestent la qualification de modérée qui figure dans le dossier d'enquête. Ils subissent des nuisances d'éclairage qui ont été amplifiées récemment sans avertissement. Ils s'interrogent sur la modification du schéma de circulation et sur le maintien des accès aux parking pendant les travaux. Ils craignent les impacts de la circulation des camions qui sortiraient directement sur la rue pour l'évacuation des gravats pendant les travaux.

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

Les résidents du chemin de Saint-Jean-du-Désert déjà exposés aux bruits du site de la Blancarde demandent des mesures de protection pour se préserver de l'augmentation des nuisances sonores.

Les riverains de l'impasse Bédarieux craignent un accroissement des nuisances (bruits, vibrations) et l'enclavement de l'impasse pendant les travaux qui a été évoqué à plusieurs reprises.

Toutes ces requêtes sont appuyées par les CIQ du centre-ville qui se font les porte-parole des inquiétudes des habitants.

Pour réduire les nuisances ils demandent :

- Des murs anti-bruit,
- Cesser les travaux de 19h à 7h du matin.
- Que les accès aux parkings de la rue Ranque restent disponibles pour les résidents
- Que la SNCF utilise ses accès par le boulevard Flammarion.
- Pour limiter l'envolée de la terre et de poussières, plusieurs avis suggèrent que chaque camion soit arrosé avant leur départ, sur une aire de nettoyage des camions (roues et châssis) en sortie de chantier afin de maintenir une voirie propre sur les voies de circulation concernées. De plus, il faudrait prévoir un nettoyage quotidien lors du passage des camions.

Avis des PPA

La Métropole AMP alerte sur les impacts du projet sur les ruissellements et sur les réseaux d'eau et d'assainissement en place. Le projet doit respecter les dispositions du Guide des Prescriptions Générales (GPG) des Réseaux Humides et Bassins de Rétention du Territoire Marseille-Provence approuvé le 7 février 2017 et doit faire l'objet de déclarations (DICT) pour les réseaux d'eau potable et d'assainissement. Le dossier est incomplet sur ce point. Les impacts sont sous-estimés et la mise en place des mesures n'est pas exposée.

La Ville de Marseille demande la prise en compte des nuisances qui vont durer pendant plusieurs années de travaux, et considère que le projet ne doit pas se faire au détriment des quartiers traversés.

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

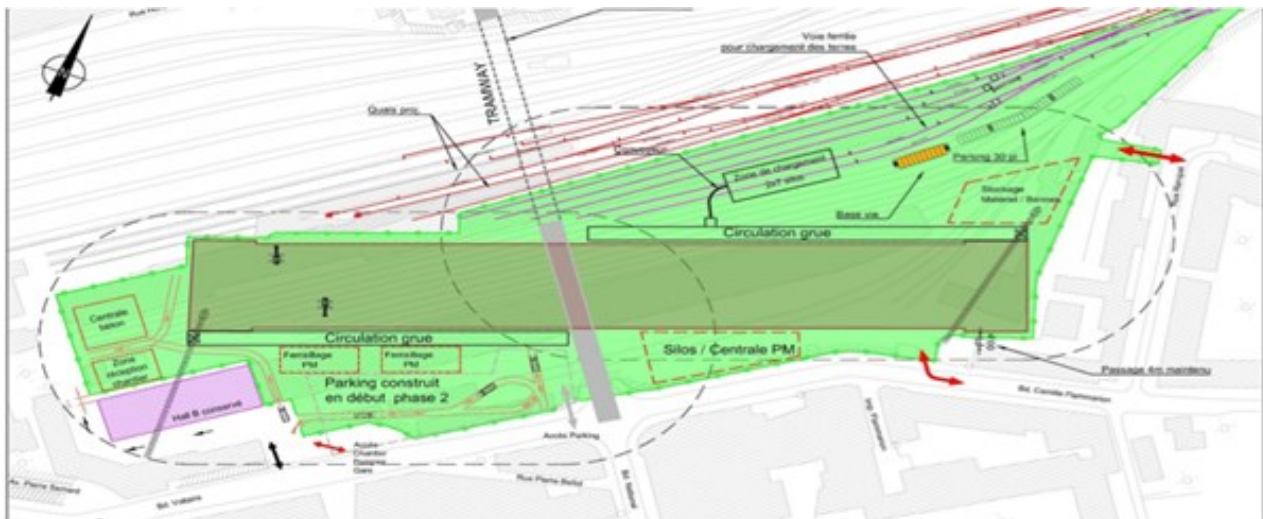
◆ *Eléments de réponse figurant au dossier*

Organisation de la phase chantier

Le projet de réalisation de la gare souterraine doit se dérouler en deux étapes :

- En phase 1 la libération partielle du site des Abeilles
- En phase 2 la libération totale du site des Abeilles et le déplacement provisoire des stationnements vers les terrains SNCF du bd Camille Flammarion.

Pour limiter les impacts négatifs de la phase de travaux, le projet s'est fixé de minimiser les emprises des opérations et de localiser les installations de chantier au sein du domaine ferroviaire. Les accès au chantier seront limités à 3 accès : 1 à l'Est via la rue Ranque sera réservé pour la base vie et les zones de stockage, 2 autres accès se feront par la rue Camille Flammarion et le bd Voltaire.



Toutefois, des emprises s'avèrent nécessaires hors des emprises SNCF pour la réalisation du bloc ouest et se feront en occupation temporaire, avec remise en état et restitution au propriétaire en fin d'opération. Les parcelles concernées seront définies ultérieurement (p84).

Pour l'aménagement de ce bloc ouest, 3 zones de travaux sont prévues : une rue Honnorat près du croisement avec la rue Léon Gozlan, au sein des emprises ferroviaires, une près de la courbe d'Arc en au sein du technicentre SNCF, et une sur le PRA Guibal le long du bâti près de la plateforme ferroviaire

et du centre du MuCEM (Musée des Civilisations de l'Europe et de la Méditerranée) ainsi que sur le parvis du bâti et sur les places de stationnement de la rue Guibal. Les accès aux zones de chantier se feront par la rue Léon Gozlan et par la rue Honnorat. La continuité des circulations doit être assurée durant toute la durée des travaux.

Parallèlement aux travaux sur Saint-Charles, le technicentre de la Blancarde va être sollicité en phase 1 pour recevoir le remisage des trains à la démolition des Abeilles, et en phase 2, pour renforcer ses installations en vue de recevoir le remisage des trains vers Aubagne, Toulon, Nice. Le gain de temps apporté par le déplacement du remisage sur ce site est conséquent. Les travaux restent localisés dans l'emprise du technicentre avec toutefois une extension sur le terrain des infirmeries militaires comme base de travaux, pour le stockage et l'évacuation par fer des déblais du tunnel de la Parette. La construction d'un pont rail au-dessus du chemin de St Jean du Désert occasionnera une déviation provisoire.

Sur la question des nuisances en phase chantier, le quartier de la gare Saint-Charles est le plus concerné, à la fois du fait de l'importance du chantier et de sa durée de 14 ans. Les nuisances vont être très importantes et le dossier répond aux interrogations du public en plusieurs points.

Prise en compte du bruit en phase chantier

Le bruit engendré par le trafic des voies ferroviaires porte sur 300m de part et d'autre de la gare et s'additionne aux nuisances sonores de la circulation, qui selon les mesures prédominent dans plusieurs quartiers. Les bâtiments situés au nord des voies sont classés en zone d'ambiance sonore non modérée (plus de 65 dB(A) de jour et 60 dB(A) la nuit). Le secteur sud est quant à lui classé en zone d'ambiance modérée (moins de 65dB(A) de jour et 60dB(A) de nuit). (p73/75).

Le dossier considère que les travaux ne vont entraîner que des nuisances temporaires, principalement liées à la circulation des camions et au fonctionnement des engins de chantier. Il prévoit d'imposer aux entreprises le contrôle des émissions sonores et vibratoires du matériel utilisé sous réserve de pénalités. Les dispositions à prendre pour les entreprises figureront dans les dossiers de consultation.

Une campagne d'information aura lieu avant le démarrage du chantier. À travers un dossier « Bruit de chantier », qui sera transmis aux maires et préfets, pour exposer la prise en compte des problématiques acoustiques et vibratoires et répondre aux interrogations des riverains.

Prise en compte des émissions de poussières

En phase de travaux, les principales sources d'émissions polluantes aux abords immédiats du chantier sont les émissions de poussières. Ces incidences sont temporaires (lors des phases 1 et 2 qui s'étalent sur 14ans) et se diluent rapidement dans l'atmosphère. Les mesures de réduction résident dans la régulation de la vitesse des engins, le bâchage, et le choix d'engins électriques.

Prise en compte des vibrations

Il existe des bâtiments sensibles aux vibrations à proximité des voies. La transmission des vibrations dépend de la nature des sols et des caractéristiques des fondations. Les expertises doivent se poursuivre sur tous les bâtiments sensibles avec information de la population. Des tests guident le choix de mesures techniques adaptées.

Prise en compte de la pollution lumineuse

La pollution lumineuse est très importante dans l'aire d'étude rapprochée. Pour ne pas aggraver cette situation, une mesure de réduction est envisagée pour l'éclairage nocturne du chantier : il ne diffusera pas vers le ciel ou vers le lycée St Charles. Il se limitera au strict nécessaire et sera orienté vers les zones de travaux.

Prise en compte des impacts sur la circulation

La phase de travaux va entraîner de fortes perturbations des circulations autour de la gare du fait, notamment, des allées et venues des camions. Les accès des riverains, des pompiers et les accès à la gare seront maintenus. Des déviations partielles et temporaires seront mises en place. Des coupures de voies sont toutefois envisagées rue Guibal et éventuellement rue Honnorat. Le tunnel du boulevard National sera coupé durant une année.

Pour l'évacuation des matériaux, les exposés divergent. Le CT (Centre Technique) plateau Saint-Charles déclare que l'approvisionnement du chantier se fera autant que possible par voie ferroviaire, mais que l'évacuation des matériaux se fera principalement par voie routière et engendrera un trafic poids lourds. Le CT de la gare souterraine et des tunnels déclare à l'inverse que le MOA s'engage à évacuer les matériaux par voie ferroviaire depuis Saint-Charles et la Parette (CT GS p 271), « l'évacuation par fer est privilégiée » (CT GS p281).

Sur le site de la Blancarde, la circulation va être un peu perturbée sur le chemin de St Jean du Désert, du fait de la construction d'un pont rail. Mais cette perturbation sera temporaire.

Une information et une concertation entre les usagers et le gestionnaire des voiries sera mise en place avant les travaux. Elle permettra de définir les plans de circulation, avec ses accès et ses déviations.

Prise en compte du nettoyage des voies

Les voies seront nettoyées et remises en état si elles sont dégradées pendant les travaux. Mise en place d'une concertation pour un nettoyage régulier du chantier.

Les heures de travaux

Quelques travaux devront être réalisés de nuit ou le week-end pour répondre aux impératifs de fonctionnement de la gare. (CT GS p72). Les travaux réalisés hors plage horaire (de 22h à 7h, dimanche et jours fériés) doivent faire l'objet d'une autorisation.

Avis de l'Ae

L'Ae souligne que les analyses sont incomplètes quant à la gestion des déblais.

◆ *Questions de la commission et réponses du maître d'ouvrage*

70 - Quelles études préalables vont être mises en œuvre pour établir un état des lieux des constructions sensibles avant travaux souterrains ?

Les mesures sont décrites dans le Cahier territorial gare et traversée souterraine, § 4.2.7 à partir de la page 298. Des diagnostics complémentaires, permettront de préciser les mesures adaptées au fur et à mesure du déroulement du chantier, avec un dispositif d'information des riverains, des entreprises et des collectivités concernées.

79 - Quelles mesures vont être prises durant les travaux pour protéger les riverains ?

cf. Cahier territorial gare et traversée souterraine, chapitre 4.2

83/91 - La SNCF peut-elle s'engager sur la mise en place d'un suivi quotidien des travaux avec les habitants ?

Lors de la phase travaux une information spécifique sera mise en place avec les riverains, pour les informer régulièrement sur les contraintes liées au chantier (circulation...).

« Il peut être aussi envisagé de mettre une « maison du projet », local dédié permettant au public de venir s'informer sur l'opération et sur l'avancement des travaux.

85b - Que désigne la mention « accès de service » de la rue Ranque ? Va-t-elle engendrer un trafic de camions en plus de l'évacuation des déblais par la voie ferrée ?

« La mention accès de service pourra avoir la fonction d'un des accès chantier pendant la phase travaux. Des poids lourds pourront effectivement être amenés à y circuler.

En phase d'exploitation, cet accès servira d'accès de service (véhicules légers principalement) avec un trafic très faible. »

◆ *Commentaires de la commission*

Pour répondre aux inquiétudes des habitants, le Maître d'ouvrage se réfère au dossier d'enquête qui expose assez clairement les diverses nuisances auxquelles risquent d'être exposés les riverains de la zone de chantier et affirme que les expertises et mesures doivent se poursuivre sur tous les bâtiments sensibles, que le cahier des charges des entreprises comportera des obligations de respect des seuils de bruit et que tous les moyens seront mis en œuvre pour l'information de la population.

Toutefois, la poursuite des études et des diagnostics tout au long du chantier, n'apporte aucune garantie aux riverains à ce jour, car elle reporte à plus tard la découverte de problèmes majeurs.

D'autre part, le dossier affiche clairement que le bruit des travaux n'est pas pris en compte quand il est jugé temporaire. Or, dans le cas du chantier de la nouvelle gare, on ne peut pas opposer le terme de « temporaire » aux riverains qui doivent supporter près de 13 ans de travaux + les imprévus (échéance 2035). De plus, les mesures méritent d'être précisées car elles ont été relevées lors de la crise du Covid période où les gens ont peu voyagé, et le 1/02, période creuse de fréquentation.

Dans ce contexte, les requêtes des habitants proches du chantier est légitime. On ne peut pas traiter ce chantier comme une opération ordinaire et se contenter d'appliquer les critères réglementaires. Il est nécessaire de prendre des mesures particulières pour le quartier Saint-Charles.

7.3.1.3.2. Offre ferroviaire

◆ *Analyse et synthèse de l'ensemble des observations*

Le public exprime un accueil favorable à la création de la nouvelle gare, considérant que les travaux vont permettre d'améliorer la capacité et la régularité des trains : promesse d'accroître de 30% la fréquence des TER. Quelques observations calculent que la reconfiguration des voies en surface apportera un gain de temps très significatif de 1500 heures/an).

Plusieurs personnes soulignent l'intérêt d'amélioration de l'offre ferroviaire des TER pour permettre les déplacements d'Est en Ouest de la ville qui sont actuellement impossibles. Les aménagements prévus vont favoriser les mouvements pendulaires, contribuer à résorber la fracture territoriale et faire communiquer les bassins d'emplois Est et Ouest de Marseille. Les habitants de la côte bleue expriment leur satisfaction sur l'amélioration de l'offre ferroviaire de la voie littorale.

La CCI affirme tout son soutien au projet qui, en améliorant la fiabilité, la régularité et la fiabilité des trains constituera un véritable saut qualitatif en matière de mobilité métropolitaine.

Selon une observation, l'ensemble du dispositif mis en place dans la gare puis par les tunnels offrira, aux salariés une solution de transport attractive avec beaucoup de gain de temps. « Marseille ne sera plus un terminus mais un lieu de passage ».

Les avis s'accordent sur l'urgence de réalisation de ce projet de mise en valeur de l'étoile ferroviaire métropolitaine. La CCI déclare qu'il est primordial d'être vigilant et de respecter le calendrier.

Quelques personnes manifestent leur inquiétude sur les objectifs d'augmentation de la fréquentation de la gare. Comment le centre-ville pourra-t-il accueillir une telle fréquentation ?

Avis des PPA

La Ville apprécie le projet de désaturation des nœuds ferroviaires et d'augmentation des capacités de circulation des TER et trains Intercités. L'interconnexion souterraine entre la ligne PLM et celles desservant la côte d'Azur permet de créer des trains traversant directs et rapides et d'accueillir un nombre beaucoup plus important de trains. Ce projet doit permettre de « recoudre » les deux rives du faisceau ferroviaire.

Elle demande que le projet ne s'arrête pas aux lignes principales mais s'intéresse à toutes les haltes : commencer par maintenir en exploitation les gares existantes, rouvrir celles qui ont été fermées, et créer de nouvelles haltes.

◆ Éléments de réponse figurant au dossier

La gare Saint Charles autrefois située hors de la ville, a été rapidement absorbée par l'urbanisation pour composer aujourd'hui une partie du centre-ville actif de Marseille. Sa situation en impasse est source de dysfonctionnements du système ferroviaire. Elle génère de nombreux croisements des différents axes de circulation des trains et réduit les temps de parcours et la capacité du réseau. La gare elle-même présente de fortes contraintes d'accès (escaliers, rupture topographique, saturation du réseau viaire) et des difficultés de gestion du bâtiment voyageurs.

Le projet LNPCA consiste à rendre indépendants les flux de circulation des lignes Paris/Lyon/Méditerranée (PLM), des voies littorales (Marseille/Estaque) et des voies vers l'Est Marseille/Toulon/Nice/Vintimille. Pour atteindre cet objectif, le projet propose de créer une traversée souterraine de Marseille, comprenant tunnels et gare souterraine. Ce réseau permettra aux trains de traverser directement la ville d'Ouest en Est, vers Toulon et Nice (et réciproquement), tout en desservant Marseille, dont la gare St Charles est la plus fréquentée de la région PACA. Elle a accueilli 19 Millions de voyageurs en 2019 qui se répartissent à peu près également entre les TER et les grandes lignes.

Les aménagements de la phase 1 visent une augmentation de 25% de la fréquentation en 2026, essentiellement portée par la croissance du TER (+35%) pour une priorité aux trains du quotidien. L'augmentation de la fréquentation pourrait atteindre 50% à l'échéance de réalisation de la phase 2 (2035). La part modale du train pourrait passer alors de 8 à 13%.

En phase 2, le projet va supprimer l'organisation en éventail de la gare et les nombreux cisaillements entre les lignes, ce qui va contribuer à réduire les conflits d'itinéraire et augmenter la vitesse des aiguillages. A l'échéance du projet, ces aménagements vont permettre de diminuer les temps de parcours, et de garantir un train toute les 20mn entre Marseille/Aubagne et un train toutes les 15mn entre Marseille/Aix et sur les voies littorales.

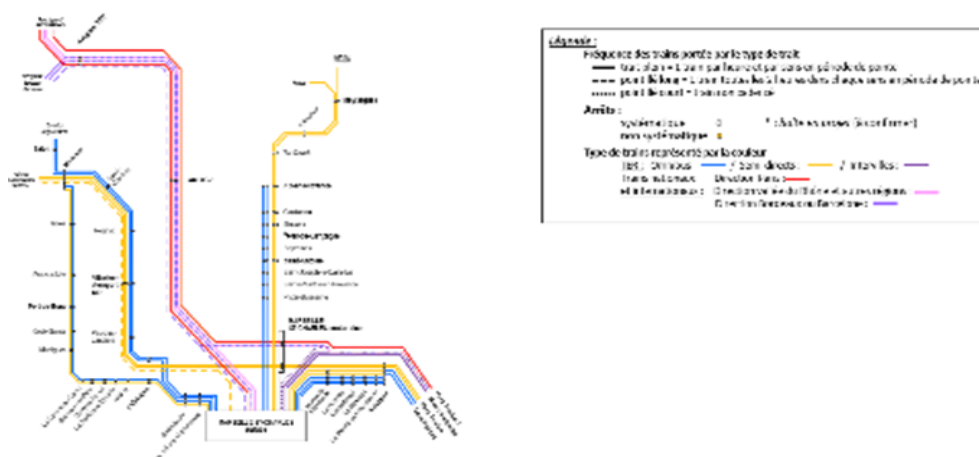
	Desserte actuelle (TER par sens)	Desserte projetée
Corridor Aix	37 TER	56 TER
Corridor Est	19 TER Marseille/Aubagne 31 TER Marseille/Toulon	33 TER Marseille/Aubagne 24 TER Marseille/Hyères
Gare souterraine		18 TER Toulon/Avignon/Valence
Corridor Ouest	14 TER Marseille/Miramas	20 TER Marseille/Miramas 18 TER Marseille/Avignon
Corridor central	Ligne PLM 2 TER Marseille/Miramas 2 TER Marseille/Cavaillon 15 TER Marseille/Avignon 14 TER Marseille/Lyon/Nîmes	5 TER Marseille/Narbonne
Trains longue distance TGV, Intercités et TER inter villes	8 TER Marseille/Nice 7 Intercités Marseille/Bordeaux 1 TGV Marseille/Madrid 16 TGV Marseille/Nice Ville 15 TGV Paris/Nice 8 Ouigo 1 Thello Marseille/Milan	12 TER Marseille/Nice 8 trains Marseille/Bordeaux (GS) 1 TGV Marseille/Madrid (GS) 15 TGV Marseille/Nice Ville (GS) 19 TGV Paris/nice (GS) 11 Ouigo (GS) 1 Thello Marseille/Milan

A plus long terme et sous réserve d'aménagements complémentaires, le projet dégage de la capacité qui permettra d'accroître la fréquence sur les branches de l'étoile Marseillaise et ainsi d'augmenter l'offre.

◆ *Questions de la commission et réponses du maître d'ouvrage*

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

Cf pièce D « Evaluation socio-économique » figure 85 p70 : le schéma de desserte phase 2.



Marseille sera reliée à la gare de Vitrolles Aéroport Marseille Provence avec 4.5 TER / heure : - 2 TER omnibus Marseille surface - Avignon - 2 TER semi-directs Toulon - Marseille souterraine - Avignon - 0.5 TER semi-directs Marseille surface – Narbonne.

◆ *Commentaires de la commission*

L'amélioration de l'offre ferroviaire est accueillie très favorablement, avec une forte demande sur les trains du quotidien.

Mais pour répondre à la demande exprimée par des particuliers comme par des élus, et compte tenu que cette demande dépasse, selon le maître d'ouvrage, le cadre strict du projet LNPCA, un projet complémentaire devrait s'intéresser à la diversification des haltes sur les divers itinéraires, ce qui contribuerait à accroître le transfert modal de la voiture sur le train.

7.3.1.3.3. Gares, haltes et intégration urbaine

◆ *Analyse et synthèse de l'ensemble des observations*

Le public s'exprime largement sur le projet de gare : 38 particuliers, 12 Associations, 5 partenaires économiques et le Diocèse de Marseille. Il accueille le projet très favorablement et souhaite sa réalisation rapide.

Nombreux sont ceux qui attendent du projet qu'il incite à réduire l'utilisation de la voiture au bénéfice du train pour désengorger le centre-ville en offrant des transports en commun de meilleure qualité avec une plus large place aux modes doux.

Les observations manifestent une forte attente pour un projet soigné, et un équipement public de bonne qualité architecturale, qui puisse offrir des espaces publics et des services diversifiés et qui ait un impact très positif sur le centre-ville.

De nombreuses propositions sont faites sur l'aménagement de la gare qui se situe au cœur d'un secteur prioritaire pour la politique de la ville (65000 habitants), sur les espaces verts, sur les nouveaux (crèche, halte-garderie jeux et d'enfants, un accueil de jour pour les personnes en errance, des services pour les voyageurs, lieux de rencontre et salons d'affaires...).

Quelques inquiétudes se manifestent toutefois sur la capacité du centre-ville à absorber un doublement de la fréquentation de la gare.

La CCI déclare que la gare souterraine, clé de voute du réseau régional et métropolitain est la priorité pour une offre attractive et performante, à la hauteur des enjeux du territoire.

Avis des PPA

La Ville de Marseille et la Métropole Aix Marseille Provence expriment une ambition très forte pour le projet de gare souterraine : « c'est un élément pivot, permettant d'assurer à la fois le développement des transports ferrés dans la Métropole et des liens vers Toulon ». C'est un équipement incontournable qui va transformer la gare Saint-Charles, son quartier et notre métropole « nouveau morceau de ville intégrant les fonctions de nouveau parvis d'accès à la gare, lieu d'échanges multimodal, d'espace public de qualité, tout en offrant services, activités tertiaires et résidentielles ».

Le conseil municipal de Marseille, lors de sa séance du 10 novembre 2021, appelle l'attention du maître d'ouvrage sur le fait que la reconfiguration de la gare historique offre l'opportunité d'un projet urbain ambitieux. Il s'agit notamment pour la ville de Marseille de concilier dans ce quartier de la gare Saint-Charles les fonctions métropolitaines liées au statut de centralité de premier ordre et la réponse

aux besoins des habitants des quartiers. La ville souligne également que ce projet urbain doit permettre de « recoudre » les deux rives du faisceau ferroviaire et de mieux raccorder la gare aux divers secteurs de la ville.

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

A l'échelle de Marseille, la gare Saint-Charles se trouve au cœur d'un dispositif de mise en valeur du centre-ville. Elle est au centre d'un PPA (Projet Partenaire d'Aménagement), démarche de requalification urbaine, de résorption de l'habitat insalubre, de développement urbain multifonctions, qui s'étend sur un grand périmètre du centre-ville. Elle est au centre de l'opération « Quartiers Libres » îlot prioritaire du PPA qui s'étend sur un périmètre plus ciblé, et qui place la gare en porte d'entrée de la ville, en point central de mobilité multimodal, et en centre multifonctionnel d'équipements, de commerces, de services et d'activités. Pour satisfaire ces objectifs, la gare doit être ouverte sur ses quatre faces. Sa transformation va être bénéfique à toutes les opérations d'aménagement du centre-ville.

Des études ont été conduites depuis des années avec la SNCF pour la mise en valeur du quartier et de la gare. Les solutions d'aménagement proposées dans le dossier pour le traitement de la gare en surface restent schématiques. Diverses options étudiées ne sont pas restituées, en particulier, le parvis de la nouvelle gare qui doit laisser une plus grande place aux espaces verts publics arborés en pleine terre et ne peut accueillir le parking en dessous. Les accès de la gare des 4 côtés n'est pas étayé et ne laisse pas entrevoir l'ouverture de la gare à 360°. La libération du site des Abeilles est une opportunité pour le réaménagement de la gare. Les constructions en remplacement de celles démolies vont se déplacer vers la cour des Pierres et devront faire l'objet d'un permis de construire. Pour un déplacement rapide, les activités pourraient occuper provisoirement les surfaces restées vacantes dans la gare Saint-Charles.

La définition de la programmation urbaine du projet de gare et les conditions de sa réalisation reposent sur une collaboration active du maître d'ouvrage SNCF avec les partenaires du projet (la Métropole Aix-Marseille-Provence, la Ville de Marseille, la Région Sud Provence-Alpes-Côte d'Azur, le Département des Bouches-du-Rhône et les services de l'Etat). Une convention partenariale de partage des études est en place entre les collectivités, la SNCF et l'Etat depuis plusieurs années afin de construire ensemble cohérence et efficacité entre le projet d'infrastructure ferroviaire et le développement du secteur environnant.

◆ *Éléments de réponse figurant au dossier*

Dispositif de mise en valeur du centre-ville

La gare se trouve au centre d'un dispositif de mise en valeur du centre-ville :

- Dans le secteur « Grand centre-Ville qui bénéficie du Nouveau Programme de renouvellement urbain
- Dans le périmètre d'Euro Med, la plus grande opération de rénovation urbaine d'Europe du Sud
- Au cœur de l'OAP Quartiers Libres qui vise la mise en valeur du quartier St Charles/Belle de Mai
- Dans le périmètre PPA : Projet Partenarial d'Aménagement du centre-ville, périmètre de résorption de l'habitat insalubre, de préservation du patrimoine et de relances des activités économiques



Figure 21 : Recollement des dispositifs et opérations au sein de la gare Marseille Saint-Charles (AGAM)

Caractéristiques du projet

Pour répondre aux objectifs du projet, la construction de la gare souterraine comprend :

- Les voies à quais à 25 m de profondeur,
- Un étage intermédiaire (salle d'échanges) à 15 m au-dessus
- L'étage supérieur aménagé en grand parvis au niveau du boulevard voltaire.

Cet ensemble se situe à 7m en contrebas du plateau de la gare historique.



Figure 28 : Les différents niveaux de la gare nouvelle (AREP 2021)

La dalle supérieure accueille en surface la circulation piétonne, les aménagements paysagers et la mise en place d'installations techniques SNCF.

Au croisement des boulevards National et Voltaire, un nouveau bâtiment voyageur s'ouvre de plain-pied sur les deux boulevards et offre de nouveaux services.

Un parvis devant le terminal donne accès à l'intermodalité (tramways, bus, vélos, véhicules particuliers, taxis, ...).



Le projet permet de réduire de 40% le tunnel du boulevard National du fait du raccourcissement du pont rail jusqu'au faisceau de voies principales.

Ouverture des 4 côtés

Pour répondre aux objectifs fixés par tous les partenaires, le projet s'ouvre sur les 4 faces du quartier :

- Communications entre ancienne et nouvelle gare,
- Façade de plain-pied sur le Bd Voltaire,
- Réduction du tunnel national
- Passage souterrain vers la rue Honnorat.



Figure 27: Schéma de principe de l'ouverture à 360° (source AREP 2021)

Cet objectif de " recoudre les fractures de la ville " sera réalisée dans les 3 dimensions, à la fois en recomposant les perméabilités nord/sud, en renforçant les liaisons est/ouest mais également en gommant les ruptures de niveaux, (+43.00 / +49.00 Ngf). C'est en apaisant les brisures de l'histoire du quartier que l'intégration souhaitée sera rendue possible.

Avis de l'Ae

Selon l'Ae, le projet de transformation de la gare est la clé de voûte du projet LNPCA, attendu comme une impulsion forte pour un ensemble de projets urbains du centre-ville de Marseille. Plusieurs projets antérieurs à la LNPCA sont en attente de la validation du projet de gare, mais pourront être réalisés plus rapidement.

De ce point de vue, l'étude d'impact reste incomplète sur la prise en compte des opérations considérées comme travaux associés à la LNPCA ou préalables à sa réalisation, notamment en ce qui concerne les projets urbains ou le renforcement des transports en commun. Le dossier d'étude devrait comporter un calendrier et un descriptif du contenu de ces opérations.

◆ *Questions de la commission et réponses du maître d'ouvrage*

72 - Peut-on avoir des précisions sur le fonctionnement de la gare souterraine ?

Pour répondre à la demande du public, le maître d'ouvrage fournit un dossier très détaillé sur les divers niveaux de la gare et sur les modes de déplacement doux.

« S'agissant d'un projet de gare qui se constitue partiellement en souterrain, la volumétrie en trois dimensions, avec ses fonctionnalités par niveau, est abordée pour une meilleure compréhension ... »

- *La gare quartier, une insertion globale*
- *Nouvelles liaisons et nouveaux points de connexion*
- *Connexions intermodales*
- *Connexions modes actifs – les piétons*
- *Fonctionnement de la gare*



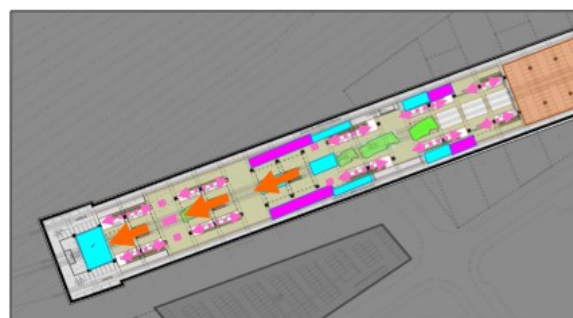
Le niveau de référence +43.00 NGF - Niveau d'accès principal

Cf Rapport complet en annexe



- | | | | |
|-----------|-----------------------------------|---|--|
| → → → → → | ACCES QUAIS NIVEAU SUPERIEUR | ■ | LOCALS DE SERVICE VOYAGEURS ET EXPLOITATION GARE |
| ← ← ← ← ← | ACCES NIVEAU INFERIEUR MEZZANINE | ■ | LOCALS COMMERCIAUX |
| ■ | ASCENSEURS | ■ | ZONES D'ATTENTE CONFORTABLE ET / OU TERRASSES |
| ↔ ↔ | ACCES GARE DE PLAIN-PIED | | |
| ↔ ↔ | ACCES PIETONS AU NIVEAU SUPERIEUR | | |

Principes de fonctionnement du niveau de référence 43.00 Ngf



- | | | | |
|-----------|---|---|---|
| → | ACCES GARE NIVEAU SUP. | ■ | ZONES D'ATTENTE CONFORTABLE ET / OU TERRASSES |
| ← ← ← ← ← | ACCES NIVEAU INF. QUAIS | ■ | ZONES D'ATTENTE PRE EMBARQUEMENT - ZONE SOUS CONTROLE |
| ■ | ASCENSEURS | ■ | ZONES TECHNIQUES |
| ■ | LOCALS DE SERVICE VOYAGEURS ET EXPL. GARE | ■ | PARC DE STATIONNEMENT |
| ■ | LOCALS COMMERCIAUX | | |

Principe de fonctionnement du niveau 33.75 NGF (Mezzanine)



Principes de cheminements piétons autour du PEM St Charles



Un réseau vélos de la gare calé sur celui de la métropole.

73 - Quel est le traitement du plateau ferroviaire en bordure des quartiers libres ?

Le Maître d'ouvrage reprend les objectifs généraux du projet, mais n'apporte pas de compléments sur le traitement en bordure des quartiers libres.

« Multiplier les points d'accroche à la Ville...assurer une « couture » du plateau ferroviaire avec les quartiers attenants Organiser une intermodalité répartie sur les quatre angles du « quadrilatère des mobilités. ».

74 - Le souterrain Honnorat, permet-il de sortir du passage sans passer par les voies ferrées ?

Le passage souterrain sous les voies a plusieurs fonctions :

- Les correspondances entre les voies de surfaces,
- Les correspondances entre les voies de surface et la gare souterraine,
- Les connexions urbaines entre la rue Honnorat / rue de Crimée côté nord et le boulevard national côté sud.

76 - Quelle est la vocation des constructions qui figurent sur les plans le long du Bd Voltaire et Flammarion ?

Les constructions figurant au plan n'ont pas de valeur réglementaire car elles ne font pas partie du projet. Il ne s'agit que de simulations.

« Ce développement urbain, ne fait pas partie de l'enquête publique ... Il devra avoir son propre processus d'études, de concertation et de maturation, indépendant de la LNPCA. »

85c - L'emprise SNCF de la rue Ranque est destinée au parking en dessous, mais qu'elles sont les constructions en surface ? Quel type d'usages, quelle hauteur ?

Le Mo précise l'évolution du parking.

« L'aménagement du parking est prévu en surface. Il s'agit d'un parking provisoire Ce parking sera supprimé avant le démarrage des travaux de la gare souterraine (les stationnements définitifs sont prévus dans le parking Voltaire).

Concernant les constructions, il apporte la même réponse qu'à la question 76.

86/87 - La même observation concerne l'ensemble des schémas d'aménagement de la gare présentés dans le projet. Qu'elle est la destination des nouvelles constructions ? Sont-elles destinées à accueillir le déplacement des bureaux et activités qui occupent actuellement le bâtiment des Abeilles ?

Même réponse qu'à la question 76.

La programmation urbaine et immobilière du futur quartier sera étudiée et proposée à la concertation dans le cadre d'un processus indépendant du projet LNPCA.

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

« Les bâtiments à démolir sur le plateau des Abeilles hébergent des activités SNCF ainsi que des loueurs de véhicules. Les services d'appui ou logistique (proche du bâtiment voyageurs) resteront sur le site des Abeilles ou dans la gare. Les services en lien avec les activités ferroviaires (proches des voies ferrées ou des installations ferroviaires) seront relogés dans des bâtiments SNCF existants ou à construire, principalement sur le site de la cour des Pierres. Les services pouvant être localisés hors plateforme ferroviaire seront relogés via des prises à bail externes. »

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

La demande de modification du PLUi par SNCF Immobilier vient du souhait de l'Architecte des Bâtiments de France (ABF) de conserver un bâtiment cour des Pierres qui devait être démolit dans le cadre du relogement des activités présentes sur Abeilles. ...Le maintien de ce bâtiment réduit la surface au sol disponible et nécessite donc un immeuble en R+3 pour garder les mêmes caractéristiques fonctionnelles. L'avis de l'ABF a été connu en retour du dépôt du permis de démolir, qui a été déposé après la réalisation du dossier d'enquête, ce qui explique la demande a posteriori de SNCF Immobilier.

◆ *Commentaires de la commission*

Le projet de gare est intéressant car il préserve le patrimoine historique de la gare actuelle (parvis en surplomb, vue dominante sur Marseille, escalier monumental...), ses accès vers le quartier ouest et s'ouvre très largement sur toute sa façade sud, au niveau même de la ville.

Le projet offre un espace beaucoup plus important, avec un meilleur niveau de services et développe de nouvelles connexions pour se déplacer dans toutes les directions.

Toutefois, malgré toutes les attentes, il est difficile de parler d'ouverture à 360°, car les connexions vers le Nord et vers l'Est restent réduites à deux tunnels : tunnel piéton de la rue de Crimée et tunnel voitures du Boulevard National. Le seul aménagement de la façade Nord au contact du quartier de la Belle de Mai est une bande piétonne qui relie le tunnel St Honorat à la façade ouest de la gare. Même si le tunnel piéton est élargi et mieux traité, il ne constituera toujours qu'un passage souterrain, qui de plus, risque d'être fermé la nuit.

Seule une couverture partielle du faisceau des voies offrant un large espace public, ouvert et accessible en permanence et pouvant accueillir d'autres activités (ex de la gare TGV de Nantes), serait en mesure d'offrir une véritable liaison inter quartiers entre le nord et le sud de la gare.

7.3.1.3.4. Infrastructures ferroviaires

◆ *Analyse et synthèse de l'ensemble des observations*

En dehors de la gare, aucune observation n'a été faite sur les infrastructures complémentaires.

◆ *Éléments de réponse figurant au dossier*

Sans objet

◆ *Questions de la commission et réponses du maître d'ouvrage*

Pas de question

◆ *Commentaires de la commission*

Sans objet

7.3.1.3.1. *Nuisances*

◆ *Analyse et synthèse de l'ensemble des observations*

Les contributions portent sur toutes les nuisances, liées aux installations ferroviaires sur l'ensemble du territoire étudié, qui risquent de perdurer ou de se révéler lors de la mise en service du projet : bruit, éclairage, circulation, vibrations, etc....,

Le bruit est la nuisance la plus souvent évoquée et les mesures figurant dans le dossier sont contestées :

- Les résidences de la rue Ranque déclarent subir déjà, avant la mise en œuvre du projet, des nuisances de bruit conséquentes et contestent la qualification de modérée qui figure dans le dossier d'enquête. Ils subissent aussi des nuisances d'éclairage qui ont été amplifiées récemment sans avertissement.
- Autour du technicentre de la Blancarde, les résidents du chemin de St Jean du Désert déjà exposés aux bruits du site de la Blancarde demandent des mesures de protection pour se préserver de l'augmentation des nuisances sonores.

Les impacts du projet sur la circulation sont également évoqués, en particulier dans le quartier St Charles, où les CIQ et les habitants sont inquiets des prévisions de doublement de la fréquentation de la gare. Ils s'interrogent sur l'impact des accès parking de la nouvelle gare et plus généralement sur les risques d'une sur-fréquentation du quartier « TROP de monde ».

◆ *Éléments de réponse figurant au dossier*

Absence de nuisances dans le quartier Saint-Charles

Le dossier considère qu'en phase d'exploitation, la configuration du site de la gare Saint-Charles sera transformée, avec une nouvelle plateforme ferroviaire, la gare souterraine et ses composantes, les bâtiments voyageurs et les connexions des transports en commun.

Dans ce contexte, le quartier ne subira plus d'incidence négative.

- Incidence positive du fonctionnement de la gare.
- Incidence positive pour les activités économiques,
- Incidence positive majeure du report modal vers le train
- Reconstitution du stationnement,
- Mise en valeur paysagère et architecturale du site,
- Pas d'incidence notable sur le réseau routier.

On estime qu'en 2035, l'impact du projet sur le trafic routier n'excèdera pas 5%.



Cahier territorial Gare et traversée souterraine de Marseille (p 319)

Dégradation de l'ambiance sonore

Le dossier fait état des risques de dégradation des ambiances sonores en divers points.

Sur le plateau Saint-Charles, l'élargissement de la plateforme ferroviaire et l'augmentation de la fréquence des trains va induire une augmentation des niveaux sonores mais qui reste inférieure aux seuils règlementaires. En conséquence, aucune protection acoustique n'est à prévoir.

On constate toutefois une augmentation significative des nuisances sonores sur les étages élevés d'un immeuble Bd Flammarion, de l'immeuble de la rue Ranque (+8 dB(A), sur des immeubles du bd voltaire et sur les immeubles situés proches de la voie au nord du faisceau.

Le Mo s'engage à analyser cet aspect au cours des études ultérieures et à respecter les obligations règlementaires.

Sur le site de la Blancarde, les ambiances sonores sont variables selon la localisation des habitations riveraines. Elles dépassent les seuils règlementaires en période nocturne pour les maisons situées en surplomb Est du centre, et sur les étages élevés des immeubles qui dominant le Centre au nord et au sud. Une modélisation acoustique sera réalisée dans les phases ultérieures de travaux, car des protections phoniques pourront être nécessaires en cas de dépassement des seuils admissibles (p80 CT Blancarde) : rehaussement des murs pour les bâtiments au niveau du sol et isolation de façade pour les bâtiments en hauteur.

Mesures pour les vibrations

Il n'y a pas de risques de dommages aux structures des bâtiments liés aux vibrations.

Par contre, la probabilité de perception des vibrations est moyenne à forte pour les bâtiments très proches des voies ferroviaires. C'est le cas de plusieurs immeubles situés à moins de 35m au Nord des voies et exposés aux vibrations.

Pour réduire ces nuisances, il est possible de mettre en place un tapis sous ballast pour réduire les risques de plainte liées à la perception tactile et auditive des vibrations.

Mesures pour la circulation

La circulation sera rétablie dans tous les quartiers. Il n'y aura pas de perturbations de circulation engendrées par le projet en période d'exploitation.

Avis de l'Ae

L'Ae souligne l'insuffisance des études concernant l'appréciation des nuisances sonores à terme. Les études relativisent le bruit ferroviaire par rapport au bruit routier, sans fournir de niveaux de bruit intégrant l'ensemble des sources.

S'appuyant sur la réglementation ferroviaire, le dossier précise que « seule la contribution acoustique des voies ferroviaire avec les trains en circulation est analysée ». Cette contribution n'est pas cumulée avec les bruits d'autres origine.

En conséquence, l'appréciation des critères de « modification significatives » et de « dépassement des seuils règlementaires » n'est pas interprétée toutes sources sonores confondues mais uniquement sur le bruit ferroviaire, alors que la plupart des composantes du projet induisent une augmentation du bruit routier qui n'est pas prise en compte dans le dossier.

L'Ae demande d'approfondir les études sur les incidences sonores du projet à court, moyen et long terme (2050), conformément à la réglementation ferroviaire qui requiert de conduire les études jusqu'à 20 ans après la mise en service des projets :

- Présenter l'évolution des niveaux de bruit cumulés (émergences et niveaux de bruits solidiens)
- Modéliser les effets du projet en 2035 et 2055 par rapport au scénario de référence
- Présenter pour chaque tronçon les augmentations maximales prévues
- Prévoir les mesures de réduction de bruit pour tous les PNB (Points Noirs Bruit).

◆ *Questions de la commission et réponses du maître d'ouvrage*

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

Lors de la phase travaux une information spécifique sera mise en place avec les riverains, pour les informer régulièrement sur les contraintes liées au chantier (modifications de circulation...).

« Il peut être aussi envisagé de mettre une « maison du projet », local dédié permettant au public de venir s'informer sur l'opération et sur l'avancement des travaux. »

92 - Une évaluation des impacts attendus (bruits, poussières, etc..) au niveau des riverains de l'impasse Bédarieux a-t-elle été réalisée ?

Cf Pièce C – Tome 2 : Cahier territorial Technicentre Blancarde, chapitre 4.3.8

« ...concernant les nuisances acoustiques, contrairement aux travaux sur section courante les travaux sur les technicentres sont soumis à un cadre réglementaire particulier...le secteur de l'impasse Bédarieux a été défini comme étant une zone bâtie sensible... les modélisations acoustiques seront réalisées dans les phases ultérieures d'études et permettront de vérifier le respect des niveaux de bruit en façade des habitations riveraines et les solutions pour les limiter.

Concernant les vibrations (se référer à la page 107 du cahier territorial de la Blancarde), aucune probabilité de perception vibratoire par rapport à l'existant n'est attendu... »

95 - Les impacts du projet sur la répartition des ruissellements par rapport à la situation initiale et aussi par rapport à la situation naturelle existant sans aucun aménagement anthropique ont-ils été étudiés ?

Les incidences du projet sur le ruissellement et les mesures y répondant seront détaillées lors de l'instruction au titre de la loi sur l'eau, qui fera l'objet d'une nouvelle enquête publique.

◆ Commentaires de la commission

Il est certain que le réaménagement de la gare va offrir une nette amélioration du quartier et un environnement de qualité. Toutefois, il est probable qu'il ne va pas améliorer les nuisances de bruit.

Le MOA ne répond pas à la demande de l'Ae sur la reprise des études de bruit qui s'appuient sur les niveaux actuels de bruit sans projections prévisionnelles.

Le projet s'appuie sur le respect strict des réglementations pour décider de la mise en place de mesures de protection. Ainsi les études vont être affinées sur le site du technicentre de la Blancarde mais ne vont pas l'être sur d'autres quartiers alors que des niveaux élevés de bruit sont relevés.

Il est important d'affiner ces mesures systématiquement à l'achèvement des travaux dans tous les quartiers traversés pour définir les mesures de protection à mettre en place.

7.3.1.3.2. Impacts paysagers, milieu naturel, risques naturels et technologiques

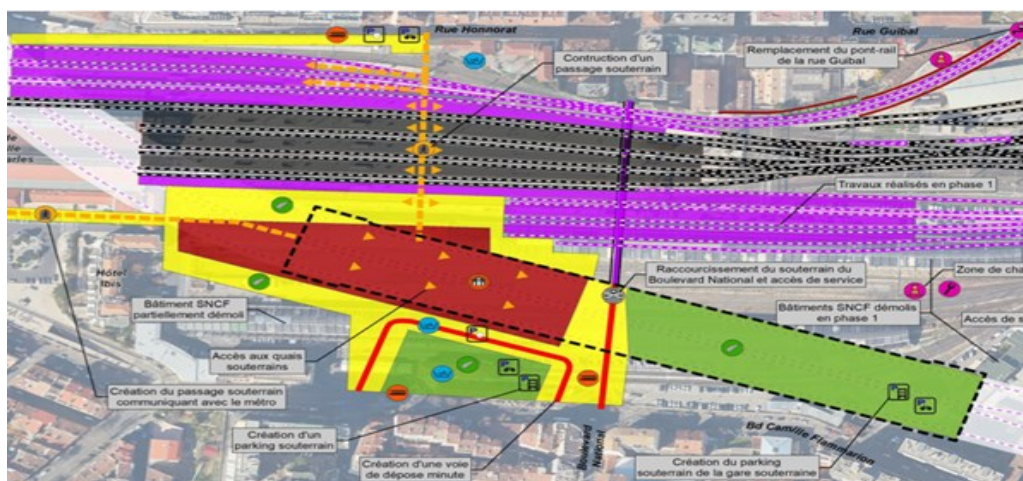
◆ Analyse et synthèse de l'ensemble des observations

Le public est en attente d'un projet soigné et de bonne qualité architecturale qui respecte le patrimoine historique de Marseille.

Une forte demande s'exprime pour le développement des espaces verts publics autour de la gare, et les renaturations, ou réhabilitations des espaces verts et éléments patrimoniaux impactés en phase chantier.

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

Le quartier manque cruellement de végétalisation. L'aménagement de la place des marseillaises fait l'objet de plusieurs demandes pour doter en espaces verts le premier arrondissement de Marseille qui en est totalement dépourvu. Le parvis porté au plan en vert est très insuffisant.



A l'est du technicentre Blancarde, la suppression d'un EBC et d'EVP à proximité de la résidence les collines de Saint-Jean, soulève de fortes contestations, au motif que l'espace vert concerné ne se situe pas sur l'emprise des du projet.

Quelques contributions soulignent des problèmes de dégradations aux abords de la gare :

- Deux habitants demandent la piétonnisation de la place Labadié dite de la Rotonde, très proche de l'école primaire des Abeilles, pour plus de sécurité (2 observations).
- Une personne demande que des mesures soient prises pour éviter les problèmes de nuisances sonores liés aux potentiels squatteurs dans le jardin Aragon.
- Un usager signale que la verrière de la gare actuelle prend l'eau et suggère de la remplacer par des panneaux solaires

Avis des PPA

La Métropole AMP souligne que le parvis de la nouvelle gare doit laisser une plus grande place aux espaces verts publics en pleine terre et ne peut accueillir le parking en dessous. Dans le cadre des projets d'accompagnement urbain, il faut offrir un espace public cohérent entre le square de Narvik et la place des Marseillaises. Elle demande l'aménagement d'un espace public en accroche de la Belle de Mai.

Lors de la réunion d'examen conjoint du dossier de DUP qui s'est tenue le 19 octobre 2021, la Métropole AMP a demandé confirmation sur la renaturation des espaces verts détruits lors de la phase travaux. La Ville de Marseille s'est déclarée soucieuse de la nature en ville importante pour son rôle d'espace social et demande d'afficher que les espaces supprimés seront recréés. Le projet doit garantir les replantations. La Région a souligné que l'un des objectifs du SRADDET est de favoriser la nature en ville et a demandé également des garanties.

Lors de la seconde réunion d'examen conjoint qui s'est tenue le 15 novembre 2021, et en réponse à la SNCF R qui déclare que, « à ce jour, les espaces verts mobilisés pour les travaux ne sont pas encore précisés, et qu'ils seront restitués après les travaux, il reviendra à la Métropole AMP de rétablir les EBC et les EVP au PLUi », la Ville de Marseille demande que les zones de chantier soient localisées en dehors des EBC et EVP.

◆ *Éléments de réponse figurant au dossier*

En matière d'impact paysager, le dossier met en avant l'effet très bénéfique de la gare qui participe à la mise en valeur du centre et respecte le patrimoine environnant (7 monuments historiques classés ou inscrits dans le périmètre rapproché).

Sur le technicentre de la Blancarde, les travaux envisagés ne modifient pas l'aspect architectural et paysager des lieux ni les perceptions visuelles lointaines. Toutefois, une incidence temporaire sur le paysage proche est possible pour les riverains ayant une co visibilité avec les zones de travaux.

En matière d'espaces publics et d'espaces verts, le dossier présente des éléments contradictoires :

- p20 du cahier territorial de la Blancarde, il est dit qu' aucun EBC n'est localisé au sein du périmètre potentiel d'intervention, seulement un espace vert protégé de catégorie 1 (p81),
- Le dossier de MECDU (p72), demande la suppression d'espaces verts sur ce secteur : 2283m² d'EBC, et 6284m² d'EVP.

Lors de la réunion d'examen conjoint qui s'est tenue le 19 octobre 2021, le bureau d'étude explique qu'il s'agit de supprimer 4 507m² d'EBC le long des voies, et qu'aucun EBC n'est détruit en totalité.



Figure 96 : EBC supprimés



Figure 98 : EVP supprimés

Avis de l'Ae

Sur le plateau Saint-Charles, le projet crée de larges espaces publics, et assure une bonne insertion paysagère de la gare dans le respect du patrimoine remarquable qu'abrite le périmètre rapproché.

◆ Questions de la commission et réponses du maître d'ouvrage

75 - Le grand rectangle vert qui figure sur le projet désigne-t-il un jardin ?

Le Mo confirme la destination du parvis à recevoir des espaces publics végétalisés

« Les études auront pour impératif d'atteindre un niveau de végétalisation important pour favoriser des îlots de fraîcheur ...et viser un concept de gare-jardin, éco-responsable.

En particulier, le nouveau parvis Voltaire - National, et une partie de la dalle haute de la gare souterraine devront être capable de recevoir une épaisseur de terre végétale compatible avec le développement d'arbres de hautes de tiges. »

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

« Le schéma d'aménagement proposé au dossier respecte les options prises avec la Métropole et la Ville de Marseille au moment de l'élaboration du dossier d'enquête. Ces options...sont issues de plusieurs années d'ateliers de concertation...Dans le cadre des études urbaines et de l'élaboration commune entre Métropole, SNCF Immobilier et SNCF Gares & Connexions... début 2022, de nouvelles réflexions sont apparues. Il est convenu que ces propositions parallèles, viendront enrichir les études d'Avant-Projet de la gare qui vont être menées à compter de 2023. » ...Les conditions pour garantir une parfaite compatibilité entre la présence d'un parking en infrastructure sous le parvis Voltaire National et l'objectif de créer un parvis largement arboré seront réinterrogées...Le projet mieux défini fera l'objet, dans le cadre de procédures réglementaires dédiées, d'une nouvelle enquête publique associée au Permis de Construire avec mise à jour de l'Étude d'Impact. »

93 - La suppression des EBC et EBV est-elle indispensable ? Le cas échéant, des mesures de compensation sont-elles prévues ?

Tel qu'illustrée dans la pièce C – Tome 2 : Cahier Territorial Gare et Traversée souterraine Marseille en page 63/429 (Plan général des travaux) une partie de la zone boisée de la colline de Saint Jean, au droit de

la tête de tunnel Est de la traversée souterraine, est nécessaire pour l'installation temporaire de chantier hors domaine ferroviaire. Le devenir de cette zone sera, après restitution, sous maîtrise de la Métropole AMP.

◆ Commentaires de la commission

Le Mo apporte une réponse aux avis divergeant portant sur le traitement du parvis voyageurs, qui apparaît dans le dossier comme une couverture du parking avec un traitement paysager de surface alors que la Métropole demande un espace de pleine terre, incompatible avec le parking. Mais comme le signale le Mo, les études sont à un stade préalable et vont évoluer vers une solution qui puisse satisfaire tous les partenaires.

Un traitement paysager du cheminement piéton coté Belle de Mai participerait également à la volonté de développement des espaces verts de la ville.

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

7.3.1.3.3. Impacts fonciers

◆ Analyse et synthèse de l'ensemble des observations

Les habitants du quartier Saint-Charles s'interrogent sur les constructions nouvelles figurées sur les plans le long du boulevard Voltaire, et qui varient selon les plans (gabarit, hauteur, vocation, affectation).



Ils craignent que ces immeubles exercent des emprises sur les propriétés privées autour de la gare et voudraient avoir confirmation qu'ils se localisent exclusivement sur les terrains qui appartiennent à la SNCF.

Ils trouvent que l'urbanisation est déjà beaucoup trop dense dans le centre-ville, et souhaitent que s'il y a des constructions nouvelles, qu'elles soient très réduites.

SNCF Immobilier demande qu'une modification du règlement du PLUI sur le site de la cour des Pierres soit inscrite dans la MECDU du plateau Saint-Charles (dérogation de hauteur).

Avis des PPA

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

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

◆ *Eléments de réponse figurant au dossier*

Le dossier n'apporte aucune réponse sur ces points, hormis les exigences de déplacement des activités.

En plusieurs points, il signale que les schémas sont indicatifs. Il s'agit de « simulations qui pourront évoluer lors des études de conception détaillées (APS – Avant-projet sommaire).

◆ *Questions de la commission et réponses du maître d'ouvrage*

80 - Pourquoi des différences de localisation des nouvelles constructions selon les plans (figure 25/ CT plateau Saint Charles et figure 39/ CT Gare et traversée souterraine de Marseille ?

Il est important de noter que ces vues n'ont, ni l'une, ni l'autre, vocation à présenter le projet urbain qui n'est pas défini à ce stade et qui est totalement hors projet des phases 1 et 2 de la LNPCA. Ces différences suggèrent de manière involontaire qu'il y aura des marges de manœuvre importante permise par le projet, mais le projet urbain final, à la main des collectivités sera forcément très différent.

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

Oui. Un plan des emprises dans le secteur de la gare St Charles appartenant à la SNCF sera produit et montré au CIQ dans le cadre de la concertation continue.

D'une manière générale, les emprises à acquérir seront exposées lors de l'enquête parcellaire qui fera suite aux études d'avant-projet à venir, le niveau d'étude actuel ayant servi à bâtir le dossier d'enquête n'étant pas assez précis à ce stade.

Il est à noter que la gare souterraine sera positionnée sur le site des Abeilles qui appartient à la SNCF.

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

Idem 82

◆ *Commentaires de la commission*

Aux questions concernant l'évolution des constructions autour de la gare, le Maître d'ouvrage répond qu'elles ne font pas partie du projet, qu'il ne s'agit que de simulations.

Toute emprise sur le domaine privé fera l'objet ultérieurement d'une enquête parcellaire avec une nouvelle enquête publique et toute construction neuve fera l'objet d'un Permis de Construire.

7.3.1.3.4. Impacts socio-économiques

◆ *Analyse et synthèse de l'ensemble des observations*

De nombreuses propositions sont faites sur l'aménagement de la gare qui se situe au cœur d'un secteur prioritaire pour la politique de la ville (65 000 habitants).

Le public demande de développer de nouveaux services : crèche, halte-garderie jeux et d'enfants, un accueil de jour pour les personnes en errance, des services pour les voyageurs, lieux de rencontre et salons d'affaires...

Il veut connaître la vocation des nouvelles constructions représentées sur les plans le long du Boulevard Flammarion et souhaite qu'elles soient consacrées aux commerces, services, bureaux en rez-de-chaussée.

Avis des PPA

La Métropole AMP qualifie la gare de porte d'entrée de la ville et de centre multifonctionnel d'équipements, de commerces, de services et d'activités. Le nouveau passage sous voie au niveau de la rue de Crimée reliant le Chapitre à la Belle de Mai, doit être assez large et sécurisé pour accueillir des activités et des services.

A propos du déplacement des activités du site des Abeilles, la Métropole AMP signale que pour un déplacement rapide, les activités pourraient occuper provisoirement les surfaces restées vacantes dans la gare Saint-Charles (immeuble « camembert ». A plus long terme, la SNCF doit édifier de nouvelles constructions dans la cour des pierres, pour accueillir en particulier les activités liées à l'exploitation ferroviaire.

La mairie des 11^{ème} /12^{ème} arrondissements de Marseille demande la préservation maximale d'une grande unité foncière sur le terrain des anciennes pharmacies militaires pour un usage ultérieur à fin d'activités (Métropole AMP, Mairie, Aménageur, Entreprises, etc. ...). Ce terrain est utilisé comme base de chantier pendant les travaux et il est prévu d'y installer un bassin de rétention.

◆ Éléments de réponse figurant au dossier

Les opérations du plateau Saint-Charles vont avoir une incidence positive. Les travaux vont favoriser la création d'emplois directs pour répondre aux besoins de main d'œuvre, notamment dans le domaine du génie civil, des terrassements et des équipements ferroviaires.

Les activités présentes dans et autour de la gare : commerces, services, équipements divers, accès, aux parkings, gestion du stationnement, vont subir des nuisances : bruit, vibrations, stationnement, accès. Des mesures seront prises pour assurer leur fonctionnement en phase chantier. Les effets d'emprise et les perturbations temporaires feront l'objet d'une concertation avec les acteurs économiques lors des études détaillées réalisées ultérieurement.

- En cas de perte d'exploitation, une indemnisation sera conclue entre SNCF Réseau et les activités économiques pour le préjudice temporaire (p86)
- Les démolitions des constructions sur le plateau des Abeille affecte des activités. Leur déplacement et leur relogement vont être encadrés par le schéma Directeur immobilier. Des relogements anticipés sont déjà prévus pour 2023.

Le projet prévoit un développement des services aux voyageurs dans les nouveaux espaces de la gare (vente de billets, commerces), en complément et en cohérence avec l'offre existante. Au croisement des boulevards National et Voltaire, les services installés dans le bâtiment voyageur situé de plain-pied avec les boulevards environnants, s'ouvrent sur la ville.

◆ *Questions de la commission et réponses du maître d'ouvrage*

77 - Les activités commerces bureaux sont-elles privilégiées plutôt que les logements ?

Il est trop tôt pour répondre à cette question qui sera traitée plus tard lors des études de développement urbain du quartier.

78 - Peut-on requalifier la rotonde en tête de gare, développer des bureaux pour des réunions et des séminaires ?

La rotonde de Pautrier, bâtiment emblématique de Marseille et de l'histoire ferroviaire construit en 1889, a été réhabilitée en 2020 sous l'impulsion de la Région Sud et de la SNCF avec un double objectif de rétablissement / adaptation d'une fonction industrielle majeure pour l'exploitation de la gare de Marseille Saint-Charles et le maintien d'un patrimoine historique remarquable. Elle est nécessaire à présent à la Production TER via le remisage et l'entretien léger des rames TER venant d'AIX... L'emplacement de ce remisage, en avant gare, est particulièrement stratégique pour l'exploitation TER car en tête de gare, il permet des rotations simplifiées du matériel et des mouvements de trains de mise en place et stockage des TER faciles, en évitant les rebroussements, les cisaillements et les blocages de sillons d'entrée de gare pour les circulations depuis et vers Aix, Paris et Nice.

◆ *Commentaires de la commission*

La transformation de la gare est un atout économique très favorable au développement et à la mise en valeur de de la ville de Marseille.

Toutes les opérations en cours sur le quartier de la gare, élargi au centre-ville de Marseille, sont à même de définir les modalités de développement des activités aux abords de la nouvelle gare, et d'encadrer ce développement.

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

7.3.1.3.5. Multimodal

◆ *Analyse et synthèse de l'ensemble des observations*

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

Plusieurs observations relèvent que le dossier indique la création de 850 places, mais s'interrogent sur l'endroit, en souterrain ou en surface et sur cette capacité. Le projet prévoit le doublement de la fréquentation de la gare, et la création de nouveaux parkings souterrains alors que les habitants considèrent que le quartier est déjà saturé.

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

Pour inciter au report de la voiture sur le train, le public demande une amélioration de la desserte en transports en commun et en mode doux avec une attention particulière aux piétons et aux voyageurs qui doivent pouvoir accéder en sécurité à la gare avec leurs bagages : piétonisation des abords, pistes cyclables et sentes arborées. La gare souterraine plus difficile d'accès, doit intégrer toutes les conditions de mobilité pour les personnes âgées

Une personne et la métropole signalent que le dossier d'enquête ne fait pas mention du projet de voie verte qui va offrir le long de la voie ferrée d'Arenc, un itinéraire partir de Saint-Charles vers les quartiers libres, caserne, boulevard national, joliette, halte d'Arenc et Euro méditerranée. La métropole travaille à la prolongation de ce projet.

Une observation relève que pour se rendre au complexe sportif du lycée St Charles proche de la gare, les itinéraires vélos devraient être développés.

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

Avis des PPA

La Métropole AMP place la gare en point central de mobilité multimodal. Une coopération est mise en place entre la ville, SNCF R et la Métropole AMP pour l'élaboration d'un schéma de circulation multimodal (voie verte, métro, bus, tram, bus...). L'objectif est d'ouvrir la gare à 360°, ce qui n'est pas étayé dans le dossier. Il faut travailler sur les accroches urbaines des 4 côtés.

Pour encourager les mobilités actives, la métropole demande de prévoir le stationnement vélo sur les 4 faces de la gare et de prévoir un stationnement de même nature que celui des voitures avec un stationnement intérieur.

A ce titre le nouveau passage sous voie au niveau de la rue de Crimée reliant le Chapitre à la Belle de Mai, doit être plus important et sécurisé pour accueillir des activités et des services : 24m de large, des activités et des services, et une ouverture permanente.

La Ville de Marseille insiste sur l'urgence de l'aménagement du tramway sur le boulevard National en direction de la belle de mai.

◆ Eléments de réponse figurant au dossier

Le choix d'une gare souterraine réalisée sur le pôle d'échange existant de Marseille Saint-Charles a été retenu en raison de l'excellente connexion avec les transports urbains existants et en projet. Le complexe de la nouvelle gare deviendra le maillon structurant de la chaîne des mobilités pour le territoire métropolitain.

Les projets de développement des transports urbains concernent :

- La phase II de développement de la ligne Marseille-Gardanne- Aix-en-Provence
- Le projet de développement de la gare routière
- Le projet de modernisation du métro
- La création d'un transport en commun en site propre sur le boulevard National.

Pôle multimodal

Le projet prévoit un nouveau pôle multimodal, accompagné d'un vaste parvis d'espaces verts, implanté sur l'accotement nord du boulevard Voltaire et relié aux autres espaces de la gare. Il sera un point important de desserte des bus et du tram.



Transports en commun

Dans un avenir proche, la gare sera en connexion avec :

- 2 lignes de métro 1 et 2
- Un tram en projet sur le bd National
- 2 lignes de bus en projet de restructuration

Le chantier est conçu de façon à assurer la continuité du fonctionnement des TC.

L'aménagement d'un parvis devant le nouveau terminal permettra d'organiser l'intermodalité avec les autres transports proposés par les autorités organisatrices des mobilités (tramways, bus urbains, ...) et aussi les taxis, les vélos et véhicules particuliers...

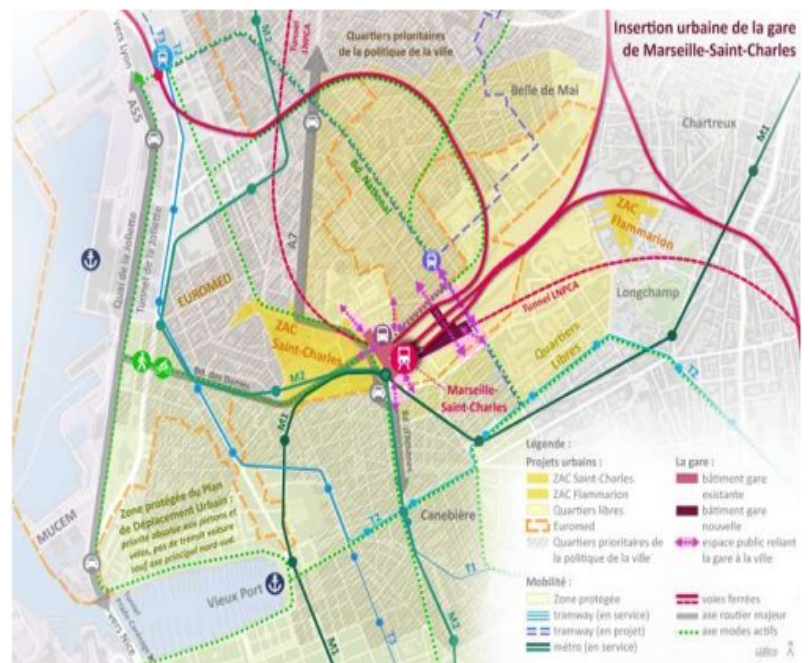


Figure 1 : Synthèse de l'insertion urbaine de la gare souterraine de Marseille Saint-Charles

Accès Piétons et Metro

Le projet rétablit des accès piétons du bâtiment voyageur, aux quais, au métro et aux quartiers riverains, à travers des cheminements piétons et plusieurs passages souterrains :

- Une galerie souterraine de 10 m de largeur rejoint la station du métro
- Un ouvrage de descenderie sous le square NARVIK rejoint la station de métro Saint-Charles ;
- Une galerie de 12m de large sous les voies dessert les quais de surface et la rue Honnorat (escaliers, ascenseurs et accessibilité aux personnes à mobilité réduite).

Stationnement

L'analyse de la répartition des modes de transports montre que les usagers des TER utilisent très prioritairement les transports en commun et les accès piétons alors que les usagers des grandes lignes conservent une utilisation conséquente de la voiture et utilisent moins les transports en commun.

La répartition modale actuelle est la suivante :

- Les usagers du TER utilisent 7% de voitures, 42% à pied, 50% TC
- Les usagers grande ligne utilisent 36% voitures, 25% à pied, 9% TC
- Mais les prévisions montrent que ces chiffres vont évoluer : 42% d'utilisation des TC en 2035 pour les usagers grandes lignes.

Sur ces bases, et avec l'augmentation de la fréquentation de 50%, les besoins en stationnement sont estimés à 230 places pour les usagers TER et 1570 places pour les usagers des grandes lignes, soit 1800 places au total. Actuellement le nombre de places affectées aux parkings est un peu plus élevé (848 places sur le site du bâtiment voyageurs et 1100 places sur le site des Abeilles). Les prévisions montrent que la proportion de voyageurs accédant à la gare en voiture doit diminuer à l'horizon 2035, au profit des 2 roues et des TC. Il est donc prévu dans le projet de réduire les capacités de stationnement, de conserver le parking actuel P1 (765 places) et de créer un nouveau parking P2 d'environ 500 places. L'aménagement des capacités en phase travaux, sera géré par un schéma directeur de stationnement.

Vélo

Les itinéraires cyclables sont peu développés sur la commune de Marseille. Au sein de l'aire d'étude rapprochée, les pistes cyclables existantes sont localisées, sur le secteur Saint-Charles, aux abords de la gare, boulevard Maurice Bourdet, boulevard Gustave Desplaces, boulevard National.

La Métropole Aix-Marseille-Provence engage des actions en faveur de la pratique du vélo, notamment par la mise en place du Plan Vélo 2024-2030. Huit lignes cyclables sécurisées vont être créées, soit un réseau structurant de 85 km à l'horizon 2024 (et près de 130 km en 2030).

Aucune précision n'est indiquée sur l'accueil des vélos dans la gare, hormis l'indication sur les plans de 3 parkings réservés : 2 sur la façade sud, et 1 sur la façade nord.

Avis de l'Ae

Pour l'Ae, la capacité du projet à répondre aux objectifs environnementaux de transfert modal dans une région où les infrastructures routières sont saturées et la qualité de l'air dégradée est l'enjeu majeur du projet.

La libération du plateau de surface par la mise en place d'une gare souterraine traversante devrait coïncider avec une réduction massive de la part modale de la voiture individuelle à l'horizon 2035, un renforcement des cheminements piétons et cyclistes, et la création d'une nouvelle ligne de tramway.

◆ *Questions de la commission et réponses du maître d'ouvrage*

71 - Pourquoi créer 1350 places de parking alors qu'il faut réduire la place de la voiture ?

Le programme du projet prévoit la création de 2 poches de stationnement de 850 et 500 places. Il s'agit de développer l'offre pour les besoins futurs mais aussi de reconstituer les parkings existants ... Sur les 1350 places, environ 500 places sont des reconstitutions. Le solde, d'environ 850 places, correspond au calcul présenté en page 30/431 du Cahier Territorial qui considère une part modale VP en autosolisme de seulement 4%... Même avec cette très faible part modale, l'accroissement important du trafic voyageurs (en particulier +40% de voyageurs grandes lignes, qui sont les usagers majoritaires des parkings) conduit mécaniquement à augmenter le besoin de stationnement.

85 - Peut-on développer les transports collectifs vers Belle de Mai et Merlan ?

C'est ce que font conjointement AMP et la ville sous le pilotage d'AMP. La Métropole, soutenue par la Ville de Marseille porte le projet d'extension du tramway National - Belle de Mai, projet phare du plan « Marseille en Grand » qui participera au maillage de la desserte du centre-ville en desservant largement le secteur Belle de Mai, particulièrement dense en population.

Les études de faisabilité du projet...sont en cours. ...Les études en cours sont compatibles avec la desserte du quartier du Merlan qui est envisagée ultérieurement.

94 - Un passage souterrain au niveau de la gare de la Blancarde pour accéder plus facilement à la station de métro est-il envisageable ?

Le projet des phases 1 et 2 de la LNPCA ne comprend pas d'aménagements en gare de la Blancarde.

◆ Commentaires de la commission

La dimension multimodale du projet est incontestable mais elle difficile à apprécier car elle repose en grande partie sur des projets qui ne sont pas encore réalisés :

- Tramway du boulevard National,
- Nouveau programme de desserte en bus,
- Pistes cyclables programmées, etc...

D'autre part, la répartition du stationnement à venir n'est pas très claire. Si le parking ne peut pas se faire sous le parvis comme le demande la métropole, où peut-il être, avec quels accès ?

Le Maître d'ouvrage a souligné à plusieurs reprises que le projet est à une phase d'ébauche et reste à préciser. Il est certain que cette déclaration, bien que tout à fait légitime, ne permet pas de se forger un avis très précis sur ce thème du projet.

7.3.1.4. Gare Saint-Charles (2/2) desserte souterraine : Tunnel Saint Louis / Tête nord à la Delorme / Tunnel bitube / Tête est de la Parette

Les contributions ont été plus nombreuses sur les sections des tunnels que sur la section de la gare (pratiquement deux fois plus de contributions), mais elles ont généré un taux plus réduit d'observations (1,3 observations par contribution).

	Nombre de contributions	Nombre d'observations	Pétitions
Tunnel Bitube	57	63	
Entrée Est Tunnel de la Parette	22	34	
Entrée Nord Tunnel à la Delorme	5	8	
Doublement du Tunnel Saint Louis	26	42	131 lettres type

7.3.1.4.1. Phase chantier

◆ Analyse et synthèse de l'ensemble des observations

Pour la phase chantier, les observations des particuliers et des associations sur la phase chantier portent sur l'ensemble des tunnels, et se répartissent de la façon suivante.

L'évacuation des déblais (47 observations)

Ce tunnel de 8 km nécessite l'extraction d'1.8 million de m³ de déblais pour un coût carbone de 860 000 tonnes de CO₂ qui, selon SNCF réseau, serait compensé en 2050.

La Ville de Marseille note que le choix technique retenu par l'Etat et la SNCF de l'option la plus au Sud conduit à la démolition de la cité Bassens 2 : « *Tout en regrettant cette atteinte à la vie des familles attachées à cette cité, la Ville souhaite* » qu'une offre de logement de meilleure qualité leur soit proposée.

L'examen du dossier d'enquête publique, soulève deux nouveaux sujets de préoccupation :

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

Madame l'Adjointe déléguée à la politique de la ville et aux mobilités souligne, dans un courrier en date du 28 février 2022, que les travaux prévus vont se traduire par une réorganisation des accès au Centre de Transfert Nord des déchets ménagers (CTN), avec un flux de camions très important et de fortes nuisances. Elle souhaite que des solutions alternatives d'accès au Centre de Transfert soient étudiées par le maître d'ouvrage et que des mesures de protection contre les nuisances soient définies et présentées aux riverains et aux élus. (R 1644).

Madame GHALI a exprimé également ses vives inquiétudes sur la modification de la voie d'accès au CTN 'Centre de transfert des déchets ménagers Nord lors de la réunion du 21 février 2022.

La mairie du 8^{ème} secteur de Marseille, demande la mise en place d'un vrai plan de maîtrise des nuisances pendant le chantier qui paraît essentiel.

La mairie des 11 et 12^{ème} arrondissement de Marseille ainsi que certaines entreprises demandent qu'une concertation soit organisée avec les acteurs économiques du secteur (CCIAM, Métropole, Région) afin de travailler sur la réduction des nuisances durant le chantier.

La Métropole AMP attire l'attention sur le fait que la démolition de la cité Bassens 2 devra être réalisée en étroite collaboration avec la ville de Marseille et la Métropole afin d'offrir un projet de logement adapté aux ménages concernés.

Elle pointe les impacts du projet sur le fonctionnement du centre de transfert des déchets, au Nord de Marseille, qui devront être soigneusement examinés afin que l'activité en phase travaux et à terme ne soit pas affectée. Des mesures de compensation devront être prévues en amont. La note d'alerte sur ledit centre de transfert Nord des déchets ménagers (CTN), joint à l'avis de la MAMP, a pour objectif de démontrer que le projet de Ligne Nouvelle Provence-Côte d'Azur (LNPCA) génère les impacts suivants liés à la phase travaux. La durée des travaux de la LNPCA étant estimée à six ans sans phasage précis, il sera nécessaire de travailler un phasage commun (MAMP/SNCF-R) et de tracer les impacts sur l'exploitation du site.

Pour l'impact sur le réseau ferroviaire, les aspects réglementaires (concertations avec les services de l'Etat), sociaux (concertations avec les quartiers affectés par le report modal) et environnementaux doivent être pris en compte. Des recherches de modes de transport respectueux de l'environnement devront être recherchés pendant cette phase travaux afin de diminuer l'impact écologique des rotations de semi-remorques. En outre, le chargement routier, en aussi grand nombre, entraînera des conséquences sur l'exploitation même du CTN. En cas de suspension des tractions ferrées depuis le CTN, un stationnement devra peut-être être prévu pour les rames du CTN.

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

Un calendrier des travaux affectant l'accessibilité de la zone, une revue de leurs impacts et des solutions de contournement envisagées doivent être travaillés ensemble. A propos de l'exploitation de la zone, une installation temporaire de chantier sur l'emprise du CTN ne pourra pas être envisagée sans compromettre le fonctionnement du centre. Des solutions alternatives devront être étudiées ensemble et prévues par le projet LNPCA.

◆ *Éléments de réponse figurant au dossier*

Le doublement du tunnel de Saint-Louis

Pour la phase chantier, les éléments pris en compte dans le doublement du tunnel sont : les niveaux géologiques, la mécanique des sols, le potentiel de gonflement des marnes, la perméabilité des formations géologiques, le niveau des nappes phréatiques, la pollution des sols, les failles géologiques et la proximité d'ouvrages existants. Au cours du déroulement de projet, ces études sont reprises et affinées.

Dans le cadre des études ultérieures, les études réalisées définissent les mesures spécifiques pour garantir la stabilité des terrains et la limitation des risques de perception par les riverains (ajustement du tracé en plan et en profondeur) ainsi que des mesures préventives (injection de béton, renforcement du bâti, etc.).

La durée totale des travaux (des travaux préparatoires à la mise en service) est estimée à environ 4 ans. L'enveloppe des travaux plus particulièrement sensibles pour les riverains est d'une durée d'environ 2,5 ans avec en particulier des coupures de voiries susceptibles de perturber des activités économiques (interruption de la circulation avenue Gaffarel pour plusieurs mois).

Pour éviter la perturbation de la desserte ferroviaire du secteur pendant les travaux avec des chutes de matériaux sur les voies exploitées en contrebas du tunnel Saint-Louis, il est prévu des protections en pied de talus.

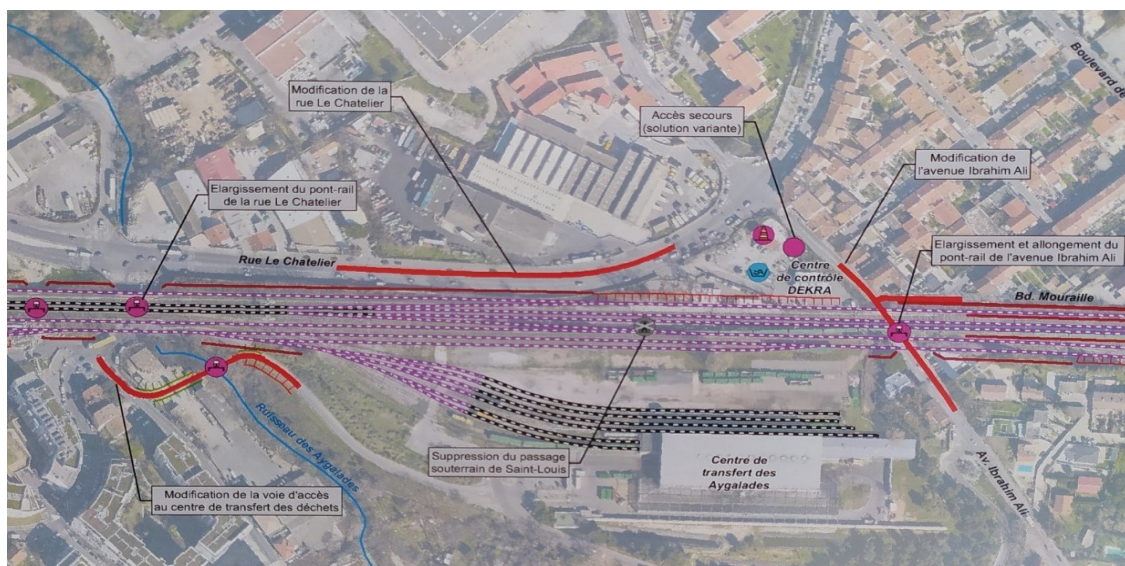
Le volume de matériaux à excaver pour le tunnel de Saint-Louis est d'environ 134 000 m³, c'est la seule opération pour laquelle une évacuation uniquement par camion est envisagée.

En fonction des sites recensés dans les bases de données des anciens sites industriels et activités de services (BASIAS) et des sites pollués ou potentiellement pollués appelant une action des pouvoirs publics (BASOL), les terres découvertes polluées font l'objet d'une procédure adaptée selon les filières de stockage spécifiques ; les terres et matériaux de terrassement moyennement pollués étant classés « déchets non inertes et non dangereux », les terres fortement polluées étant classées « déchets non inertes et dangereux ».

La tête Nord de la traversée souterraine de Marseille

Dans le quartier de la Delorme, la mise à quatre voies entre le tunnel de Saint-Louis et l'entrée du tunnel Nord nécessite l'élargissement de la plate-forme au droit du centre de transfert Nord des déchets ménagers (CTN). Ce centre assure le ramassage des ordures et les transfère par train au centre de traitement multi filière des déchets ménagers à Fos-sur-Mer.

Le projet nécessite une reprise de la tête du faisceau ferroviaire du CTN, et une modification de l'accès routier intégrant les contraintes d'accès des poids lourds et de véhicules spécifiques (camions « porte chars » pour l'amenée d'engins de chantier etc.).



Une reprise des discussions avec les gestionnaires et exploitant du CTN lors des études ultérieures seront nécessaires pour caler finement les dispositions utiles des voies de service remaniées et optimiser le phasage travaux.

Les emprises travaux incluent des installations de chantier situées au niveau de la cité Bassens et du bâtiment des Restos du Cœur, au droit de la future tranchée couverte.

Le volume à excaver pour la tranchée couverte est d'environ 120 000 m³.

Pour l'évacuation des matériaux de creusement, le chemin de fer est privilégié avec évacuation par le Sud (site Saint-Charles et celui de la Parette si nécessaire) et, en tant que de besoin, la voie ferrée

est complétée par la voie routière ; cette deuxième option étant facilitée par la proximité de l'autoroute A7.

Les terres découvertes polluées font l'objet de la procédure décrite ci-dessus pour le tunnel St Louis.

La durée totale des travaux (des travaux préparatoires à la mise en service) est estimée à environ quatre ans. L'enveloppe des travaux plus particulièrement sensibles pour les riverains est d'une durée d'environ deux ans.

La réalisation d'un tunnel bitube

Les incidences majeures du projet de tunnel bitube sont liées à la phase travaux. Il s'agit en effet de réaliser deux tunnels parallèles (un pour chaque sens de circulation) en forme de tube d'une section de 54 m.

Les volumes de matériaux à évacuer pour creuser le tunnel étant très importants (près de 1,8 millions de m³ en comptant la gare souterraine pour 800 000 m³), l'évacuation des déblais par chemin de fer est envisagée depuis deux sites (Saint-Charles et La Parette) avec des installations temporaires lourdes, dont les conditions d'insertion ont été vérifiées, pour réduire drastiquement la quantité de camions en centre-ville pendant les terrassements,

Le pic de production des matériaux de creusement est planifié entre 2028 et 2032, soit trois ans d'évacuation d'importantes quantités de déblais avec des techniques et une réglementation pouvant évoluer dans les dix ans à venir.

Quatre options d'organisation du creusement sont envisagées. Dans tous les cas de figure, une installation d'évacuation par fer est implantée à Saint-Charles ; elle est complétée selon l'option par une deuxième installation à La Parette, sachant que le site de La Delorme ne s'y prête pas. Plusieurs sites de destination des matériaux potentiellement accessibles par voie ferrée ont été identifiés dans un rayon de 50 km autour des travaux.

Le maître d'ouvrage a fait le choix de ne pas trop refermer le choix des options d'exutoire de déblais à ce stade du projet pour plusieurs raisons :

- La sélection des sites de destination et des modes de creusement est soumise à mise en concurrence dans le respect des marchés publics, et le maître d'ouvrage ne prend pas d'engagements trop précis à ce stade, sauf en termes de sujétions environnementales imposées aux entreprises.
- La comparaison complète des différentes solutions d'évacuation est alimentée par les études d'avant-projet qui permettront d'évaluer l'incidence environnementale des différentes solutions,
- Les options les plus pertinentes sont présentées et discutées dans le cadre de la concertation continue et présentées dans le cadre de l'étude d'impact actualisée jointe au dossier de demande d'autorisation environnementale.

Des engagements sont pris par le maître d'ouvrage pour limiter les nuisances de chantier notamment sonores, diagnostiquer, surveiller, sécuriser et éventuellement indemniser les propriétaires et ayants-droits des bâtiments et équipements situés au-dessus du tunnel bitube.

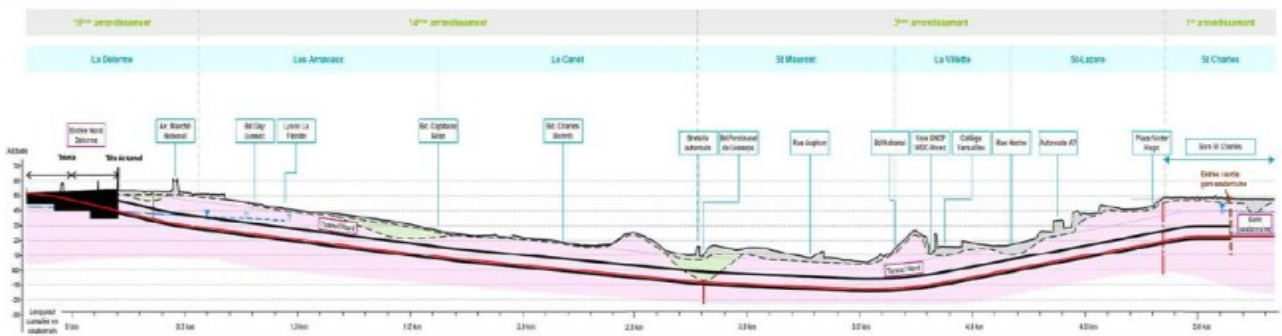
A noter que les travaux essentiellement nocturnes peuvent avoir une incidence socio-économique néfaste pour les hôtels situés à proximité (nuisances sonores et vibrations potentielles), situation pouvant être positivement atténuée par l'hébergement du personnel de chantier.

Les deux parties Nord et Est du tunnel bitube sont creusées dans des zones urbaines denses et le risque géologique est estimé *a priori* élevé bien que la géologie des sols - bien connue grâce aux travaux du métro - soit considérée comme globalement favorable. La sécurité des personnes ayant l'usage des bâtis et équipements en surface pendant la phase de réalisation est un enjeu prioritaire pour le maître d'ouvrage.

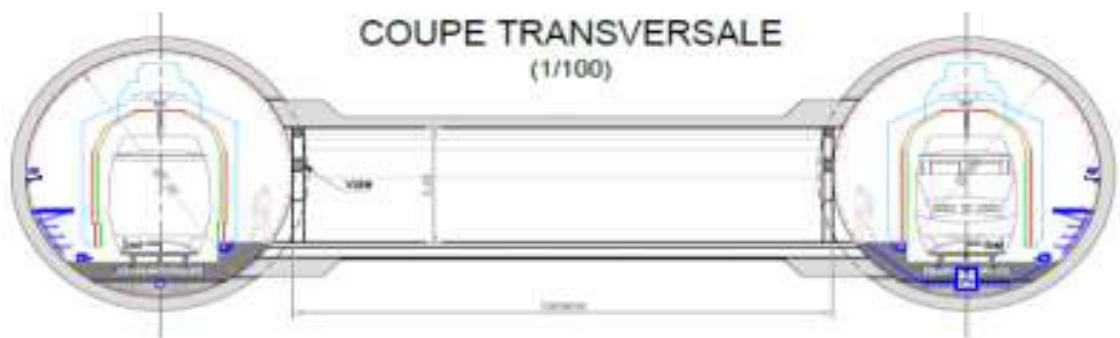
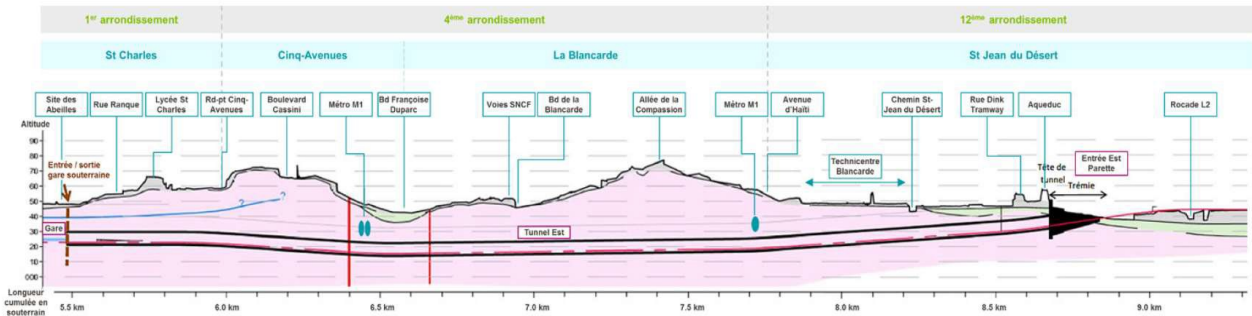
Il est prévu d'approfondir les mesures de précaution déjà étudiées, de les ajuster, voire modifier la géométrie des ouvrages et leur technique de creusement afin de réduire les incidences potentielles pour le bâti de surface. Des mesures de confortement, éventuellement correctives, sont mise en œuvre si nécessaire.

Le profil en long du tunnel bitube - entre 15 et 20 mètres de profondeur - est défini pour dégager une épaisseur de roche suffisante entre le tunnel et la surface, de façon à limiter les risques de tassement. Un inventaire précis des sous-sols et de la structure des bâtiments a été engagé et sera poursuivi pour adapter les méthodes de creusement aux risques spécifiques qui seront identifiés. Les éléments pris en compte dans la conception du tunnel bitube sont ceux évoqués précédemment pour le tunnel St Louis.

TUNNEL NORD



TUNNEL EST



Il convient de noter que chacun des deux tubes comprend une voie ferrée sur dalle avec les rails noyés pour faciliter l'accès pompiers. Ils communiquent entre eux par des rameaux tous les 500 m pour garantir la mise en sécurité des voyageurs dans un tube isolé hors sinistre.

Des « référés préventifs » permettront de bien mesurer l'état initial des bâtiments ; un suivi en continu sera réalisé pendant les travaux.

Afin d'éviter toute contestation après l'achèvement des travaux sur l'état antérieur des ouvrages avoisinants, le maître d'ouvrage fait constater, par un expert judiciaire, l'état des immeubles voisins avant travaux. L'expertise préserve la preuve de l'existant, dans le cas où l'exécution des travaux serait génératrice de nuisances ou de désordres pour les immeubles avoisinants. Le maître d'ouvrage assigne en référé tous les propriétaires riverains, y compris la voirie et l'assainissement, mais aussi ses propres constructeurs, afin que les opérations d'expertise leur soient également opposables (architecte, entreprise de démolition, bureau de contrôle etc...).

La durée totale des travaux à partir de 2028 - des travaux préparatoires à la mise en service - est estimée à environ six ans. L'enveloppe des travaux plus particulièrement sensibles pour les riverains est d'une durée d'environ quatre ans.

L'évacuation des eaux de chantier par pompage en fond de fouille est prévue ainsi que leur traitement avant rejet vers le réseau des eaux pluviales. La poursuite des études hydrogéologiques va permettre de préciser les mesures de gestion des eaux souterraines et le suivi du niveau de nappe.

Tête Est de La Parette

Le maître d'ouvrage s'engage à mener une concertation continue avec l'ensemble des acteurs du secteur, en lien avec la CCI, dès la phase Avant-Projet des études et jusqu'à la phase de travaux.

Il est prévu de rétablir un cheminement dans la ZI St Pierre en concertation avec les riverains et compatible avec la circulation des poids lourds.

Avis du SGPI

Le **SGPI** met en relief la sensibilité des résultats aux dépassements de coût du projet et recommande que la provision pour risques soit portée à un niveau correspondant au stade actuel des études, particulièrement pour les travaux souterrains.

En effet, compte tenu du niveau d'avancement des études préalables pour [*le tunnel de Saint-Louis*], le niveau de provision pour risques identifiés (PRI) semble faible alors que les principaux risques identifiés sont les aléas sur travaux souterrains avec la découverte de contraintes géologiques non identifiées susceptibles de remettre en cause des conditions d'exécution du chantier, principalement l'utilisation de tunneliers.

Le dossier ne fournit pas de résultats d'analyses fines et récentes ou de sondages, et les références à des travaux antérieurs sont limités.

En règle générale, aux estimations techniques des travaux doivent être associés une somme à valeur (SaV) relative à l'appréciation des imprécisions du projet à un stade donné de l'étude et une provision pour risques techniques non identifiés (PRI) destinée à couvrir les incertitudes du projet.

La PRI de 15% proposée paraît insuffisante à ce niveau d'études, et un taux de 25% serait justifié pour les travaux souterrains à ce stade.

En réponse à la contre-expertise du SGPI, sur ces points, le Maître d'ouvrage répond « que la PRI est évaluée à chaque phase du projet, soit successivement en phase AVP, Avant-Projet puis en phase Projet et enfin en phase Travaux ».

« Les risques concernant les tunnels, sont estimés à plus de 100 millions d'€ parmi lesquels figurent les contraintes géologiques non identifiées en phase études et lors des sondages géotechniques, la pollution des sols, les risques liés au foncier, la mise en œuvre de la stratégie d'évacuation des matériaux, notamment l'engagement d'utiliser majoritairement le transport ferroviaire... ».

◆ Questions de la commission et réponses du maître d'ouvrage

Acheminement des gravats

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

Plusieurs scénarios des points de chargement des matériaux et des points de dépôts ont été étudiés (Cf. CT TSM p91 à 103).

« ...Ils ont privilégié l'évacuation des matériaux de la gare souterraine par fer pour limiter les mouvements de camions dans l'hyper centre-ville de Marseille. Un faisceau de chargement est également proposé, dans le secteur de La Parette ... »

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

Il n'y a pas à ce stade d'étude de scénarios de répartition des déblais. Seule une identification des sites est réalisée avec leurs caractéristiques (accès par route ou par rail).

« ...L'exercice de localisation des sites potentiels n'a pas pour objectif d'être exhaustif, mais de confirmer, à ce stade des études, la faisabilité de solutions locales. 5 sites de dépôts par fer ont été identifiés : Port-Saint-Louis-du-Rhône, Fos sur Mer, Cassis, Meyrargues, Mirabeau, ...et 9 sites ont été identifiés pour une mise en dépôt par camion. »

Coût des aléas du chantier

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

« La provision pour risque pour le projet des phases 1 et 2 a été estimée à 15,9% du montant brut principal. Les études d'avant-projet permettront d'actualiser l'analyse de risque et de réestimer ce montant (cf. pièce F1 – § 6-mémoire en réponse à l'avis du SGPI p 123). »

Centre de Transfert Nord des déchets ménagers

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

Le Mo expose que les travaux réalisés sur le réseau ferré national ne donnent pas lieu à compensation, mais que dans toute opération, des provisions sont réservées pour les pertes d'exploitation.

« La Métropole, étant un financeur du projet elle-même, cette question des éventuelles pertes d'exploitation sera évidemment examinée avec elle dans le détail, lorsque les phasages complets de cette zone seront établis en AVP (avant-projet) »

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

« La concertation qui a eu lieu avant l'enquête publique continuera pendant la phase d'élaboration de l'avant-projet avec tous les acteurs du projet. Elle portera sur la phase travaux, qui va occasionner des phases d'interruption des circulations ferroviaires, et le cheminement des camions d'évacuation des déchets vers l'incinérateur d'Evenos et sur la définition définitive. Ce sujet rentrera dans la démarche plus globale de phasage des travaux impactant les circulations routières (reprise des pont-rail / pont-route avenue I. Ali, bd Gaffarel, rue Le Chatelier) et fixera les schémas de déviation routière qui seront définis avec les collectivités, les riverains et les gestionnaires de voirie. »

54 - Quelles sont les mesures prises concernant l'accès et les problèmes de sécurité résultant de l'élargissement et de l'allongement du pont-rail à la hauteur de la jonction entre l'avenue Ibrahim Ali et le bd Mouraille et concernant les nuisances liées aux murs de soutènement prévus sur ce secteur ?

Cf. : CT gare et traversée souterraine de Marseille-p 46

« Le pont rail de l'avenue Ibrahim ALI sera en ferroviaire, pour accueillir 2 voies ferrées supplémentaires, mais son gabarit routier, à la demande de la collectivité, sera également augmenté pour passer... à 2 voies de circulation. Le carrefour avec le boulevard Mouraille sera...défini en phase AVP avec les services gestionnaires de la voirie. ...La mise à double sens de l'avenue Ibrahim Ali sous l'ouvrage va dans le sens d'une amélioration des conditions de sécurité routière. Le mur de soutènement du boulevard Mouraille ne devrait pas générer de nuisance en phase exploitation »

ZI Saint Pierre à la Parette

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

Cf CT Gare et traversée souterraine de Marseille, Tome 2 chapitre 4.2

Le secteur de la ZI Saint Pierre a fait l'objet d'un travail partenariat avec la CCI pour évaluer le fonctionnement des entreprises dans ce secteur. Le terrain d'une partie des entreprises devra être acquis. Le travail d'optimisation du projet pour réduire les impacts sera poursuivi en phase AVP, de même que la concertation avec les entreprises du secteur.

Un observatoire comptable pourra être mis en place avec les entreprises présentes sur le site pendant les travaux, afin d'évaluer si ces derniers ont un impact sur leur activité économique. Si cet impact est avéré, une prise en charge par le projet sera envisagée. »

Un observatoire comptable pourra être mise en place avec les entreprises présentes sur le site pendant les travaux, afin d'évaluer si ces derniers ont un impact sur leur activité économique. Si cet impact est avéré, une prise en charge par le projet sera envisagée.

97/98 - Le maître d'ouvrage a-t-il étudié un accès aux parcelles, par des véhicules poids- lourds, pendant et après les travaux du fait de la suppression de l'accès existant sous la voie ? Compte-tenu des nombreuses chicanes, un autre itinéraire a-t-il été étudié ?

Cf. : CT Gare et traversée souterraine de Marseille, Tome 2 chapitre 4.2, figure 86 p 54

« Il ne sera effectivement pas possible de maintenir l'accès existant sous les voies ferrées.... Des solutions alternatives pour l'accès à la ZI St Pierre ont été proposées et sont faisables, pour la phase travaux et aussi pour la phase définitive. En tout état de cause, la largeur de la chaussée et les rayons de giration seront compatibles avec la circulation des poids lourds, utilisant ces chaussées. Le rétablissement des accès à la ZI par le Nord sera affiné en phase AVP et mis au point avec les entreprises/habitants sud secteur. »

Solution alternative

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

Cf. : pièce C1-partie 3 esquisses des solutions alternatives, p86 et suivantes

Lors de la concertation de 2016, 3 solutions de zone de sortie des têtes de tunnel avaient été étudiées... La solution Parette a été retenue par la décision Ministérielle de 2017, par son coût inférieur et les possibilités de robustesse qu'elle offrait par des échanges entre voies.

Une sortie dans le secteur de St Menet (juste avant la gare de La Penne sur Huveaune) n'a pas été étudiée, mais cette solution augmenterait de manière très significative le linéaire de tunnel.

◆ *Commentaire de la commission*

Le retour d'expérience des travaux du métro permet une levée de doute sur le niveau de risques géologique et karstique du sous-sol marseillais et, par voie de conséquence, la PRI Provision pour Risques du tunnel bitube traversant Marseille peut paraître correctement évaluée.

Par contre, l'étendue et l'intensité des nuisances sonores, des vibrations, et des problèmes de circulation en phase chantier, répartis sur douze arrondissements de Marseille sont difficiles à appréhender. Ils justifient une planification des différents chantiers et un suivi quotidien de l'information du public et de ses représentants.

La démarche proposée par le maître d'ouvrage sur la Parette, d'engager une concertation continue avec l'ensemble des acteurs du secteur, dès la phase Avant-Projet des études et jusqu'à la phase de travaux devrait s'appliquer à l'ensemble du projet.

7.3.1.4.2. *Offre ferroviaire*

◆ *Analyse et synthèse de l'ensemble des observations*

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

Quelques propositions sont évoquées pour éviter les tunnels :

- Contourner Marseille plutôt que de passer dans un tunnel ;
- Positionner le départ de la ligne à la gare TGV d'Aix en Provence ;
- Utiliser le tunnel des chartreux et arrêter les TGV à La Blancarde.

Avis des PPA

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

Cette municipalité demande entre autres, qu'une réflexion globale sur les transports et la mobilité soit engagée à l'échelle du 6^{ème} secteur sur le plan urbain, social, économique et environnemental.

◆ *Éléments de réponse figurant au dossier*

Le doublement du tunnel de Saint-Louis

Le doublement du tunnel de Saint-Louis consiste à réaliser un tunnel monovoie d'environ 500 m de longueur de chaque côté du tunnel existant à deux voies de la LGV (ligne à grande vitesse). Entre la sortie de ce tunnel et l'entrée du tunnel Nord de la traversée sous Marseille à La Delorme (voir ci-après), la plate-forme ferroviaire passe à quatre voies banalisées.

Cette opération a deux objectifs :

- A la mise en service de la phase 2, la suppression du goulet d'étranglement d'un kilomètre à deux voies seulement (situation actuelle) va contribuer à un meilleur fonctionnement du réseau (ou nœud) ferroviaire marseillais et à l'amélioration de la régularité au sein de celui-ci.
- Avec la mise en service des projets complémentaires (Marseille-Aix à 6 trains par heure et par sens, boucle de Rognac-Aix Marseille, Port de Bouc par Martigues à 4 TER par heure et par sens), le doublement de ce tunnel va permettre l'insertion de TER supplémentaires dont le terminus sera en surface à la gare de Marseille Saint-Charles.

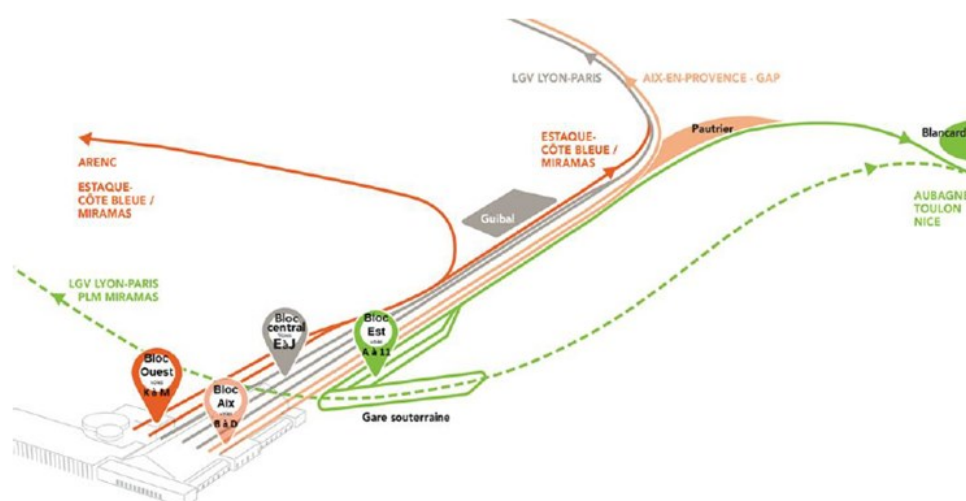
Ce segment du réseau est identifié comme fondamental pour la robustesse du nœud marseillais, puisqu'il est la porte d'entrée quasi unique vers le reste du réseau national structurant, classique et à grande vitesse.

La tête Nord de la traversée souterraine de Marseille

L'opération entrée Nord du tunnel dans le quartier de La Delorme est une bifurcation dénivelée entre les voies en surface de la ligne Paris-Lyon-Marseille et les futures voies du tunnel sous Marseille situées en tranchée.

Le raccordement en dénivellement permet de supprimer les cisaillements entre les voies de sens opposé et le nouveau système de communication établi entre elles facilite la circulation des trains dans toutes les directions et sens possibles.

Pour illustration, le passage des TER provenant de l'Estaque va se diriger vers la gare actuelle Saint-Charles en surface, ceux provenant de Miramas et Vitrolles Aéroport vers la future gare souterraine ; les TGV en terminus à Marseille vont vers la gare de surface et les TGV en direction de Toulon et Nice utilisent la traversée souterraine.



La réalisation d'un tunnel bitube

La traversée souterraine, associée à la gare souterraine de Marseille, va permettre d'apporter une réponse adaptée à la faiblesse historique de l'actuelle gare en surface configurée en impasse, alors que des circulations ferroviaires traversant la ville sont indispensables. Actuellement, les trains sont obligés d'entrer puis de ressortir de la gare par le même côté (le rebroussement) avec l'éventualité de croiser d'autres trains qui entrent à leur tour.

La suppression de ce rebroussement va éviter 4,5 conflits d'itinéraires par heure et diminuer les temps de parcours de 15 à 20 minutes pour les 20 000 trains traversant chaque année Marseille (en provenance ou en direction de Toulon et Nice).

En facilitant la traversée du nœud ferroviaire marseillais, et en fluidifiant l'axe Marseille-Vintimille, tous les aléas qui peuvent survenir et perturber le trafic (c'est la notion de « robustesse ») sont plus à même d'être absorbés rapidement, et la fiabilité du service s'accroît.

La traversée souterraine constitue, en outre, un itinéraire de détournement nouveau en cas de très gros incident qui bloquerait l'ensemble des circulations en surface.

L'offre de service ferroviaire (liée à la notion de « capacité ») s'améliore avec une augmentation rendue possible de la fréquence des TER en proposant des liaisons nouvelles qui traversent la métropole sans correspondance telles que Miramas - Vitrolles Aéroport - Aubagne. Pour les TER, l'offre passe ainsi de 2 à 3,5 TER par heure mal cadencés aujourd'hui à 4 à 6 TER par heure avec un cadencement attractif dans une logique de RER métropolitain.

Vingt-trois TER par heure et par sens pourront être accueillis contre seize actuellement.

Une fois les opérations réalisées, les trains de voyageurs à une vitesse entre 90 et 140 km/h peuvent circuler dans le tunnel bitube dont 4 800 mètres au Nord de la gare sont en jonction avec la ligne PLM (Paris-Lyon-Marseille) et 3 100 mètres à l'Est de la gare sont en jonction avec la ligne Marseille-Vintimille.

En 2011, pour la traversée souterraine de Marseille deux localisations de la gare nouvelle avaient été envisagées : Marseille Saint-Charles ou La Blancarde. La solution de la Blancarde présentait des contraintes de réalisation et des coûts comparables à la solution Marseille Saint-Charles, avec une desserte en transports en commun sensiblement équivalente. Elle présentait cependant trois faiblesses :

- Des correspondances de moindre efficacité entre les grandes lignes passant en souterrain et les trains régionaux en provenance ou à destination du nord-ouest ;
- Une divergence avec la stratégie urbaine retenue par les collectivités : affirmation d'un pôle principal au centre-ville (proche de Marseille Saint-Charles), et peu de perspectives de restructuration d'ensemble du quartier de la Blancarde, etc.. ;
- Une dégradation de la lisibilité de l'offre commerciale TGV, puisque Marseille aurait été desservie par deux gares différentes.

Avis de l'Ae

L'Ae souligne l'importance de l'analyse des choix dans la démarche d'évaluation environnementale et du questionnement sur la pertinence de la justification présentée. A propos du doublement du tunnel de Saint-Louis, elle relève que :

- Le doublement des voies et du tunnel de Saint-Louis est une conséquence immédiate de la décision de retenir l'entrée nord du nouveau tunnel au sud de celui de Saint-Louis.

- Le dossier est néanmoins explicite d'une part, sur l'intérêt du doublement du tunnel qui contribuera à supprimer le goulet d'étranglement d'un kilomètre au niveau des deux voies uniques avant l'entrée du nouveau tunnel et, d'autre part, sur la possibilité qu'offre ce doublement pour des développements ultérieurs de flux locaux ou nationaux, voire internationaux et pour l'évolution des horaires.

Ces motifs sont essentiels et doivent être pleinement pris en compte dans l'analyse des incidences de la LNPCA dans ces secteurs.

Avis du SGPI

L'avis souligne que le degré élevé de complémentarité technique des opérations et composantes du projet LNPCA et la forte imbrication de circulations de différentes natures (TGV, TER, fret) sur la ligne imposent de raisonner à l'échelle de l'ensemble de l'axe.

Le travail d'optimisation réalisé amène, après analyse, à maintenir le doublement du tunnel de Saint-Louis (montant d'investissement de 111 M€) bien qu'il présente une VAN-SE (valeur actuelle nette socio-économique) négative en phase 2 (- 80 M€).

L'opération, en augmentant la capacité de la ligne, rend possible le développement de projets complémentaires autour de Marseille pour lesquels on peut prévoir une VAN-SE positive de l'ordre de 10 M€.

◆ *Questions de la commission et réponses du maître d'ouvrage*

Les questions du public portent sur un contournement de Marseille plutôt qu'un tunnel, un départ de la ligne de la gare d'Aix en Provence, et l'utilisation du tunnel des Chartreux avec arrêt des TGV à la Blancarde.

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

cf. § 5.3.1 pièce C1-partie 3 esquisse des principales solutions alternatives.

« Le passage en tunnel sous Marseille est lié aux éléments structurants suivants :

1. *Choix du scénarios MDS de 2009 : ... desserte des métropoles de Marseille-Toulon et Nice avec passage par Marseille plutôt qu'en longeant l'A8 depuis Aix en Provence,*
2. *Choix de la gare St Charles comme gare centrale de Marseille point de convergence de tous les flux L'analyse multicritère de 2011 a montré la pertinence de St Charles par rapport au site de La Blancarde*

Le passage par les chartreux et un arrêt TGV à La Blancarde (en surface) maintiendrait les problèmes de cisaillement entre les flux d'Aix et ceux traversant, et nécessiterait des travaux lourds en gare de La Blancarde pour porter 4 voies à quais de 400m.

Entre le débat public de 2005 et l'enquête publique de 2021, plusieurs scénarios ont été étudiés, mais c'est la solution présentée dans le dossier qui a été finalement retenue.

◆ *Commentaire de la commission*

La construction des tunnels est un élément majeur de l'amélioration de l'offre ferroviaire. Elle permet d'éviter les croisements en isolant dans des tubes les axes majeurs (Marseille/Toulon/Nice), de réserver des zones de remisage à l'écart des voies, d'accroître la capacité des lignes ferroviaires en augmentant le trafic des TER, et d'améliorer la vitesse et la régularité des trains.

7.3.1.4.1. Gares, haltes et intégration urbaine

◆ *Analyse et synthèse de l'ensemble des observations*

Lors de l'enquête, un seul habitant s'élève contre la démolition de la cité Bassens II. Il déclare que beaucoup d'habitants ne veulent pas partir. France Nature Environnement (FNE/13) regrette le choix opéré concernant la cité Bassens 2.

Avis des PPA

Pour les personnes publiques, l'intégration urbaine dans le quartier de La Delorme est un sujet portant principalement sur le devenir des habitants de la cité Bassens II au travers d'une opération urbaine de requalification.

La Métropole AMP attire l'attention sur le fait que la démolition de la cité Bassens 2 devra être travaillée en étroite collaboration avec la ville de Marseille et la Métropole AMP afin d'offrir un projet de relogement adapté aux ménages concernés.

En outre, la Métropole AMP pointe les impacts du projet sur le fonctionnement du centre de transfert des déchets, au Nord de Marseille, qui devront être soigneusement examinés afin que l'activité à terme ne soit pas affectée. Des mesures de compensation devront être prévues en amont.

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

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

La Ville de Marseille note que le choix technique retenu par l'Etat et la SNCF de l'option la plus au Sud conduit à la démolition de la cité Bassens II. Tout en regrettant cette atteinte à la vie des familles attachées à cette cité, elle espère qu'une offre de logement de meilleure qualité leur soit proposée.

Par ailleurs, elle relève deux nouveaux sujets de préoccupation pour la commune de Marseille concernant la réorganisation des accès au centre de transfert nord des ordures ménagères de Marseille, et les impacts fonciers du doublement de la plate-forme ferroviaire dans le secteur des Aygalades.

Dans les phases ultérieures du projet, des solutions doivent être étudiés de façon à minimiser ces impacts, en concertation avec les riverains et la Ville de Marseille qui est disposée à faciliter les recherches foncières.

La mairie du 15/16^{ème} arrondissement de Marseille secteur regrette vivement le choix de l'option « Sud ». Il s'agit d'une atteinte à la vie des familles attachées à cette cité représentant un ensemble à taille humaine, modèle privilégié par la mairie, qui va disparaître. Actuellement, le devenir des habitants de la cité Bassens est un impensé. Cette situation n'est pas acceptable et plusieurs initiatives doivent être prises afin qu'une offre de relogement de meilleure qualité leur soit proposée.

Résoudre les problématiques évoquées semble un préalable indispensable, car il est indubitable que l'adhésion de la population à ce projet en conditionne sa réussite et son appropriation future.

◆ *Éléments de réponse figurant au dossier*

Le doublement du tunnel de Saint-Louis

L'incidence paysagère au droit de la tête Sud - située dans le périmètre de protection de l'église de Saint-Louis - est importante. Le maître d'ouvrage envisage un traitement paysager spécifique pour limiter la co-visibilité (implantation d'un « brise-vue »). Cependant, les réflexions devront être poursuivies pour réduire les impacts du projet à proximité de cette église classée.

Le maître d'ouvrage s'engage à étudier en phase d'avant-projet des solutions visant à atténuer l'impact visuel de l'ouverture des trois tubes du tunnel. La solution finale sera concertée (concertation continue) avec le public après évaluation de l'aspect coût/avantage avec les partenaires financiers du projet.

La tête Nord de la traversée souterraine de Marseille

Sous réserve d'une articulation des travaux coordonnée avec le projet urbain de requalification piloté par la Métropole et la ville de Marseille, l'opération de l'entrée tête Nord de la traversée souterraine de Marseille peut être l'opportunité d'un relogement de qualité de ce groupe bâti isolé de 95 logements sociaux répartis en huit bâtiments d'habitation collectifs.

5 000 000 € sont prévus par le maître d'ouvrage pour le renouvellement urbain et la qualité de vie, cette provision est prise en compte dans le budget de l'opération « *Raccordement Marseille Nord* » au titre des risques sociaux (les contestations locales évoquées dans le rapport de contre-expertise du SGPI).

Un protocole d'intention réunissant l'Etat, La Métropole Aix-Marseille-Provence, la ville de Marseille, CDC-Habitat (le bailleur de la cité Bassens II), Marseille-Habitat (propriétaire foncier de l'emprise Bassens II) et SNCF Réseau est en cours d'établissement.

Des reprises d'ouvrage sur des voiries traversantes visent à améliorer les conditions de circulation (doublement de la largeur du pont de l'avenue Ibrahim Ali - anciennement avenue des Aygalades, amélioration possible du carrefour Le Chatelier/Gaffarel).

Dans la zone d'activité du centre de transfert des déchets au Nord de Marseille (CTN), il est prévu la reprise de l'accès ferroviaire ainsi que la modification de son accès routier.

La réalisation d'un tunnel bitube

Des engagements sont pris par le maître d'ouvrage pour limiter les nuisances. Il existe en effet de nombreux éléments bâtis remarquables à protéger au titre du PLUi de Marseille-Provence comme le palais Longchamp, palais-château d'eau du Second Empire situé dans le 4^e arrondissement, ayant des incidences potentielles avec la partie Est du tunnel bitube.

La tête Est de la Parette

La demande de création de la halte ferroviaire à la Parette avait été formulée en lien avec la 4^{ème} voie entre la Blancarde et La Penne, opération qui a été reportée aux phases ultérieures.

En tout état de cause, l'implantation d'une halte dans ce secteur n'a pas fait l'objet d'une demande des partenaires associés au projet LNPCA (Région et Métropole), et son implantation aurait certainement des impacts sur les activités au sud de la voie ferrée (entreprises et ferme le Talus). Dans cette

hypothèse, elle serait implantée sur la voie lente et non les voies traversantes pour des raisons évidentes d'exploitation.

Avis de l'Ae

L'entrée Nord de la traversée souterraine conduira à la destruction de la cité Bassens II et au relogement de ses habitants. Après des hésitations des habitants concernés et de la mairie, il a été exposé aux rapporteurs de l'Ae que le choix de l'option la plus au Sud avait finalement été tranché par suite de problèmes de sécurité publique, ce qui ne figure pas dans le dossier.

L'Ae recommande en particulier d'analyser précisément les conséquences prévisibles du projet en termes d'urbanisation à moyen et long terme. Ainsi, la destruction de la cité de Bassens II et le relogement des habitants supposent une prise en charge effective dans un contexte de pénurie de logements sociaux et de résorption complexe de l'habitat insalubre.

Avis du SGPI

Les contre-experts de l'évaluation socio-économique du projet estiment que le niveau du risque social présenté dans le dossier paraît peu élevé malgré le fait que les phases 1 et 2 correspondent à une modernisation d'infrastructures existantes ou à des travaux souterrains, et semblent faire l'objet d'un soutien très majoritaire de l'ensemble des acteurs qui facilite la formation de consensus avec les parties prenantes.

Cependant, le risque social n'est jamais nul et la gestion du projet devra s'accompagner d'une gestion sociale pour éviter certains blocages potentiels. Le risque de concertation continue (ou demande de changement de programmes de la part des riverains) évalué à 24 M€ et le risque politique (ou mouvements sociaux importants remettant en cause des planches travaux) évalué à 3 M€ sont analysés de façon trop agrégée et manquent donc de détails.

Pour les risques sociaux dus aux contestations locales, le périmètre des coûts et compensations figurant au bilan de l'opération et liés au relogement des habitants de la cité Bassens II (environ 90 logements) n'est pas clairement identifié. Même si la destruction de la cité Bassens II a été actée comme option lors du processus de concertation, le relogement des habitants est toujours compliqué à gérer et devra associer les bailleurs sociaux.

◆ Questions de la commission et réponses du maître d'ouvrage

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

« A ce jour, l'étude consiste à rétablir à l'identique l'accès au centre de transfert. Des solutions alternatives...n'ont pas été envisagées lors de l'EPEUP. L'accès au centre se fait par la rue Le Chatelier au Nord (là où la voirie sera reprise), et la sortie au niveau de la rue Ibrahim Ali (fonctionnement en sens unique).

Des solutions alternatives pourraient être envisagées en AVP, comme par exemple faire un accès à double sens depuis la rue Ibrahim Ali, mais en première approche, cette solution :

Nécessiterait l'élargissement de la voirie de sortie interne au centre

Reporterait tout le trafic PL rentrant sur l'avenue I.ali, créant d'autres nuisances.

En tout état de cause, ces solutions devraient être validées par le CTN, et discutées avec le territoire et les financeurs si elles conduisaient à un surcoût non justifié. »

◆ *Commentaire de la commission*

L'intégration urbaine du projet dépend de la qualité de traitement des zones sensibles : Bassens II, le Centre de Traitement Nord, la ZI de Saint-Pierre, et des maisons isolées

- Bassens 2 : nécessite une bonne organisation du déplacement des habitants
- CNT : nécessité de trouver une solution qui garantisse le fonctionnement du centre
- ZI Saint-Pierre : modification de desserte compatible avec les usages des activités en place
- Maisons isolées : assurer l'information et la participation à la concertation

Il est nécessaire de mettre en place des modalités comprises et partagées par les parties prenantes pour l'intégration urbaine de ces opérations et leur acceptation sociale.

D'après les éléments figurant dans le dossier mis à l'enquête et les réponses aux questions posées par la commission d'enquête, le maître d'ouvrage semble en être convaincu.

7.3.1.4.2. *Infrastructures ferroviaires*

◆ *Analyse et synthèse de l'ensemble des observations*

Aucune observation sur ce thème concernant les tunnels.

◆ *Éléments de réponse figurant au dossier*

Sans objet

◆ *Questions de la commission et réponses du maître d'ouvrage*

Pas de question

◆ *Commentaire de la commission*

Sans objet

7.3.1.4.3. *Nuisances*

◆ *Analyse et synthèse de l'ensemble des observations*

Sur le thème des nuisances en général, une trentaine de personnes s'interrogent sur l'opportunité de la construction du tunnel pour la traversée souterraine de Marseille.

Plusieurs riverains du projet expriment leur crainte à la fois des nuisances des travaux mais aussi des effets induits sur les immeubles en surface : le bruit, les vibrations (« 140 km/h sous Marseille ça s'entend jour et nuit ») et les risques de fissures de la structure des immeubles.

Ils suggèrent que les tunnels soient plus profonds et demandent qu'une expertise soit faite avant le démarrage des travaux pour constater l'état des immeubles avant et que les futures éventuelles fissures de la structure du bâtiment (lié au passage du train) soient prises en charge.

Le thème devenu récurrent des nuisances sonores et des vibrations se retrouve dans la majorité des observations des particuliers et des associations. Un conseil syndical de copropriété rend compte d'infiltrations d'eaux pluviales et d'un mouvement de terrains au niveau de la tête Est du tunnel.

Les nuisances occasionnées par le projet sur la ZI Saint Pierre en phase travaux inquiètent les habitants et les entreprises de la zone. La modification du tracé à l'intérieur de la ZI St Pierre, est contestée au motif que la largeur de la chaussée et les rayons de giration seront compatibles avec la circu-

lation des poids lourds, utilisant ces chaussées. Les entreprises s'interrogent sur les modalités de circulation durant la phase des travaux. Les acteurs économiques du secteur soutenus par la CCI, demandent la mise en place d'une concertation.

Avis des PPA

Le conseil municipal de la Ville de Marseille, lors de sa séance du 10 novembre 2021, souhaite appeler l'attention du maître d'ouvrage sur le fait que la Ville sera attentive aux atteintes aux propriétés riveraines à la maîtrise des nuisances.

La mairie du 15/16^{ème} arrondissement de Marseille constate que les conséquences sur le bâti ne sont pas traitées, notamment dans le secteur de Saint-Louis. La crainte de vibrations importantes pouvant entraîner des fissures et les nuisances sonores lors des passages des trains est une véritable inquiétude, et interpelle sur les mesures conservatoires envisagées.

La mairie des 11/12^{ème} arrondissements de Marseille demande qu'une concertation soit organisée avec les acteurs économiques du secteur (CCIAM, Métropole, Région) afin de travailler sur la réduction des nuisances avec mise en œuvre de dispositifs de réduction du bruit.

◆ *Éléments de réponse figurant au dossier*

Le doublement du tunnel de Saint-Louis

Une augmentation des niveaux sonores supérieure à 2 dB (A) est attendue au Nord du tunnel pour des habitations situées impasse de La Genestelle et au Sud pour des habitations situées en surplomb de la tête de tunnel. En outre, un traitement anti-vibrations est prévu en phase exploitation.

Afin de pouvoir comparer, dans le domaine acoustique, les incidences du projet avec les seuils réglementaires, le bruit cumulé issu des infrastructures autres que ferroviaires est pris en considération. Les études acoustiques sont ainsi enrichies avec l'impact mesuré dans les zones de travaux du tunnel avec les services supplémentaires connus définis avec l'autorité organisatrice des mobilités (Région PACA) comme les évolutions possibles du trafic TER liées aux projets complémentaires (Marseille - Gardanne - Aix phase 3, Aix -Rognac, etc.), le trafic fret sur l'axe Miramas - Vintimille.

Après analyses, les habitations des têtes Nord et Sud du tunnel sont exposées à des niveaux sonores inférieurs aux seuils réglementaires (63 dB(A) le jour et 58 dB(A) la nuit), ce qui ne justifie aucune protection acoustique dans le secteur de Saint-Louis, même avec la prise en compte des projets complémentaires. Néanmoins, la reconstruction d'un écran existant est programmée.

Dans le secteur de l'impasse de la Genestelle, ou Nord du tunnel de Saint-Louis, à ce stade des études, et au vu de la proximité du bâti par rapport à l'infrastructure ferroviaire, la mise en place de tapis sous ballast peut être envisagée pour l'ensemble des voies, afin de réduire le risque de perception tactile et auditive des vibrations générées en phase exploitation.

Dans le secteur du tunnel de Saint-Louis, afin de réduire le risque de plaintes liées à la perception tactile et auditive des vibrations générées en phase exploitation, trois types de pose de voie peuvent être envisagés à ce stade du projet, avec des niveaux d'atténuation croissants.

Une mesure en faveur de l'environnement de 860 000 € HT (base juillet 2020) est prévue par le maître d'ouvrage pour les protections acoustiques et la réduction des vibrations, ce montant ne comprend pas les mesures qui relèvent des règles de l'art.

La tête Nord de la traversée souterraine de Marseille

C'est un environnement relativement bruyant, lié notamment au réseau routier dense et aux voies ferrées. Boulevard Mouraille (opération d'élargissement du pont-rail des Aygalades), les niveaux sonores mesurés en façade des habitations sont de l'ordre de 72 dB(A) le jour et correspondent de façon très majoritaire à l'impact ferroviaire. Cependant, ces habitations ne sont pas PNB (point noir de bruit) ferroviaire ou PNB multi-exposition actuellement, puisque le seuil de définition est de 73 dB(A) le jour.

En phase d'exploitation de l'opération, les bruits et vibrations du trafic ferroviaire sont réduits par des protections de façades et un traitement anti-vibration après l'évaluation du risque de gêne vibratoire ressentie par les riverains.

Des études complémentaires sont à réaliser pour évaluer la vulnérabilité des constructions en surface et le risque de dommages associés.

Une mesure en faveur de l'environnement de 600 000 € HT (base juillet 2020) est prévue par le maître d'ouvrage pour les protections acoustiques et la réduction des vibrations, ce montant ne comprend pas les mesures qui relèvent des règles de l'art.

Sur l'emprise, la protection des zones humides - s'inscrivant dans le bassin versant des Aygalades - est prise en compte en phases réalisation et exploitation par le maître d'ouvrage. Le PPRI des Aygalades (plan de prévention des risques d'inondation approuvé le 21/06/2019) et le PLUi (plan local d'urbanisme intercommunal du territoire Marseille Provence - approuvé le 19/12/2019) donnent le cadre réglementaire à respecter pour les études ultérieures sur ce sujet.

La réalisation d'un tunnel bitube

Des mesures anti-vibrations locales sont prévues dans le tunnel en phase d'exploitation.

Dans la partie Nord du tunnel, le risque de perception vibratoire engendré par les tronçons du tunnel passant à proximité des logements est potentiellement fort. Dans la partie Est du tunnel, le risque de perception vibratoire est potentiellement fort sur les tronçons dont la profondeur du tunnel est inférieure à 20 m et moyen pour ceux dont la profondeur est supérieure à 20 m.

La thématique vibrations en phase exploitation va influencer fortement les futurs choix technologiques de pose de voie, avec un engagement fort du maître d'ouvrage de préservation de la qualité de vie des habitants.

La tête Est de la Parette

Le secteur de la ZI Saint Pierre a fait l'objet d'un travail partenarial avec la CCI pour évaluer le fonctionnement des entreprises dans ce secteur. Le terrain d'une partie des entreprises devra être acquis. Le travail d'optimisation du projet pour réduire les impacts sera poursuivi en phase AVP, de même que la concertation avec les entreprises du secteur.

Une réorganisation de la zone avec restructuration des voiries et des emprises foncières est en cours de concertation avec la Métropole. Un nouveau schéma viaire a été proposé dans le dossier d'enquête publique, et sera adapté en phase AVP en lien avec les acteurs de la zone.

Il ne sera pas possible de maintenir pendant toute la durée du chantier les équipements existants au droit de la L2 dans la zone de raccordement. En revanche, il est bien prévu de conserver la hauteur libre actuelle pour le nouvel ouvrage, et de restituer les équipements à l'identique à l'issue des travaux.

La ferme urbaine existante sera maintenue dans son emprise, pendant les travaux et après la livraison des ouvrages La ferme le Talus ne devrait pas être impactée par les travaux (zone au sud de la voie ferrée à l'ouest de la L2). A noter que ce sujet a déjà fait l'objet lors des phases de concertation de discussions avec les responsables de l'association.

Tous les dispositifs utiles pour réduire les nuisances sonores, notamment à la sortie des tunnels seront mis en place. Les dispositions de réduction du bruit ferroviaire répondent à la réglementation. Dans le secteur de la Parette, les études acoustiques réalisées montrent qu'il n'est pas nécessaire de mettre des protections acoustiques (cf. cahier territorial § 4.3.7-cadre de vie et santé humaine), les évolutions de trafic n'induisant pas d'augmentation des niveaux sonore de manière significative en façade des bâtiments, au regard des textes réglementaires relatifs à la modification d'infrastructure.

Avis de l'Ae

Bien que les incidences pour le paysage et le patrimoine soient le plus souvent locales, le dossier indique néanmoins qu'il s'agit d'incidences notables en phase de réalisation pour ces entrées dans Marseille. Les incidences sont également considérées comme telles en phase d'exploitation, voire négatives dans la traversée du quartier de Saint-Louis.

Les mesures envisagées pour la réduction des effets sur le paysage de la tête sud de ce tunnel apparaissent à ce stade, insuffisantes pour répondre aux enjeux de co-visibilité et de qualité paysagère depuis la ville, notamment depuis le belvédère créé sur l'avenue de Saint-Louis alors que l'aménagement de la tête sud du tunnel a un impact fort sur le quartier.

L'Ae note que ce secteur est en outre exposé particulièrement au risque lié au transport de matières dangereuses (voies routières et canalisations de gaz) et à celui de débordement de nappe dans un contexte de présence de deux masses d'eau souterraines à faible profondeur, dont une, celle des [alluvions du ruisseau des Aygaldes], est vulnérable aux pollutions de surface.

L'appréciation de la situation au regard des nuisances sonores et de la qualité de l'air à proximité du projet, très dégradée aujourd'hui du fait de la proximité des infrastructures routières et ferroviaires est, selon l'Ae, insuffisamment précise par rapport au projet compte tenu de l'ensemble des services rendus possibles par celui-ci.

◆ Questions de la commission et réponses du maître d'ouvrage

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

Les modalités de travail avec les personnes publiques associées pour répondre à leurs demandes pourraient, en plus de réunions de présentation du projet, se concrétiser sous la forme d'ateliers de travail thématiques (CTN, impact bâti et procédures d'acquisition, recherche de foncier disponible, limitation des nuisances chantier...).

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

Cf. : CT gare et traversée souterraine figure 86.

Il ne sera pas possible de maintenir l'accès existant sous les voies ferrées, du fait de la réalisation des trémies de sortie du tunnel au nord de la voie ferrée. Des solutions alternatives pour l'accès à la ZI St Pierre

ont été proposées et sont faisables, pour la phase définitive. Le rétablissement des accès à la ZI par le Nord sera affiné en phase AVP et mis au point avec les entreprises/habitants du secteur.

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

Une concertation continue sera menée avec l'ensemble des acteurs du secteur, en lien avec la CCI pour les entreprises, dès la phase Avant-Projet des études et jusqu'à la phase de travaux. A noter que ce travail avec la CCI a déjà été entamé lors des précédentes phases de concertations.

Concernant les autres propositions de la mairie :

- Réduction des nuisances pendant la période de chantier
 - Indemnisation et compensations nécessaires
 - Réorganisation de la zone avec restructuration des voiries et des emprises foncières
 - Préserver les aménagements et équipements existants sur la coulée verte de la L2,
 - Maintien de la ferme urbaine existante dans son emprise, pendant les travaux et après la livraison des ouvrages
 - Mettre en œuvre tous les dispositifs utiles pour réduire les nuisances sonores,
 - Modifier l'emprise afin de permettre le maintien de l'entreprise SONEPAR
 - Création d'une halte ferroviaire à la Parette
 - Certaines demandes de la mairie du 11/12 sont déjà prises en compte (maintien de la ferme « le Talus » à l'ouest de la L2, hauteur libre sous l'ouvrage de franchissement de la L2...). D'autres nécessitent des études d'AVP pour confirmer leur faisabilité (maintien de l'entreprise SONEPAR...).

◆ *Commentaire de la commission*

Si la prise en compte des nuisances est difficile dans la phase chantier car on ne connaît pas précisément toutes les données, la prise en compte des nuisances est beaucoup plus aisée en phase d'exploitation.

Le maître d'ouvrage précise à bien des endroits du dossier que des études et mesures complémentaires seront faites en phase d'exploitation pour mesurer les incidences du projet qui ne sont pas prises en compte dans le dossier (remarque de l'AE).

Ces mesures devraient être systématiques.

7.3.1.4.4. *Impacts paysagers, milieu naturel, risques naturels et technologiques*

◆ *Analyse et synthèse de l'ensemble des observations*

Le maintien de la ferme des talus, a soulevé de nombreuses contestations dans le secteur de la Delorme. Il est demandé de maintenir la ferme urbaine existante dans son emprise, pendant les travaux et après la livraison des ouvrages.

Au niveau de la voie express L2, il est demandé de préserver les aménagements et équipements existants sur la coulée verte, en mettant en œuvre toutes les protections utiles et nécessaires.

Le doublement du tunnel de Saint-Louis

Lors de précipitations intenses aux extrémités du tunnel, au-delà d'une inondation du tunnel, subsiste une possibilité de glissement, de chute de blocs rocheux au titre de l'aléa mouvement de terrain.

Au niveau des aléas climatiques recensés du tunnel de Saint-Louis, environ un tiers du périmètre est concerné par un aléa inondation par la nappe lors de précipitations intenses. Presque toute la plateforme peut être impactée par un tassement différentiel généré par le retrait-gonflement des argiles.

Une mesure en faveur de l'environnement de 2 M€ HT (base juillet 2020) est prévue par le maître d'ouvrage pour le traitement des eaux et la réduction des ruissellements, ce montant ne comprend pas les mesures qui relèvent des règles de l'art.

La tête Nord de la traversée souterraine de Marseille

Lors de précipitations intenses aux raccordements et aux trémies, au-delà d'une inondation des voies, subsiste une possibilité de glissement, de chute de blocs rocheux au titre de l'aléa mouvement de terrain.

Au niveau des aléas climatiques recensés de l'entrée Nord de La Delorme, environ un tiers du périmètre est concerné par un aléa inondation par la nappe lors de précipitations intenses. Presque tout le périmètre peut être impacté par un tassement différentiel généré par le retrait-gonflement des argiles.

Une mesure en faveur de l'environnement de 7,6 M€ HT (base juillet 2020) est prévue par le maître d'ouvrage pour le traitement des eaux et la réduction des ruissellements, ce montant ne comprend pas les mesures qui relèvent des règles de l'art.

La réalisation d'un tunnel bitube

Au niveau des risques naturels, les travaux souterrains présentent un risque élevé de perturbations des écoulements des eaux souterraines (rabattement de nappe et effet barrage).

En fonction du niveau d'information actuel (paramètres hydrodynamiques), des hypothèses définies concernant les séquences géologiques (profil en long) et des hypothèses de disposition constructive, un modèle numérique simplifié a été réalisé pour évaluer un éventuel effet barrière dans le Stampien qui marque la géologie de Marseille non soumise à des risques karstiques.

A ce stade des études, l'effet barrière n'est pas notable et le tunnel bitube ainsi que la gare souterraine n'impliqueraient pas un impact significatif sur la nappe.

Au titre du risque d'inondation, le point d'accès secours aux tubes du tunnel (secteur du Canet - 14^{ème} arrondissement) est concerné par la zone inondable du PPRI (plan de prévention du risque inondation) des Aygalades.

La tête Est du tunnel (la Parette)

Il ne sera pas possible de maintenir pendant toute la durée du chantier les équipements existants au droit de la voie expresse L2 (secteur de La Parette - 12^{ème} arrondissement) dans la zone de raccordement. En revanche, il est bien prévu de conserver la hauteur libre actuelle pour le nouvel ouvrage, et de restituer les équipements à l'identique à l'issue des travaux.

Avis de l'Ae

L'Ae souligne que, bien que les incidences pour le paysage et le patrimoine soient le plus souvent localisées, le dossier indique des incidences notables en phase de réalisation comme en phase d'exploitation, pour ces entrées dans Marseille et des incidences négatives dans la traversée du quartier de Saint-Louis. L'Ae recommande donc de mieux illustrer l'insertion paysagère de ces ouvrages dans les cahiers territoriaux. L'attention portée aux séquences paysagères n'est pas assez précise pour les têtes de tunnel.

Les opérations techniques sont bien décrites dans le cahier territorial : rétablissements de voiries, murs de soutènement, installations de sécurité, assainissement, drainage, etc. Mais les mesures envisagées pour la réduction des effets sur le paysage de la tête sud de ce tunnel apparaissent à ce stade insuffisantes pour répondre aux enjeux de co-visibilité et de qualité paysagère depuis la ville, notamment depuis le belvédère créé sur l'avenue de Saint-Louis alors que l'aménagement de la tête sud du tunnel a un impact fort sur le quartier.

Les murs de soutènement et les terrasses créés pourraient faire l'objet d'un accompagnement végétal volontaire plus qualitatif. L'aménagement du belvédère depuis l'avenue Saint-Louis doit être précisé pour apprécier l'insertion paysagère et urbaine du projet.

L'Ae note que ce secteur est en outre exposé particulièrement au risque lié au transport de matières dangereuses (voies routières et canalisations de gaz) et à celui de débordement de nappe dans un contexte de présence de deux masses d'eau souterraines à faible profondeur, dont une, celle des [alluvions du ruisseau des Aygalades], est vulnérable aux pollutions de surface.

L'appréciation de la situation au regard des nuisances sonores et de la qualité de l'air à proximité du projet, très dégradée aujourd'hui du fait de la proximité des infrastructures routières et ferroviaires est, selon l'Ae, insuffisamment précise en situation avec le projet compte tenu de l'ensemble des services rendus possibles par celui-ci.

L'Ae recommande de reprendre intégralement l'intégration paysagère du secteur de Saint-Louis et l'accompagnement végétal des murs de soutènement et terrasses créés.

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

◆ Questions de la commission et réponses du maître d'ouvrage

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

La ferme (jardin du Talus) sera préservée (zone à l'ouest de la L2). En revanche, la zone à l'Est, dite « le village » ne pourra pas être conservée pendant la phase travaux. Une solution de relocalisation devra être trouvée (la démarche est en cours avec la DREAL).

◆ Commentaire de la commission

Les impacts du projet sur le paysage, le milieu naturel, et les risques naturels et technologiques sont assez limités sur la partie du projet étudiée en raison de la prédominance des linéaires de tunnel. Toutefois, les impacts recensés sont correctement identifiés comme le souligne l'Ae.

Les impacts les plus préjudiciables sont les impacts paysagers des têtes de tunnel, l'impact sur le ruisseau des Aygalades et la suppression d'espaces verts. La ferme le Talus, qui devait subir une emprise au départ ne devrait pas être impactée par les travaux (zone au sud de la voie ferrée à l'ouest de la L2), à l'inverse de la zone à l'Est, dite « le village » qui ne pourra pas être conservée pendant la phase travaux.

A ce titre, la commission d'enquête s'étonne de l'absence de contributions sur la ferme au cours de l'enquête alors qu'elle fait l'objet d'une très importante pétition : plus de 7000 signatures en faveur de sa préservation avec maintien de 2 parcelles, insistant sur la dynamique sociale et environnementale de cet « écosystème » non délocalisable (sur le site change.org).

7.3.1.4.5. Impacts fonciers

◆ Analyse et synthèse de l'ensemble des observations

La majorité des observations déposées lors de l'enquête porte sur les impacts fonciers et domaniaux du projet dans les diverses sections : tunnel Saint-Louis, entrée et sortie du tunnel bitube, la Parette.

On note en particulier la contribution déposée par la représentante du 114 Chemin Saint-Louis au Rove et Impasse de la Genestelle portant 131 lettres-type ainsi que la pétition portée par le CIQ de Saint-André. Toutes deux expriment une profonde opposition au projet et déplorent un manque d'information.

Les besoins d'informations sur les emprises foncières et les impacts sur le bâti concernent tant la phase travaux avec les aires prévues de chantier, que la phase exploitation avec les emprises définitives des voies ferrées installées ou au tracé modifié.

Parfois, le questionnement se fait plus précis sur les modalités d'acquisition des terrains (à l'amiable selon des procédés de droit privé, par voie d'expropriation).

L'impact sur le foncier est un sujet développé par les entreprises présentes dans la ZI Saint-Pierre, et appuyé par la CCI13. Il est demandé une concertation avec les acteurs économiques impactés afin de travailler sur les indemnisations et compensations nécessaires ainsi que la remise en état du foncier à la livraison des ouvrages. Il est demandé également de modifier l'emprise afin de permettre le maintien d'une entreprise installée sur le site depuis peu pour raisons géographiquement stratégiques mais ayant obtenu un permis de construire en 2018 avec avis favorable de la SNCF Immobilier.

La démolition de la cité Bassens 2 compte parmi les impacts fonciers les plus importants de l'Etoile ferroviaire marseillaise. Elle suscite des réactions de la part d'un habitant qui est opposé à la démolition et déclare ne pas avoir été informé et de l'association FNE13 qui regrette ce choix.

L'expropriation puis la démolition des bâtiments d'habitation collectifs résultent du choix de l'Etat et la SNCF pour l'option la plus au Sud, et l'atteinte à la vie des familles qui en résulte a surtout mobilisé les personnes publiques, les habitants de la cité ayant globalement ignoré l'enquête publique.

Avis des PPA

La Ville de Marseille note que le choix technique retenu par l'Etat et la SNCF de l'option la plus au Sud conduit à la démolition de la cité Bassens II. Tout en regrettant cette atteinte à la vie des familles attachées à cette cité, représentant un ensemble à taille humaine, modèle privilégié par la mairie, mais qui va disparaître, elle espère qu'une offre de logement de meilleure qualité leur soit proposée. Elle souhaite que :

- Une attention particulière soit apportée aux modalités de relogement de ces ménages ;

- Une charte spécifique garantisse, sous forme d'une MOUS (Maitrise d'Œuvre Urbaine et Sociale), la prise en compte de leurs besoins ;
- Une opération immobilière sociale, dans le même arrondissement, permette aux familles d'être relogées dans des conditions de confort améliorées, avec des loyers constants et un reste à charge équivalent, et de rester ensemble pour celles qui le souhaitent ;
- Un travail de mémoire sur cette cité et ses habitants et notamment sur le tragique accident ferroviaire qui l'a endeuillée ;
- Un travail partenarial sur le devenir des terrains d'assiette de la cité Bassens 2 qui ne seront pas utilisés au terme des travaux.

Par ailleurs, un examen plus attentif du dossier d'enquête publique fait apparaître un nouveau sujet de préoccupation pour la commune de Marseille. Ce sont les impacts fonciers du doublement de la plate-forme ferroviaire dans le secteur des Aygalades qui apparaissent assez conséquents. Une partie de ces impacts est liée à des choix d'organisation des travaux et non aux ouvrages définitifs.

Dans les phases ultérieures du projet, des solutions doivent être étudiées de façon à minimiser ces impacts, en concertation avec les riverains et la Ville de Marseille qui est disposée à faciliter les recherches foncières.

Le conseil municipal de Marseille, lors de sa séance du 10 novembre 2021, souhaite appeler l'attention du maître d'ouvrage sur le fait que la Ville sera attentive aux atteintes aux propriétés riveraines.

Lors d'un entretien, Mme. Audrey GATIAN, adjointe au maire de Marseille en charge de la Politique de la Ville et aux mobilités, souligne l'importance des points soulevés par la délibération du Conseil Municipal du 10 novembre 2021 concernant Bassens II ; elle attire l'attention sur la situation de la cité Bassens I située à proximité (risques de nuisances durant les travaux, nécessaire requalification de cette cité).

Mme. GHALI rencontrée le 21 février, souligne l'impact du projet sur les populations fragilisées du secteur et plus particulièrement sur la situation des habitants de la cité Bassens II qui souhaitent continuer à vivre ensemble. *"Leurs desiderata doivent en conséquence être contractualisés avec les institutions"*. Elle indique que le principe d'une maîtrise d'œuvre urbaine et sociale (MOUS) est retenu dans l'objectif de réaliser une résidence sociale.

Elle attire, en outre, l'attention sur 3 autres points du projet :

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

La mairie du 8^{ème} secteur de Marseille rappelle que la préparation de la ligne ferroviaire nouvelle Provence-Côte d'Azur a déjà nécessité un certain nombre d'expropriations. Elle confirme son opposition de principe à cette procédure et demande que des solutions amiables soient toujours et réellement recherchées ; chaque expropriation étant un drame humain. En dehors de la procédure spécifique d'enquête parcellaire, la mairie regrette un manque d'information sur les parcelles d'ores et déjà identifiées ; cette information permettrait de mieux appréhender l'impact sur le territoire et sur les habitants.

La Métropole AMP attire l'attention sur le fait que la démolition de la cité Bassens 2 devra être travaillée en étroite collaboration avec la ville de Marseille et la AMPM afin d'offrir un projet de relogement adapté aux ménages concernés.

◆ *Éléments de réponse figurant au dossier*

L'opération de doublement des voies à Saint-Louis s'inscrit au sein d'un habitat urbain dense, entre habitat pavillonnaire et bâti économique (activités industrielles et logistiques), avec l'insertion des têtes de tunnel dans le périmètre de protection de l'église Saint-Louis (monument historique).

Etant donné les contraintes topographiques et urbaines du site, les possibilités d'évitement des incidences de l'opération - qui nécessite des emprises en dehors du périmètre des emprises ferroviaires - sont très limités, notamment sur le bâti.

Afin de limiter l'impact du projet, une variante « Marseille nord 2 » envisageait - lors de la concertation de 2016 - le doublement du tunnel de Saint-Louis par un autre tunnel à deux voies côté Nord. Mais, les études de recalage ont démontré que la cohérence des vitesses de ligne (notamment à 140 km/h) entre voies extérieures et intérieures n'était pas assurée alors qu'elle est indispensable dans les échanges ferroviaires au Nord de Marseille.

La solution évoquée par l'Ae d'une entrée de la traversée souterraine au nord du tunnel de Saint-Louis - et qui aurait permis d'éviter un doublement du tunnel de Saint-Louis - a été présentée et éliminée en 2017 en raison d'infaisabilités techniques.

Une dizaine de bâtis doivent donc être acquis et démolis, représentant *a priori* une vingtaine de logements, et quelques commerces :

- Le long du chemin de Saint-Louis au Rove (dont impasse de la Genestelle),
- Au droit des têtes Nord (bordure du talus en déblai côté parc Brégante)
- Et au Sud du tunnel (habitations et commerces en pied d'immeuble, garages pour des emprises travaux relatifs aux ponts-routes).

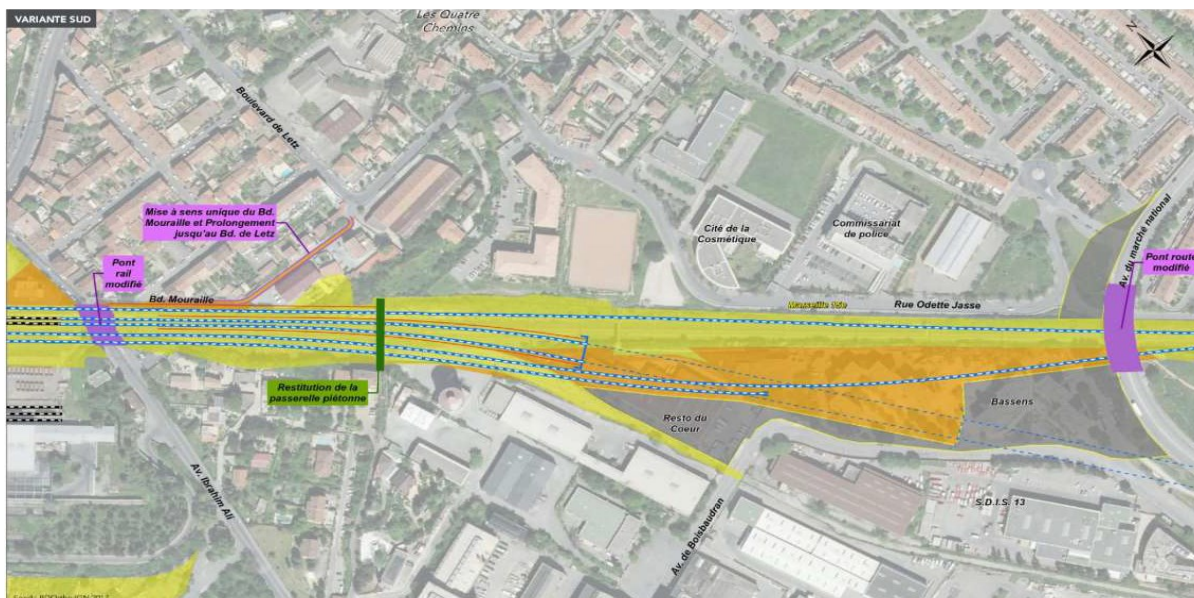


La tête Nord de la traversée souterraine de Marseille

Le traitement de la tête de tunnel de la Delorme a fait l'objet de 2 variantes :

- La variante nord qui proposait une insertion de la tête du tunnel sur le site des Restos du cœur avec maintien la cité de Bassens II,
- La variante sud qui proposait une insertion de la tête du tunnel sur l'emprise actuelle de la Cité Bassens 2 nécessitant le relogement des habitants.

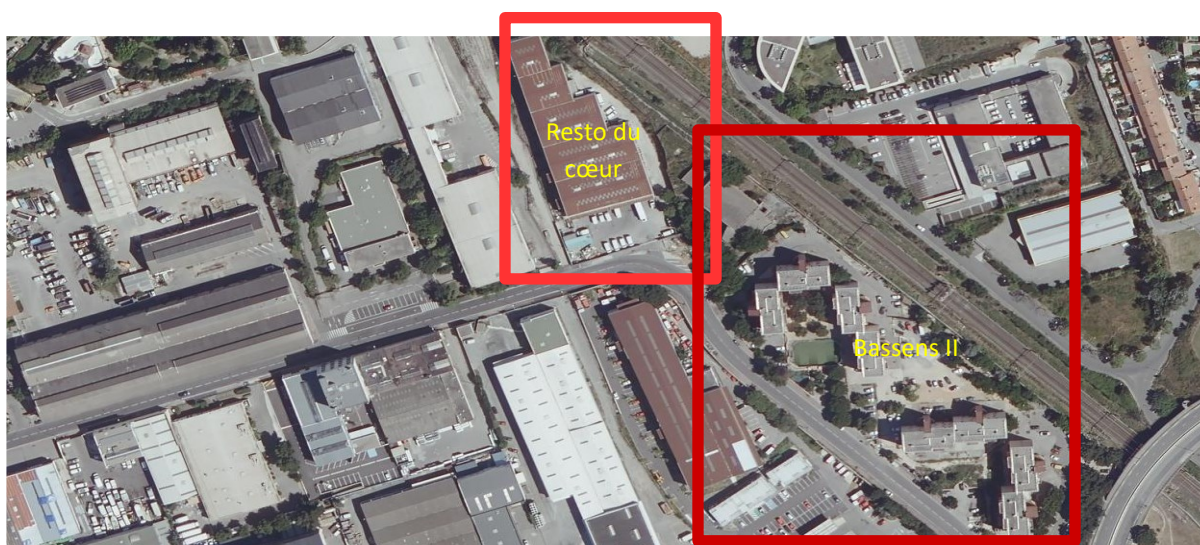
La concertation a permis de recueillir l'expression de 49 foyers de Bassens 2 (sur 93 logements au total). La majorité des habitants (27 foyers) s'est prononcée en faveur de la variante nord, qui prévoit le relogement. Cette décision a été prise à l'unanimité des participants lors du Comité de pilotage, les autorités en charge du renouvellement urbain considérant cette solution comme une opportunité.



La zone retenue pour l'opération est un espace à dominante industrielle et logistique, le bâti économique est étroitement intriqué avec de l'habitat social collectif et de l'habitat pavillonnaire.

Pour sa réalisation, la variante Sud nécessite la mise à quatre voies de la ligne existante au Sud du tunnel de Saint-Louis précédemment évoquée, la création de tranchées ouvertes et couvertes et la maîtrise foncière de terrains avoisinants comme le terrain d'assiette de la cité Bassens 2.

Lors de la concertation de 2019, une variante « Nord » prévoyait que la tête de tunnel soit positionnée au niveau du bâtiment des « Restos du Cœur » avec des travaux réalisés sur une zone allant d'environ 100 mètres au Sud du tunnel de Saint-Louis jusqu'aux Restos du Cœur. C'est la variante « Sud » qui est finalement choisie, avec la tête de tunnel située sur le site de la cité Bassens 2.



En effet, la dernière concertation⁶ menée avec les habitants en 2021, la prise en compte des enjeux d'aménagements urbains et l'analyse des enjeux territoriaux avec les élus ont permis au comité de pilotage⁷ du 12 juillet 2021 de retenir définitivement la variante Sud et de s'engager sur la mise en place d'une MOUS (maîtrise d'œuvre urbaine et sociale) pour travailler au relogement des habitants de la cité.

Les acteurs du renouvellement urbain (Etat, Métropole, Ville) considère que dans le cas particulier de la résidence Bassens 2, son isolement rend difficile une requalification durable de la résidence et privilégie plutôt une logique de relogement des habitants et une réorientation de la vocation de cet espace.

L'opération de Marseille Nord - La Delorme impose donc de reloger les habitants de la cité Bassens II dans le cadre de la politique de renouvellement urbain et acquérir trois bâtis économiques : les Restos du cœur qui nécessitent d'être relocalisés, la démolition des bâtiments de l'entreprise de contrôle technique automobile DEKRA au droit du pont rail de l'avenue Ibrahim Ali (anciennement avenue de Aygalades) et la démolition d'un entrepôt logistique au Sud-Est du pont-route de l'avenue Gaffarel.

Néanmoins, ce choix de la solution Sud limite les impacts sur des voies latérales, comme la rue Odette Jasse, dont la largeur actuelle peut être maintenue par la mise en place de murs de soutènement, et évite la reprise du pont du Marché d'intérêt national des Arnavaux.

La tête Est du tunnel (la Parette)

La ZI Saint-Pierre a fait l'objet d'un travail partenarial avec la CCI pour évaluer le fonctionnement des entreprises dans ce secteur. Le terrain d'une partie des entreprises devra être acquis. Par ailleurs il s'engage à modifier l'emprise afin de permettre le maintien de l'entreprise SONEPAR installée sur le site depuis peu. Le projet présenté à l'enquête prévoit un mur de soutènement au droit de l'entreprise, à la place d'un talus de remblai, pour éviter de toucher le bâti. Les études d'AVP (et les rencontres à mener avec les entreprises et la CCI) permettront de déterminer si ce dispositif est suffisant au regard des contraintes de fonctionnement de l'entreprise (parking ...) et des contraintes de maintenance de l'infrastructure ferroviaire.

Un observatoire comptable pourra être mise en place avec les entreprises présentes sur le site pendant les travaux, afin d'évaluer si ces derniers ont un impact sur leur activité économique. Si cet impact est avéré, une prise en charge par le projet sera envisagée.

6 L'Etat et la Métropole ont privilégié la seconde option, mais le garant de la concertation (désigné par la Commission nationale du débat public) a alerté sur la faible participation des habitants à la concertation de 2019. Les deux variantes ont donc été à nouveau présentées au public en 2021. Les habitants de la cité Bassens II ont émis des opinions partagées entre les deux variantes.

7 Présidé par le préfet de la région Provence-Alpes-Côte-d'Azur, le comité de pilotage (COFIL) assure le pilotage et la validation générale des études des projets jusqu'à leur mise à enquête d'utilité publique. L'appui au comité de pilotage et la préparation de ses réunions sont assurés par un comité technique (COTECH).

Le COFIL avec le COTECH et les trois COTER (comités territoriaux - un par département) constituent les instances de gouvernance du projet LNPCA définie par les textes réglementaires et la convention de financement des études préalables à l'enquête d'utilité publique.

Avis de l'Ae

L'Autorité environnementale (Ae) notait dans son avis " L'entrée nord conduira à la destruction de la cité Bassens 2 et au relogement de ses habitants" ajoutant une note (n°18) en bas de page " Après des hésitations des habitants concernés et de la mairie, il a été exposé aux rapporteurs que le choix avait été finalement été tranché suite à des problèmes de sécurité publique, ce qui ne figure pas dans le dossier."

Avis du SGPI

Le SGPI dans son rapport de contre-expertise indiquait dans une partie concernant les risques sociaux (6.7) : " Même si la destruction de la cité Bassens 2 a été actée comme option lors du processus de concertation, le relogement des habitants est toujours compliqué à gérer et devra associer les bailleurs sociaux.

D'autre part, le périmètre des coûts et compensations figurant au bilan de l'opération et liés à ces relogements n'est pas clairement identifié".

Il soulève d'autres difficultés possibles liées au foncier. Même si peu d'acquisitions foncières sont prévues à l'échelle du projet des phases 1 et 2, leur évaluation à 2% du coût total du projet LNPCA paraît faible. Dans les Bouches-du-Rhône, elles concernent le secteur de Saint-Louis.

◆ Questions de la commission et réponses du maître d'ouvrage

La Delorme / Démolition resto du cœur / Bassens

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

Au stade actuel des études, et avant la phase AVP qui cherchera à minimiser les impacts, il serait nécessaire d'acquérir des « fond de jardin » en bordure de voie ferrée entre l'avenue Ibrahim Ali et la passerelle des Maures, le garage automobile dans l'angle voie ferrée-avenue et le centre de contrôle auto à côté de l'ancienne gare de St Louis.

L'Entrepôt des Resto du Cœur sera directement impacté par le projet. Des solutions de relocalisation seront recherchées avec l'aide de la CCI et de la Métropole.

56 - Quel est le coût estimé de la démolition et du relogement des habitants de Bassens 2 ? Quel est le plan de financement de l'opération et son échéancier ? Quel est le montant de la participation de SNCF Réseau ? (Pour rappel, il est indiqué un montant de 225 M€ au titre du raccordement Marseille Nord sans autres précisions- pièce F2, p.20; il est d'autre part indiqué un montant de 13,2 M€ dont 5 M€ pour la participation au projet de relogement - pièce C1 – Incidences et mesures du projet- p.133).

« Dans le cadre de l'évaluation financière ..., 225 M€ ont été prévus pour le raccordement du tunnel souterrain à Marseille nord, au droit de la Delorme...La part provisionnée pour la démolition et le relogement des habitants de Bassens II a été intégrée à la fois dans la rubrique foncière de cette opération et dans la provision pour risque globale...Ces coûts sont donc bien chiffrés et provisionnés sachant qu'ils concernent plusieurs types d'indemnisation: acquisition foncières, frais de relogement, frais de Maitrise d'œuvre urbaine et sociale, indemnités annexes éventuelles (bail emphytéotique, gardiennage...), démolition...Le plan de financement de l'opération démolition et relogement des habitants de Bassens II est le même que celui de l'ensemble des opérations du projet des phases 1 & 2 LNPCA : 40% de part État 40% de part assurée par les collectivités, 20% attendus de l'Union Européenne. »

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

Le processus de relogement prévu à ce stade est le suivant :

1. *Signature du protocole d'intention par l'État, la Métropole Aix-Marseille-Provence, la Ville de Marseille, SNCF Réseau, CDC Habitat Social et Marseille Habitat.*
2. *Etablissement d'une convention de préfinancement de la Maîtrise d'Œuvre Urbaine et Sociale...*
3. *Identification / formalisation des éventuelles dispositions d'accompagnement ...*
4. *Préparation de la MOUS par CDC Habitat Social, gestionnaire de la résidence...*
5. *Engagement par CDC Habitat Social de la MOUS, ...*
6. *Engagement des réflexions ...pour identifier une ou des opération(s) de construction neuve destinée(s) en priorité au relogement des habitants qui souhaitent rester ensemble ; ...*
7. *Etablissement d'une convention entre SNCF Réseau et CDC Habitat Social ...*
8. *Négociation, pour l'établissement d'une convention(s) de financement*
9. *Signature de la ou des convention(s) de financement visée(s) ...*
10. *Signature et mise en œuvre de la convention opérationnelle mentionnée au point (g). ...*

L'élaboration du protocole d'intention est pilotée par l'État, sous l'égide du préfet de région Provence-Alpes- Côte d'Azur.... Différentes versions du protocole d'intention ont ainsi pu être élaborées, dont la dernière en date du 24 mars 2022. L'objectif est de signer le protocole d'intention au plus tôt, pour engager la MOUS en 2022.

Outils de maîtrise foncière : expropriation, occupation temporaire

49 - Quelles sont ou seraient vos nouvelles modalités pratiques de concertation ou de communication continue, notamment sur les outils de maîtrise foncière susceptibles d'être mis en œuvre en amont des phases réalisation et exploitation (acquisition foncière à l'amiable, par voie d'expropriation, autorisation d'occupation temporaire au sens de la loi du 29 décembre 1892) ?

Les études d'avant-projet permettront de définir les surfaces nécessaires, tant pour la situation définitive que pour la phase de réalisation des travaux. Ces éléments seront étudiés en lien avec le territoire...dans le cadre de la concertation continue, pour converger vers une solution partagée. A la suite de cette phase d'avant-projet, une enquête parcellaire sera menée, à l'issue de laquelle les propriétaires concernés seront individuellement contactés, soit pour l'acquisition de tout ou partie de leur bien, soit pour des occupations temporaires.

- *Acquisitions définitives : le principe de base est d'aboutir à une acquisition à l'amiable. En l'absence d'accord, c'est le juge de l'expropriation qui prononcera le montant des indemnités,*
- *Occupations temporaires : l'objectif est d'aboutir à des solutions à l'amiable sur les conditions d'occupation et du montant des indemnités versées. En l'absence d'accord, le préfet prendra un arrêté d'occupation temporaire et fixera le montant des indemnités.*

◆ *Commentaires de la commission*

Parmi les observations et avis recueillis, les contributions des particuliers montrent que la concertation continue organisée à leur profit par le maître d'ouvrage ne donne pas les résultats escomptés. Des personnes publiques et des associations comme les CIQ s'en inquiètent.

Les travaux ne commenceront pas avant 2028 ; durant ce temps, une nouvelle stratégie de communication avec les personnes publiques et privées, mieux ciblée en fonction des enjeux et des attentes, doit être mise en place.

Si le sursis à statuer évoqué par le MOA permet de geler le devenir des terrains riverains de la ligne PLM (mise en sursis des demandes d'urbanisme et des demandes d'autorisation de « travaux, constructions ou installations ») pour préserver les emprises potentiellement nécessaires, ce sursis ne peut excéder 2 ans. D'où, l'importance d'une communication correctement ciblée et sincère au cours de la période 2022-2028.

Dans le quartier de La Delorme (15^{ème} arrondissement), les divergences entre les partenaires sur le dossier de Bassens II, et les inquiétudes et regrets officiellement exprimés par la Métropole et le conseil municipal de Marseille, révèlent l'importance de l'enjeu social associé à l'opération de relogement des habitants de la cité.

Le maître d'ouvrage doit rester vigilant et veiller à une communication régulière adaptée vers les parties prenantes, notamment pendant les études d'avant-projet.

7.3.1.4.6. *Impacts socio-économiques*

◆ *Analyse et synthèse de l'ensemble des observations*

Une vingtaine de personnes (particuliers et associations) s'expriment sur l'impact économique du projet et évoque le coût élevé de l'opération. Ce coût élevé est controversé, d'autant qu'il pourrait s'accroître de façon très significative si les travaux mettent à jour de nouveaux éléments contraignants.

Les contributeurs considèrent que les coûts annoncés sont sous-estimés pour assurer la prise en compte de tous les aléas. Outre les contributions de l'Etat, des régions et des départements, la part des contribuables locaux reste considérable d'autant qu'une grande partie d'entre eux ne seront pas desservis car cette ligne sera principalement utilisée par des gens extérieurs au territoire.

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

Pour le secteur de la Parette, il est demandé une concertation avec les acteurs économiques impactés afin de travailler sur les indemnisations et compensations nécessaires ainsi que la remise en état du foncier à la livraison des ouvrages.

Avis des PPA

La mairie du VIII^{ème} secteur de Marseille demande d'instaurer des clauses d'insertion dans les marchés passés pour réaliser ce gigantesque projet, en particulier au bénéfice des populations des quartiers qu'il traverse, est indispensable et y contribuera grandement.

◆ *Éléments de réponse figurant au dossier*

La tête Nord de la traversée souterraine de Marseille

Les travaux permettent la création d'emplois directs pour satisfaire les besoins de main-d'œuvre des entreprises, notamment dans les domaines du génie civil, des terrassements et des équipements ferroviaires.

En concertation avec les organismes de gestion de l'emploi et les organismes de formation, et en prévoyant des clauses d'insertion de la main d'œuvre locale dans les marchés de travaux, des emplois à la main d'œuvre locale peuvent valablement être proposés avec un certain pourcentage des postes aux personnes en insertion. Ces opportunités peuvent bénéficier aux populations actives de Marseille et de la métropole Aix-Marseille-Provence.

La réalisation d'un tunnel bitube

Une provision estimée à plus de 100 millions d'euros est réservée à l'analyse des risques identifiés par le maître d'ouvrage concernant les tunnels ; ces aléas sont les suivants :

- Les contraintes géologiques, sondages géotechniques, pollution des sols,
- Les réseaux à dévier qui n'auraient pas été identifiés,
- L'indisponibilité de matériel pendant la phase travaux (tunnelier),
- Les risques d'évolutions de programme conduisant à des travaux complémentaires,
- Les mesures à prendre en cas de nuisances occasionnées par les travaux,
- Les incertitudes liées au phasage des opérations, y compris son articulation avec les autres projets,
- La nécessité de maîtriser les délais,
- La mise en œuvre de la stratégie d'évacuation des matériaux, privilégiant le transport ferroviaire,
- Une éventuelle crise médiatique conduisant à des remises en cause majeures,

En phase « avant-projet (AVP) », l'étude de certains risques va être plus approfondie :

- Risques liés à des évolutions de programme technique significatives,
- Risques liés à des évolutions réglementaires ou normatives,
- Risques liés à l'insertion des travaux en relation avec les autres projets et travaux de l'axe,
- Risques liés à des évolutions et des tensions sur les prix de certains marchés.

Avis du SGPI

En s'appuyant sur le rapport de contre-expertise du dossier d'évaluation socio-économique présenté par le maître d'ouvrage, le SGPI met en relief la sensibilité des résultats aux dépassements de coût du projet et recommande que la provision pour risques soit portée à un niveau correspondant au stade actuel des études, particulièrement pour les travaux souterrains.

En effet, compte tenu du niveau d'avancement des études préalables pour [*la traversée souterraine de Marseille*], le niveau de provision pour risques identifiés (PRI) semble faible alors que les principaux risques identifiés sont les aléas sur travaux souterrains avec la découverte de contraintes géologiques non identifiées susceptibles de remettre en cause des conditions d'exécution du chantier, principalement l'utilisation de tunneliers. Le dossier ne fournit pas de résultats d'analyses fines et récentes ou de sondages, et les références à des travaux antérieurs sont limités.

En règle générale, aux estimations techniques des travaux doivent être associés une somme à valoir (SaV) relative à l'appréciation des imprécisions du projet à un stade donné de l'étude et une provision pour risques techniques non identifiés (PRI) destinée à couvrir les incertitudes du projet. La PRI de 15% proposée paraît insuffisante à ce niveau d'études, et à ce stade, un taux de 25% serait justifié pour les travaux souterrains.

◆ *Commentaire de la commission*

Les quatre opérations de l'axe grande vitesse de l'étoile ferroviaire marseillaise se résument à des creusements de tunnel, des bifurcations dénivelées et des modifications de plans de voies.

Leurs conséquences socio-économiques sont négatives en phase travaux avec les interruptions temporaires de voies routières et ferrées créant une gêne pour les activités économiques, et positives en phase d'exploitation en contribuant à la qualité de l'offre ferroviaire.

Ces quatre opérations sont aussi des investissements publics de transport dont les impacts socio-économiques sont évalués par le SGPI.

Evaluer des investissements publics consiste à apprécier les impacts économiques, sociaux, environnementaux, scientifiques, institutionnels et autres, qu'ils produisent.

Ce type d'évaluation porte aussi sur la conception, le pilotage et la gestion opérationnelle de ces investissements. Des approches quantitatives (statistiques, économétriques), qualitatives (analyse documentaire, monographies, etc.) ou une combinaison de ces méthodes sont utilisées.

Pour rappel, le travail d'optimisation socio-économique réalisé pour le doublement du tunnel de Saint-Louis amène à maintenir en phase 2 du projet LNPCA cette opération d'un montant d'investissement de 111 M€ bien qu'elle présente une valeur actuelle nette socio-économique négative (VAN-SE) de 80 M€.

Mais, en augmentant la capacité de la ligne à Marseille Nord, le doublement du tunnel rend possible le développement de projets complémentaires autour de Marseille pour lesquels le SGPI prévoit une VAN-SE positive de l'ordre de 10 M€.

Evaluer des investissements publics consiste à apprécier les impacts économiques, sociaux, environnementaux, scientifiques, institutionnels et autres qu'ils produisent.

Ce type d'évaluation porte aussi sur la conception, le pilotage et la gestion opérationnelle de ces investissements. Des approches quantitatives (statistiques, économétriques), qualitatives (analyse documentaire, monographies, etc.) ou une combinaison de ces méthodes sont utilisées.

Pour rappel, le travail d'optimisation socio-économique réalisé pour le doublement du tunnel de Saint-Louis amène à maintenir en phase 2 du projet LNPCA cette opération d'un montant d'investissement de 111 M€ bien qu'elle présente une valeur actuelle nette socio-économique négative (VAN-SE) de 80 M€.

Mais, en augmentant la capacité de la ligne à Marseille Nord, le doublement du tunnel rend possible le développement de projets complémentaires autour de Marseille pour lesquels le SGPI prévoit une VAN-SE positive de l'ordre de 10 M€.

7.3.1.4.1. *Multimodal*

◆ *Analyse et synthèse de l'ensemble des observations*

Sans objet

◆ *Éléments de réponse figurant au dossier*

Sans objet

◆ *Questions de la commission et réponses du maître d'ouvrage*

Sans objet

◆ *Commentaire de la commission*

Sans objet

7.3.1.5. Analyse de la commission

NUISANCES CHANTIER

Pour répondre aux inquiétudes des habitants, le maître d'ouvrage se réfère au dossier d'enquête qui expose assez clairement les diverses nuisances auxquelles risquent d'être exposés les riverains des zones de chantier.

Il déclare que les expertises et mesures doivent se poursuivre sur tous les bâtiments sensibles, que le cahier des charges des entreprises comportera des obligations pour réduire les nuisances et que tous les moyens seront mis en œuvre pour l'information de la population.

Il propose la mise en place d'une « maison du projet », local dédié permettant au public de venir s'informer sur l'opération et sur l'avancement des travaux. Ce dispositif sera présenté au public avant le démarrage du chantier

Toutefois, les mesures annoncées face à l'étendue et à l'intensité des nuisances sonores, des vibrations, et des problèmes de circulation en phase chantier (trafic de camions), répartis sur douze arrondissements de Marseille sont contestées sur plusieurs points :

- La poursuite des études et des diagnostics tout au long du chantier, reporté à plus tard la découverte d'éventuels problèmes, ce qui inquiète les riverains.
- Les études des nuisances sonores sont controversées car les mesures ne tiennent pas compte de toutes les sources de bruit (multi-exposition) et de leur évolution prévisible à terme.
En réponse à l'avis de l'AE qui demande d'approfondir les études sur les incidences sonores du projet à court, moyen et long terme (2050), conformément à la réglementation ferroviaire qui requiert de conduire les études jusqu'à 20 ans après la mise en service des projets, le Mo répond que l'étude s'en tient aux obligations réglementaires en vigueur.
- Les études ont été faites en période de faible fréquentation (Début février 2021, année de COVID et d'obligation de télétravail pour les entreprises).
- Le dossier affiche clairement que les mesures de réduction ne sont pas nécessaires quand le chantier est temporaire, ce qui n'est pas applicable au chantier du projet qui va durer plusieurs années selon les quartiers et près de 13 ans en centre-ville sans compter les imprévus.

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

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

OFFRE FERROVIAIRE

L'amélioration de l'offre ferroviaire est accueillie très favorablement, avec une forte demande sur les trains du quotidien. La construction des tunnels est un élément majeur de cette amélioration car elle permet d'éviter les croisements en isolant les axes des grandes lignes (Marseille/Toulon/Nice), de réserver des zones de remisage à l'écart des voies, d'accroître la capacité des lignes ferroviaires en augmentant le trafic des TER, et d'améliorer la vitesse et la régularité des trains.

Pour répondre à la demande qui dépasse le cadre strict du projet LNPCA, un projet complémentaire devrait s'intéresser à la diversification des haltes sur les divers itinéraires, ce qui contribuerait à accroître le transfert modal de la voiture sur le train.

GARE, HALTES ET INTEGRATION URBAINE

Haltes de Saint-André et d'Arenc

Dans le corridor Ouest, la création de la halte Saint André et le doublement de la halte d'Arenc, apporteront des améliorations concernant la desserte des quartiers, pour les usagers comme les riverains.

Concernant le fret ferroviaire, SNCF Réseau confirme que le nombre de trains restera stable, soit 13 par jour, dans le projet LNPCA, phases 1 & 2.

Saint-Charles :

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

Toutefois, malgré toutes les attentes, il est difficile de parler d'un projet d'ouverture à 360°, car les connexions vers le Nord et vers l'Est restent réduites :

- Un tunnel piéton, d'une quinzaine de mètres de large, prévoit de relier le boulevard Voltaire au sud à la rue Honnorat au Nord. Ce passage desservant les quais sera vraisemblablement fermé la nuit. Il débouche côté Belle de Mai sur une bande piéton étroite qui rejoint la gare.
- Une réduction du tunnel du Boulevard National améliore sensiblement la façade Est de la gare, sans que l'on puisse parler de nouvelle connexion.

Le projet mériterait d'être plus ambitieux soit par une couverture partielle du faisceau des voies à l'image de la gare TGV de Nantes, soit par une passerelle paysagère, soit par un traitement plus ambitieux du passage souterrain : plus large, place pour des activités et des services, ouverture permanente sécurisée.

INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES

Concernant la suppression du passage à niveau de la rue Condorcet (PN 2), qui rencontre une vive opposition de la population du quartier de Saint André, la commission prend acte de la note complémentaire transmise par SNCF Réseau, suite à la réunion du 23 mars 2022.

- SNCF Réseau maintient la nécessité de fermeture du PN pour des raisons de sécurité dans un contexte d'augmentation du trafic
- SNCF réseau a étudié les propositions alternatives présentées par M. Briand du CIQ de Saint André : Aménagement de voirie pour dissocier les flux automobiles sur la D4 et réduire le

flux de véhicules qui empruntent le passage à niveau ; Déplacement des voies ferrées en bordure de l'autoroute pour les éloigner des riverains (zones réservées au PLU) ; Passage en souterrain des voies ferrées. Après étude SNCF Réseau a estimé que ces solutions alternatives n'étaient pas réalisables.

- L'accès au quartier sera réalisé par un pont rail réalisable techniquement Bd Cauvet, selon 3 variantes, avec une circulation des véhicules légers et bus par la Traverse du Chemin de fer, et la Traverse du Pas du Faon. Ce schéma de circulation est critiqué par les habitants de Saint André, en raison de l'étroitesse de ces voies et des nuisances nouvelles pour les riverains. SNCF Réseau privilégiera la variante qui permet la meilleure giration.
- La Métropole AMP, responsable des transports n'a pas présenté dans le dossier d'enquête de schéma de circulation (desserte Bus du quartier et tracé du futur tramway), ni engagé pour le moment de concertation avec la population.

La Commission d'enquête regrette qu'après deux concertations publiques, aucune solution satisfaisante et concertée n'ait été présentée dans le dossier d'enquête du projet LNPCA. Le fait que la Métropole responsable des transports en commun, n'ait apparemment pas pris une décision définitive sur le tracé du tramway qui desservira la halte Saint-André et la desserte bus du quartier, laisse planer des incertitudes sur son enclavement après la suppression du PN 2.

Concernant le raccordement envisagé du GPMM aux voies littorales et un développement éventuel du fret ferroviaire, SNCF Réseau a, dans sa réponse au PV de synthèse fourni des éléments intéressants :

- En cohérence avec les décisions du COPIL, le GPMM a publié le 27 février 2022 une consultation afin de mobiliser une mission d'Assistance technique à Maîtrise d'Ouvrage relatif à la reconstitution des fonctionnalités du Canet visant à « conduire les études techniques et socio-économiques permettant de choisir et de justifier le programme d'accès ferroviaires le plus pertinent, de mettre en forme les programmes correspondants, de défendre techniquement et d'ajuster ces programmes lors des phases de concertation et d'enquête publique. » : <https://www.marchesonline.com/appels-offres/avis/programmation-des-amenagements-ferroviaires-desbassins/ao-8672138-2>
- Les deux objectifs de temporalité suivants sont mentionnés dans le cahier des charges de cette mission de programmation des aménagements ferroviaires des bassins Est Mourepiane Phase 2 du GPMM : ☐ « A l'horizon 2026-2027, la réouverture de la rampe de Mourepiane est la solution envisagée pour accueillir les trains longs de fret. ☐ Compte tenu des contraintes opérationnelles de cette solution pour les trains lourds, il est donc envisagé de coupler cet accès avec l'allongement des voies du faisceau fret d'Arenc à compter de 2030-2031.
- Cette solution permettrait, à l'horizon 2030, de disposer de 2 accès ferroviaires à la zone portuaire complémentaires et pérennes. » La remise en service de la rampe de Mourepiane nécessiterait un investissement de la part de SNCF Réseau et de ses partenaires pour la partie extérieure au port et de la part du GPMM pour reconstituer un faisceau de réception au sein des emprises du port, connecté au terminal de transport combiné de Mourepiane.
- Ces investissements indépendants du projet, prévus à la fois sur le périmètre du GPMM et du Réseau Ferré National (RFN) visant pour SNCF Réseau à reconduire les fonctionnalités et les volumes de trafic existants au Canet, doivent faire l'objet de procédures d'autorisation spécifiques et notamment d'une étude d'impact, correspondant à un projet à part entière. Ce projet devrait faire l'objet d'une concertation durant le 2nd semestre 2022 puis d'une

enquête publique spécifique, avec le GPMM en qualité de chef de file des procédures et de la concertation.

La Commission d'enquête est satisfaite que ces informations précises et importantes soient délivrées au public concerné. Elle regrette cependant qu'elles n'aient pas figuré dans le dossier d'enquête.

La Commission d'enquête regrette également que ces deux projets, celui de la LNPCA et celui du GPMM, qui concernent tous deux la ligne Arenc - l'Estaque et qui font l'objet d'études depuis des années, dans le cadre d'un partenariat entre la SNCF et le Port, n'aient pu être coordonnés et synchronisés pour proposer une solution globale pour la traversée de Saint André.

NUISANCES EXPLOITATION

En phase d'exploitation, le projet devrait mettre fin à de nombreuses nuisances. Toutefois les riverains craignent une augmentation du bruit liée à l'intensification de la fréquentation des gares (+ 50% de voyageurs attendus à la gare Saint-Charles et nouvelle fréquentation de la halte Saint-André), et à l'augmentation de la cadence des trains voyageurs et peut être du fret à terme.

A ce titre, la commission regrette qu'il n'y ait pas de carte de risques concernant la traversée de Saint-André alors qu'elles existent pour d'autres secteurs.

Les mesures mises en place dès le début des travaux permettront d'évaluer précisément les niveaux de nuisances à l'achèvement des travaux dans tous les quartiers traversés.

Ces mesures doivent être systématiques, afin de valider, ou d'ajuster les mesures proposées en matière de protection phonique, de réduction des vibrations (revêtement des rails), ou d'autres nuisances pouvant donner lieu à des mesures compensatoires.

Les modifications des plans de circulation à Saint-André (traverse chemin de fer), aux Aygalades pour le CTN, où à la Parette pour la ZI Saint-Pierre, qui ont déjà fait l'objet de réflexions complémentaires (réponse du Maître d'ouvrage point par point), nécessitent un travail en commun des partenaires, en particulier avec les communes et la Métropole AMP responsable des transports, pour mettre en place les aménagements adaptés.

IMPACT PAYSAGER, MILIEU NATUREL

Les impacts du projet sur le paysage, le milieu naturel, et les risques naturels et technologiques sont assez limités sur le territoire traversé qui est très urbanisé, mais ils sont clairement identifiés dans le dossier de projet.

Plusieurs points sensibles sont soulevés lors de l'enquête et nécessitent une attention particulière :

- Les avis divergents sur le traitement du parvis voyageurs de la nouvelle gare. Il apparaît dans le dossier comme une couverture du parking avec un traitement paysager de surface alors que la Métropole AMP demande un espace de pleine terre, incompatible avec le parking. La demande d'espaces verts de pleine terre est une forte demande exprimée lors de l'enquête. Le Maître d'ouvrage confirme que les études actuellement à un stade préalable vont évoluer vers une solution qui puisse satisfaire tous les partenaires.
- L'impact paysager des têtes de tunnel nécessite une étude d'insertion, en particulier dans les périmètres de protection des monuments historiques (Eglise Saint-Louis).

- L'impact sur le ruisseau des Aygalades découle de la réorganisation du schéma de desserte du CTN. Cet impact devra être apprécié lorsqu'une solution définitive sera arrêtée.
- Le faisceau d'Arenc inséré entre les nouveaux quartiers d'Euro méditerranée et le port exerce un impact paysager très préjudiciable sur la façade littorale. Dans les éléments de réponse figurant au dossier, SNCF Réseau informe qu'une concertation est prévue avec AMP et Euro méditerranée. La commission considère que dans le cadre du projet, les limites du site qui sont modifiées méritent un traitement paysager.
- Sur la colline Saint-Jean du désert, le Maître d'ouvrage confirme la nécessité de supprimer un EBC « pour une installation temporaire de chantier ». Compte tenu de la rareté des espaces boisés dans le périmètre d'intervention, il serait souhaitable de réduire l'emprise aux surfaces strictement nécessaires pour l'accès à la zone de travaux, et de pouvoir préserver un carré de nature qui n'aura plus aucune valeur après travaux.

IMPACT FONCIER

Le projet n'a pas un impact foncier considérable car l'édification de la nouvelle gare Saint-Charles et ses aménagements restent localisés sur des terrains appartenant à la SNCF et les sections en tunnel ne nécessitent pas d'acquisitions foncières, toutefois, il touche un nombre assez conséquent de constructions à usage de logements et d'activités.

Les emprises sont principalement localisées sur la halte Saint-André, sur le doublement du tunnel Saint-Louis et aux abords des têtes de tunnels :

- Acquisitions foncières de l'emprise de la halte de Saint André, située sur un emplacement réservé au bénéfice de la Métropole AMP, et occupé par une entreprise,
- 20 habitations individuelles, représentant 30 à 40 logements, impactées dans le cadre du doublement du tunnel Saint-Louis,
- 93 logements démolis dans la cité Bassens 2, à l'entrée Nord du tunnel de Marseille,
- 30 à 40 entreprises ou services publics réparties entre le tunnel Saint-Louis, l'entrée Nord du tunnel de Marseille, et la Parette,
- Des emprises travaux (zones de chantier, emprises circulation d'engins, ...) exploitées en occupations ou acquisitions temporaires (ex : pharmacies militaires).

A ce propos, les observations et les avis des particuliers lors de l'enquête, montrent que la concertation organisée par le maître d'ouvrage ne donne pas les résultats escomptés. De nombreuses questions ont été posées à l'enquête pour préciser les emprises et les modalités d'expropriation, partielle ou totale ? Indemnisation ? Des personnes publiques et des associations comme les CIQ s'en inquiètent. Le Maître d'ouvrage interrogé sur ce point répond que l'étude est à un stade qui ne permet pas de préciser les emprises. Toutefois, étant donné que les travaux ne commenceront pas avant 2028, il reste assez de temps pour mettre en place une nouvelle communication, régulière et adaptée, avec les parties prenantes, avant et pendant les études d'avant-projet.

Dans plusieurs quartiers, les impacts ne se limitent pas aux emprises et démolitions mais nécessitent des relogements, des délocalisations et des réaménagements de voirie qui ont des incidences plus lourdes :

- Dans le quartier de La Delorme (15ème arrondissement) : les divergences entre les partenaires sur le dossier de Bassens II, et les inquiétudes et regrets officiellement exprimés par la Métropole AMP et le conseil municipal de Marseille, révèlent l'importance de l'enjeu social associé à l'opération de relogement des habitants de la cité,

- Le CTN reste en attente d'une solution qui garantisse le fonctionnement du centre en phase chantier et son rétablissement rapide en phase exploitation,
- La ZI Saint-Pierre demande une modification de desserte compatible avec les usages des activités en place,
- Plusieurs maisons isolées touchées par le projet, demandent également plus d'information et la participation à la concertation.

Pour l'intégration urbaine et l'acceptation sociale des opérations foncières, il est nécessaire de mettre en place des modalités comprises et partagées par les parties prenantes.

La Commission regrette qu'il n'y ait pas eu, dans le dossier soumis à enquête, de plan indicatif avec les zones d'expropriation, les zones d'espaces réservées, ...

IMPACT SOCIO-ECONOMIQUE

La transformation de la gare Saint-Charles est un atout économique très favorable au développement et à la mise en valeur de la ville de Marseille et aux activités situées aux abords de la nouvelle gare. Toutes les opérations en cours sur le quartier de la gare, élargi au centre-ville de Marseille, sont à même d'encadrer ce développement. Mais d'ores et déjà, la diversification des activités internes à la gare, ainsi que l'ouverture du parvis voyageurs de plain-pied avec les boulevards sont susceptibles de créer une nouvelle dynamique économique des quartiers environnants.

Le renforcement de la desserte de la halte d'Arenc et la création d'une halte ferroviaire et d'un pôle d'échanges à Saint-André contribueront à améliorer la desserte des quartiers du Corridor ouest, actuellement mal reliés au centre-ville. L'augmentation des fréquences des TER et l'amélioration de la régularité profitera également aux usagers actifs de Côte bleue qui travaillent dans le centre de Marseille. Les impacts de la fermeture du PN 2 de Saint-André sur les activités économiques du quartier (commerçants, entreprises) devront être traités dans le cadre du schéma de circulation qui sera mis en place par la Métropole AMP.

Les opérations de creusement de tunnel ont quant à elles des conséquences socio-économiques négatives en phase travaux avec les interruptions temporaires de voies routières et ferrées créant une gêne pour les activités économiques, mais les incidences sont positives en phase d'exploitation en contribuant à la qualité de l'offre ferroviaire. Ces opérations sont aussi des investissements publics de transport dont les impacts socio-économiques sont évalués par le SGPI qui donne un avis sur la conception, le pilotage et la gestion opérationnelle de ces investissements, et une appréciation des impacts économiques, sociaux, environnementaux, scientifiques, institutionnels et autres qu'ils produisent.

La démarche proposée par le maître d'ouvrage à la Parette, d'engager une concertation continue avec l'ensemble des acteurs du secteur, avec le concours de la CCI, dès la phase Avant-Projet des études et jusqu'à la phase de travaux, devrait être élargie à l'ensemble des acteurs économiques impactés par le projet : à Saint-André (commerces, entreprises, Concession HYUNDAI) ou aux Aygaldes (garage).

MULTIMODAL

La dimension multimodale du projet est incontestable mais difficile à apprécier car elle repose en grande partie sur des projets qui ne sont pas encore arrêtés

- Plan de circulation de Saint-André et passage du tramway
- Tramway du boulevard national
- Nouveau programme de desserte en bus

- Pistes cyclables programmées, etc...
- Plan général des transports en commun sur Saint-André

D'autre part, la répartition du stationnement à venir sur la gare Saint-Charles reste indéfinie. Des parkings sont conservés, d'autres vont être remplacés ou créés, mais la localisation finale reste incertaine (ex : parking sous le parvis remis en cause). Le Maître d'ouvrage a souligné à plusieurs reprises que le projet est à une phase d'ébauche et reste à préciser. Dans ces conditions, il est difficile de se forger un avis.

Les prévisions dans le dossier d'étude montrent un report important des usagers des trains sur les transports en commun, mais elles prévoient en même temps plus de places de stationnement en raison de l'augmentation de la fréquentation, ce qui signifie plus de voitures, plus de circulation. Ces prévisions conduisent à douter des incidences favorables du projet sur la qualité de vie au centre de Marseille (bruit, pollution). Le Maître d'ouvrage fait état de ce « *rabattement routier autour de la gare et donc une augmentation de la circulation* » en phase d'exploitation.

Le Plan Local de Mobilité de Marseille Centre est la feuille de route que la Métropole Aix Marseille Provence, avec la Ville de Marseille, ont mis en place pour mettre en cohérence tous les projets de mobilité à l'échelle du bassin de proximité à l'horizon 2030-2035. Une révision des circuits des TC est en cours et devrait être présenté dans les mois à venir au public.

La Commission d'enquête regrette qu'il n'y ait pas d'information plus précise concernant les évolutions prochaines qui viendront améliorer les interconnexions modales.

7.3.2. La navette toulonnaise

Le projet de navette Toulonnaise comprend plusieurs opérations :

1. En phase 1
 - La création d'une gare nouvelle à Saint-Cyr-sur-Mer
 - L'aménagement de la gare de la Pauline qui inclut la dénivellation de la ligne d'Hyères
 - La réalisation de passerelles en gares de Solliès, Cuers et Puget ville
 - L'aménagement du terminus en gare de Carnoules
2. En phase 2
 - L'aménagement du plan de voies des Arcs

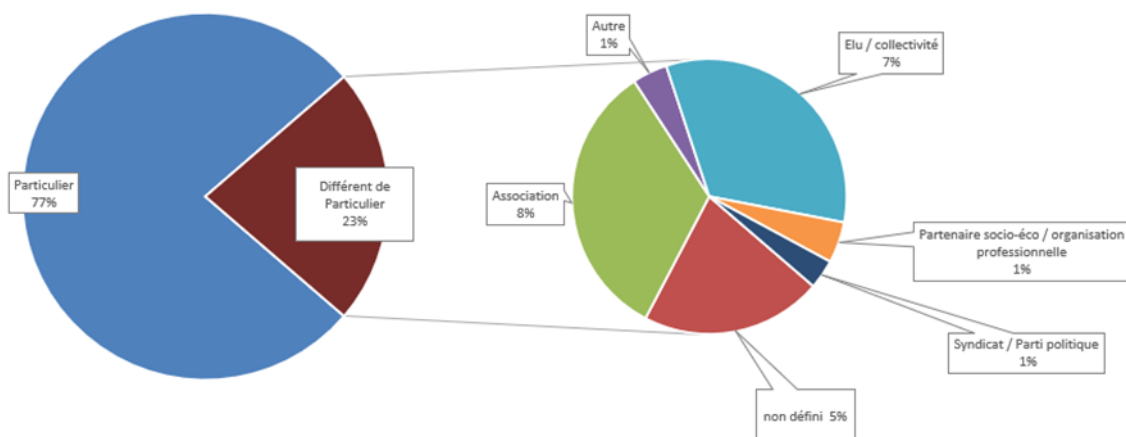
7.3.2.1. Préambule

Le périmètre de la navette toulonnaise est situé entre les gares de Saint-Cyr-sur-Mer à l'ouest, et les Arcs à l'est.

Le projet des phases 1 & 2 présenté à l'enquête d'utilité publique répond prioritairement aux besoins d'amélioration des déplacements du quotidien, pour permettre un report modal significatif vers le train. Ce projet forme un ensemble cohérent, complet et fonctionnel, répondant à des objectifs de gains de régularité et de capacité, principalement pour le service des transports du quotidien

La suppression du cisaillement entre les lignes de Marseille - Vintimille et de la Pauline – Hyères, et la création d'un alternat en gare de la Pauline permettra d'améliorer la robustesse du réseau régional. En outre, le projet permettra d'offrir des services TER omnibus au quart d'heure entre l'ouest et l'est de la métropole toulonnaise, en complétant la trame des services actuels.

Typologie des déposants qui se sont exprimés dans les différentes opérations du projet de la navette toulonnaise :



SAINT-CYR-SUR-MER

Le nombre des contributions concernant l'opération de Saint Cyr sur Mer s'élève à 218, elles ont été déposées en majorité par des particuliers. Les associations ou les CIQ (Comités d'Intérêt de Quartier) suivants sont aussi intervenus au cours de l'enquête :

- L'association "Saint-Cyr citoyenne, écologique et sociale" en commun avec les élus municipaux du groupe III (Contribution N°282). Cette contribution a été complétée par celle de M Philippe Serre, membre actif de l'association (N°236).
- Le CIQ du grand quartier de la gare (N°581) –
- Le CIQ des collines des Lecques (N°219)
- Le MNLE, Mouvement National de Lutte pour l'Environnement (N°337)
- Europe Ecologie Les Verts, EELV (N°681)
- L'association de défense de l'environnement d'Evenos (N°855)
- Le collectif d'action citoyenne de six Fours (N°678)
- L'association des amis d'Evenos (N°1022)
- L'association DEPART (Développement Environnement Provence Azur avec le Rail et le Train) (N°1086)
- L'association ouest La Cadière (N°1454)

On note également la participation des élus locaux :

- M. Philippe Barthélémy, maire de Saint-Cyr-sur-Mer a exprimé son avis favorable au projet par un courrier au président de la commission en date du 17 janvier 2022 (N°215) puis a déposé une lettre du 24 février 2022 relative à la mise en compatibilité du PLU (N°1489)
- M. Bruno Joannon, adjoint à l'urbanisme de Saint-Cyr-sur-Mer s'est exprimé favorablement par lettre du 24 janvier 2022 (N°221) puis par la contribution 1488 cosignée par M. Pamelle,
- Mme. Valérie Gomez Bassac, députée de la 6ème circonscription du Var (N°632)
- Le groupe majoritaire du conseil municipal du Beausset "Le Beausset Rassemblé" (N°849)
- Le maire du Castellet (N°903)

LA PAULINE

Au cours de cette enquête publique sont intervenus 33 particuliers.

Des associations se sont également exprimées :

- Fédération Nationale Des Associations D'usagers Des Transports PACA (E1296)
- Association de Défense Du Plan de la Garde (R317)
- Association La Cyclette (@433)
- Stop Nuisances Cuers (@1089)
- Association de Défense de l'Environnement d'Evenos (@855)
- Stop TGV Coudon (@74)

Ainsi que des élus et collectivités :

- CCI VAR (@1379)
- Conseil municipal de la Garde (Requête du 28.02.2022/ E1350)
- Conseil municipal de la Crau (Délibération 24.02.2022 / R1411)

Également un parti politique : EELV - Europe Ecologie Les Verts (@681)

Et deux partenaires socio-économiques :

- Université de Toulon (@726, @1378 et @1387)
- Entreprise MASSAFERRO (@894)

TERMINUS CARNOULES

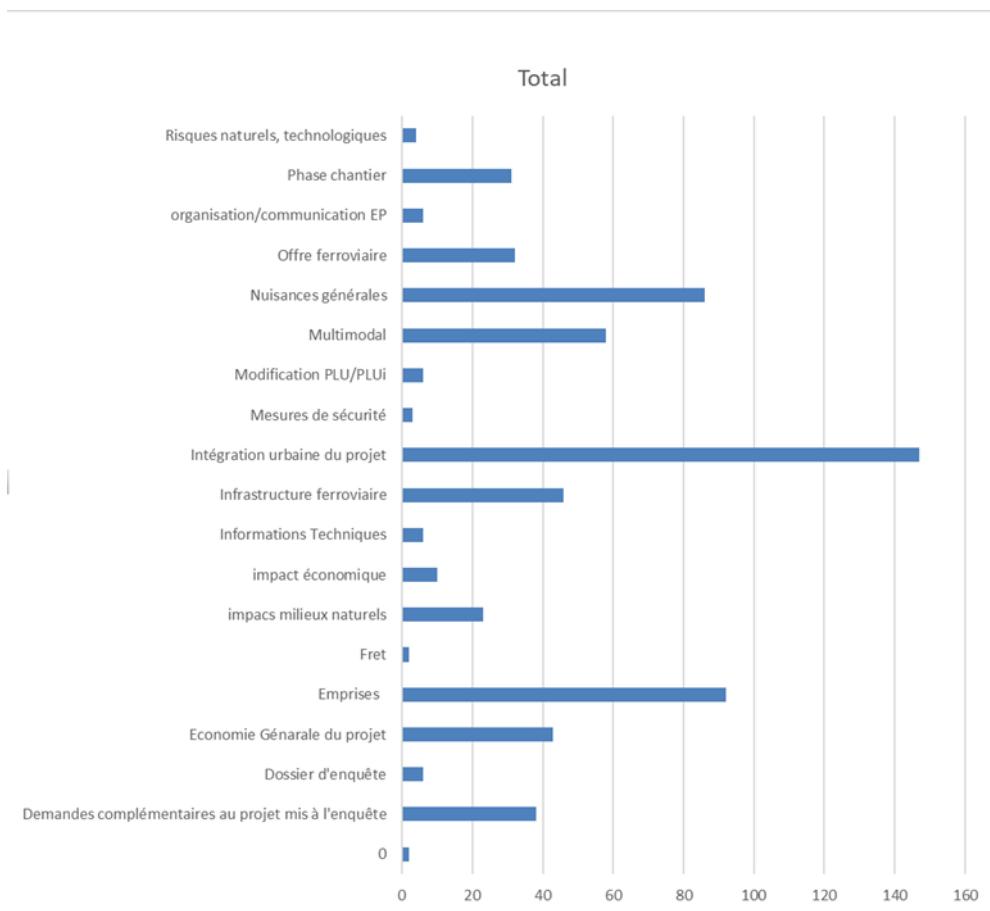
Participation de deux élus locaux :

- M. Bertorelle Adjoint à l'environnement de Carnoules
- Mme. Ramone adjointe à l'urbanisme de Carnoules

Tableau des Opérations / Contributions / Observations

OPERATIONS	Nombre de CONTRIBUTIONS	Nombre d'OBSERVATIONS	Nombre de PETITIONS
Saint-Cyr-sur-Mer	218	526	1 (103 signatures)
La Pauline	51	70	0
Passerelles (Solliès, Cuers, Puget Ville)	3	3	0
Les Arcs	9	13	0
Carnoules	12	19	0

Le graphique ci-dessous met en évidence les thèmes les plus soulevés pour la navette toulonnaise



7.3.2.1.1. Phase chantier

◆ Analyse et synthèse de l'ensemble des observations

A Saint-Cyr-sur-Mer, le déplacement de la gare engendrera davantage de perturbations, que pour les autres opérations de la navette toulonnaise qui s'effectueront en quasi-totalité sur les emprises SNCF.

Le déplacement de la gare de Saint-Cyr-sur-Mer, est une des préoccupations du maire qui s'en inquiète. Dans une lettre à la commission, il demande que les surfaces occupées temporairement pour le stockage des matériels soit réduites au strict minimum, que des solutions soient étudiées pour minimiser ces nuisances de chantier et qu'une concertation régulière soit organisée, sur ces sujets, avec les services municipaux.

◆ Eléments de réponse figurant au dossier

Dans le Var, la majorité des travaux se déroulent sur des terrains qui se situent dans le périmètre d'emprises ferroviaires. L'impact sur les riverains sera forcément limité, avec cependant quelques perturbations inhérentes à tout chantier, à savoir des émissions de bruits, vibrations, poussière, encombrements occasionnant notamment des difficultés de circulation, ...

Contrairement aux Alpes maritimes et aux Bouches-du-Rhône, aucune fermeture ou interruption n'est prévue, sauf cas exceptionnel. Aussi, les observations concernant ces phases chantiers sont peu nombreuses.

Le dossier mis à l'enquête prévoit, sur chaque site, des emplacements réservés pour le matériel et les travaux durant toute la durée du chantier, dans l'emprise ferroviaire ou hors emprise.

Pour les Arcs, les travaux correspondent à un réaménagement technique du système ferroviaire, sans impact sur les riverains.

A Carnoules, l'ensemble des opérations sont comprises dans le périmètre du foncier SNCF. Seules les installations de chantier peuvent nécessiter des occupations temporaires, et donc induire des nuisances pendant cette phase de travaux.

A la Pauline, les travaux sont plus conséquents, avec le passage en terrier de la ligne vers Hyères, et le réaménagement de la gare actuelle pour en faire un Pôle d'Echange Multimodal. Les emprises travaux ont été définies de façon à éviter toute incidence directe sur le bâti des activités industrielles. Aucune activité n'est déplacée.

Concernant les effets d'emprise et les perturbations temporaires occasionnées par les travaux, une concertation avec les acteurs économiques sera effectuée lors des études détaillées réalisées ultérieurement.

◆ *Questions de la commission et réponses du maître d'ouvrage*

Aucune question

◆ *Commentaires de la commission*

Les travaux s'effectuent en grande partie dans le périmètre des emprises ferroviaires.

La commission prend acte de l'engagement de SNCF Réseau de limiter les perturbations ponctuelles et temporaires occasionnées par les travaux. De plus il sera important de développer la concertation avec les riverains lorsque les études plus détaillées seront connues.

7.3.2.1.2. *Offre ferroviaire*

◆ *Analyse et synthèse de l'ensemble des observations*

L'accessibilité des gares principales que ce soit sur La Pauline, Saint Cyr sur Mer ou Carnoules, ainsi que les mesures envisagées, font l'objet d'observations concernant l'offre et la sécurité de ces lieux publics. Or, il est important d'anticiper pour aboutir à la création de véritables gares d'arrivée et d'entrée.

De plus, plusieurs contributeurs attirent l'attention sur le projet "Haute performance Marseille Vintimille" qui prévoit la mise en place de l'ERTMS (système de navigation du rail européen) ainsi que sur les investissements de la région qui devraient suffire à doubler l'offre ferroviaire. Ils considèrent que le projet de la ligne nouvelle n'est pas adapté pour répondre aux besoins des Provençaux.

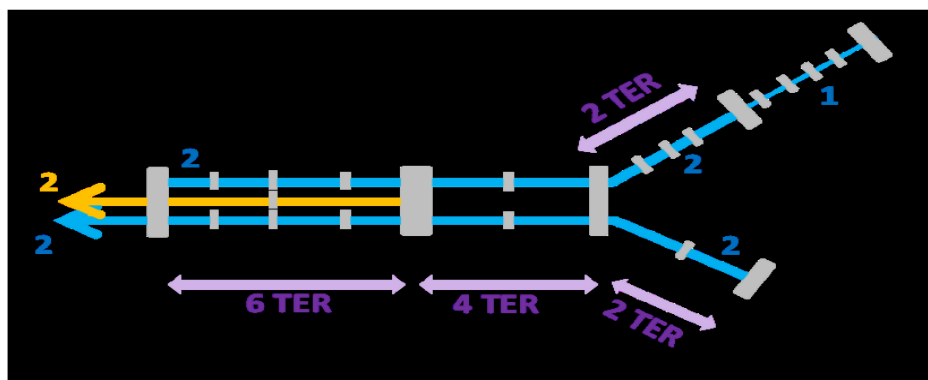
De cette analyse, il en ressort sur :

- **La Pauline** : deux observations importantes :
 - La FNAUT -Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports - est favorable à la variante technique assortie de divers aménagements, à savoir : abandon du terrier, déplacement du saut de mouton, construction d'un viaduc à sens unique.
A noter que cette variante n'est pas celle qui a été retenue dans le projet.
 - La mise en place d'une troisième voie ferroviaire depuis la gare de La Pauline jusqu'à l'entrée de Toulon est proposée de façon à permettre un meilleur écoulement du trafic ferroviaire futur.

- **Saint-Cyr-sur-Mer** : 12 observations ciblent la fréquence sur le tronçon St-Cyr-sur-Mer/ Marseille et l'accès à la gare par le Nord.
 - Le maire de Saint-Cyr-sur-Mer a exprimé, lors d'une réunion, puis par écrit auprès du président de la commission, sa préoccupation concernant la fréquence des TER entre Saint Cyr sur Mer et Marseille. Il craint en effet qu'en privilégiant l'axe vers Toulon, la direction de Marseille soit défavorisée alors qu'elle est la plus fréquentée des deux.
 - La Chambre de Commerce et d'Industrie (CCI) rappelle que la mise en place de la Navette Toulonnaise, avec l'aménagement des terminus et en particulier à l'Est sur la commune de Saint-Cyr-sur-Mer, doit proposer une véritable inter modalité, pour offrir aux usagers une alternative ferroviaire crédible et attractive par rapport au mode routier.
- **Carnoules** : Deux observations ciblent principalement l'accueil des usagers dans les locaux de la gare et souhaite que la SNCF assure des travaux de rénovation et de modernisation de l'espace et de l'offre ferroviaire, principalement la nuit dont le cadencement de cette offre fait défaut.
- **Cuers, Solliès, Puget Ville** : les trois observations du public font le constat que la traversée des voies est actuellement dangereuse pour les usagers. La création de passerelles avec ascenseur offrira une sécurisation adaptée aux utilisateurs, y compris pour les PMR et pour les cyclistes.
- **Les Arcs** : Selon les contributeurs, le TGV ne dessert quasiment pas la gare des Arcs, alors qu'elle est vitale pour le moyen et le haut Var. Le fait de devoir prendre le TGV à Saint-Raphaël pour rejoindre Paris est mis en relief. Il est ainsi souhaité davantage de trains entre Saint-Raphaël et Les Arcs.
 - Par ailleurs, la réouverture de la ligne Les Arcs - Draguignan et son prolongement vers Fayence est évoquée comme pouvant permettre le désenclavement de l'arrière-pays varois.

◆ *Eléments de réponse figurant au dossier*

Afin d'améliorer l'offre ferroviaire, le projet prévoit la création d'un alternat en gare de la Pauline qui permettra d'améliorer le cadencement des TER sur le réseau.



Structure des services TER autour de Toulon et nombre de trains par heure dans chaque sens par section

Ces gains contribueront à une meilleure performance mais aussi à la robustesse globale du réseau régional. En outre, le projet permettra d'offrir des services TER omnibus au quart d'heure entre l'ouest

et l'est de la métropole toulonnaise, en complétant la trame des services actuels, qui comprend en période de pointe dans chaque sens :

- 2 TER Marseille-Toulon,
- 2 TER Marseille-Hyères,
- 2 TER Toulon-Carnoules

De ce fait, ce projet assurera en Capacité / Services et en heure de pointe :

- 4 TER omnibus par heure et par sens en heure de pointe, par navettes traversant Toulon entre La Pauline et Saint Cyr sur Mer.
- Au-delà des gares origine-terminus, chaque branche ne bénéficie que de 2 TER par heure vers Les Arcs ou vers La Ciotat.
- 2 TER semi-directs par heure et par sens entre Toulon et la gare de Vitrolles Aéroport - Marseille Provence

De plus en phase 1 et 2 le projet HPMV (Haute Performance Marseille Vintimille) prévoit un déploiement du système de signalisation ERTMS Niveau 3 hybride entre 2027 et 2030, en 3 étapes : Mandelieu-Vintimille en 2027, La Pauline – Mandelieu en 2028 et Saint-Marcel – La Pauline en 2030.

Le projet HPMV a pour objectif de régénérer les installations de signalisation actuellement constituées d'un système de cantonnement de bloc automatique lumineux (BAL) avec contrôle de la vitesse par balises. Le nouveau système supprime la signalisation latérale grâce à des informations présentées en cabine, émises par radio ou par des systèmes au sol.

Pour cette étude, l'Ae (l'Autorité environnementale) recommande de prendre en compte les hypothèses de service retenues dans l'évaluation socioéconomique, en particulier pour modéliser les trafics à la mise en service, puis d'ici 2070, d'y intégrer les dessertes vers le nord.

Cette autorité rappelle également que le bilan sur l'offre ferroviaire ne tient pas assez compte des bénéfices collectifs sur l'amélioration des services de transports en commun en termes de qualité de vie et de régularité. Ces bénéfices, certes non conventionnels, ont été appréciés dans d'autres opérations et rendent davantage compte de la réalité des choix collectifs.

Elle recommande donc d'intégrer à l'analyse ferroviaire les bénéfices non conventionnels de confort et de qualité de vie.

◆ *Questions de la commission et réponses du maître d'ouvrage*

SUR SAINT-CYR-SUR-MER

105 Le projet prévoit un TER semi-direct/h supplémentaire sur le tronçon Saint Cyr sur Mer / Marseille. À quelle échéance cette liaison sera-t-elle opérationnelle ? Est-il possible d'aller au-delà ?

« L'offre de transport permise par le projet depuis la gare de Saint Cyr sur Mer est présentée dans la pièce C2 CT5 (cahier territorial de Saint Cyr sur Mer) en pp10-11.

Les TER Marseille-Hyères, cadencés aux 30 minutes au service actuel, sont maintenus puisqu'ils sont un élément central de la navette toulonnaise. Ces TER conserveront la même politique d'arrêt qu'actuellement (avec en complément la desserte de la nouvelle halte de Sainte Musse qui entrera en service en décembre 2022).

A ces TER Marseille-Hyères s'ajoutera effectivement la desserte suivante de/vers Saint Cyr sur Mer :

- Dès la phase 1 du projet : 1 TER semi-direct/h/sens en heure de pointe Toulon-Marseille desservira Saint-Cyr-sur-Mer, La Ciotat, Aubagne, Marseille Blancarde et Marseille St Charles, et offrira des possibilités de correspondance supplémentaires en gare de Marseille St Charles
- A partir de la phase 2 du projet : grâce à la création de la traversée souterraine de Marseille, ce même TER semi-direct passera par la gare souterraine de Marseille et offrira donc à Saint-Cyr sur Mer une connexion directe et sans changement avec la gare de Vitrolles et l'aéroport de Marseille et permettra une correspondance sur le même quai avec des TGV en gare de Marseille souterraine facilitant ainsi le changement de train. »

SUR LA PAULINE

131 : Quelles mesures prévoyez-vous de prendre en réponse aux réserves émises par le conseil municipal de La Garde ?

« Cf. réponses aux questions ci-après 132 à 135 ».

La délibération du conseil municipal de La Crau (R1411) en date du 24 février 2022 demande des aménagements sur les points suivants :

132 : Parcs relais à l'Est de la voie ferrée

133 : Parc relais en gare de La Crau

« Il n'est pas prévu dans le programme des phases 1 et 2 de la LNPCA l'agrandissement du parking de la halte de la Crau au nord, ni de création d'un parc-relai au sud. Cet aménagement, probablement pertinent, pourrait faire l'objet d'un projet à financement tiers. »

134 Accès piéton au PEM La Pauline en provenance de l'Est et de l'Ouest

« Cf. question 114. Une allée, piétons et cycles, est aménagée en pied ouest du remblai ferroviaire, entre la route d'Hyères au sud et le passage sous l'autoroute A570 au nord, soit une distance d'environ 630 mètres. Cette liaison douce est inscrite dans le schéma directeur des aménagements cyclables et les orientations du plan de déplacements urbains (PDU) de la Métropole Toulon Provence Méditerranée (TPM). »

135 Cheminement doux entre le PEM et le centre de La Crau (axe de délestage par le chemin des Tourraches)

« La reconfiguration du pont rail du chemin des Tourraches en franchissement mode doux pourrait s'envisager, sous réserve de l'accord des organismes de secours et des contraintes liées à la maintenance des voies ferrées (accès au domaine ferroviaire et non enclavement de terrains).

Ces études seront menées en lors de la phase Avant-Projet.

La complétude de la voie mode doux (chemin des Tourraches vers la Crau) est du ressort de la collectivité.

Côté PEM, sur la RD29-avenue Eugène Augias, le schéma de circulation de la métropole TMP ne prévoyait pas de piste dédiée à ce stade, mais un aménagement de chaussée partagée ».

SUR CARNOULES

138 : A ce jour des usagers venant de Brignoles prennent le train sur Carnoules

« Réponse aux questions 138 et 139

Il n'existe pas à ce jour de plan pluriannuel de la SNCF prévoyant la réouverture de la ligne Carnoules/Brignoles/Gardanne »

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

« Réponse aux questions 138 et 139

Il n'existe pas à ce jour de plan pluriannuel de la SNCF prévoyant la réouverture de la ligne Carnoules/Brignoles/Gardanne »

143 Le Dossier LNPCA phase 1 et 2 ne comprend pas les divers aménagements, mise aux normes ou rénovation des installations intérieures et extérieures des bâtiments existants et de ses locaux. D'autre part les usagers posent la question sur le cadencement insuffisant des horaires de nuit.

« Le projet des phases 1 et 2 LNPCA intègre la mise en accessibilité des quais des zones de travaux (rehaussement des quais et mise en place de passerelle d'accès aux quais équipée d'ascenseurs) en coordination avec le schéma directeur d'accessibilité porté par G&C par ailleurs en financement propre. En revanche, la rénovation du bâtiment n'est pas prévue dans le cadre du projet. Toutefois, les gares de la Région Sud vont s'inscrire progressivement dans un grand plan de rénovation et d'amélioration du confort d'accueil des voyageurs à travers des Contrats de Performance entre SNCF Gares & Connexions et la Région Sud, dont le premier a été conclu en 2020, pour couvrir 400 opérations avec un budget de 40 M€ sur 3 ans.

La décision de l'activation des circulations TER dans la journée appartient à l'Autorité Organisatrice des Mobilités donc à la Région Sud. Néanmoins pour les trains d'extrême soirée et de début de matinée, cette activation doit tenir compte des plages de maintenance qui sont positionnées de nuit sur l'axe Marseille-Vintimille afin que SNCF Réseau puisse réaliser les travaux de maintenance et d'entretien de la ligne. De fait le créneau horaire 23h-05h des nuits de lundi/mardi à vendredi/samedi (soit 5 nuits/semaine) est réservé à ces travaux et les trains commerciaux ne peuvent pas circuler. Ils peuvent en revanche rouler sans restriction les autres nuits de samedi/dimanche et dimanche/lundi (soit 2 nuits par semaine). »

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

« Indépendamment du projet, l'essentiel des gares de la Région Sud vont s'inscrire progressivement dans un grand plan de rénovation et d'amélioration du confort d'accueil des voyageurs à travers des Contrats de Performance entre SNCF Gares & Connexions et la Région Sud, dont le premier a été conclu en 2020, pour couvrir 400 opérations avec un budget de 40 M€ sur 3 ans.

Ce contrat de performance, appelé à être renouvelé, complète d'autres dispositifs comme le Schéma Directeur Régional d'Accessibilité Transport qui concerne également les gares. Enfin, on peut citer dans ce même cadre de Contrat de performance et d'un partenariat avec l'État, le déploiement de dispositifs de stationnements sécurisés pour les vélos qui seront déployés de manière générale sur les gares de la Région. »

SUR LES ARCS

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

« Le projet d'amélioration du raccordement de Draguignan au réseau ferroviaire, porté par l'agglomération Dracénie Provence Verdon agglomération (DPVa), est présenté dans le cahier territorial des Arcs, Pièce C2 CT8.

Une étude sur l'opportunité d'améliorer le raccordement de Draguignan au réseau ferroviaire a été conduite entre 2007 et 2013.

Compte tenu des difficultés techniques et du volume d'investissements d'un raccordement ferroviaire de Draguignan depuis Les Arcs, via les emprises de l'ancienne voie ferrée, un raccordement routier de Draguignan à la gare des Arcs, via une liaison BHNS, est apparu comme une solution plus pertinente. Néanmoins en 2014, la réalisation du projet de BHNS, jugée trop impactante et coûteuse, a été stoppée.

Compte-tenu des enjeux de mobilités sur le secteur, la DPA, cofinanceur du projet LNPCA, a relancé les études d'opportunité d'une liaison routière permettant de raccorder Draguignan à la gare des Arcs. Une nouvelle étude, réalisée parallèlement à celle du projet des phases 1 & 2, a donc été réalisée pour améliorer les performances de la ligne 5 reliant la gare des Arcs au centre de Draguignan. »

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

« Le projet des phases 1 & 2 prévoit une augmentation de la desserte de la gare des Arcs qui, à l'horizon de la phase 2, va bénéficier de :

- Un sillon rapide supplémentaire (TGV ou TER) par sens en heure de pointe
- Un TER Les Arcs-Menton supplémentaire par sens en heure de pointe.

Ceci représentera une augmentation de :

- 27 à 44 trains par sens à la journée sur la navette toulonnaise ;
- 27 à 48 trains par sens à la journée sur la navette azuréeenne. »

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

« La ZAE des Bréguières fait l'objet d'études et de réflexions menées par l'EPCI dans le cadre de son projet de service public de fret ferroviaire (SPFF). En effet cette ZAE est raccordée au Réseau Ferré National au niveau de la gare des Arcs par une ITE (Installation Terminale Embranchée).

SNCF Réseau est en contact avec la CAD (Communauté d'Agglomération Dracénoise) pour lui apporter des conseils sur ses installations dont certaines doivent encore être terminées.

Ainsi à date il n'existe pas de demande de client chargeur fret pour desservir ce site et il n'est pas prévu de démarrage de trafic à court terme mais des réflexions sont engagées pour le moyen terme ».

◆ Commentaires de la commission

L'offre de transport du projet va améliorer considérablement le cadencement depuis la gare de Saint-Cyr-sur-Mer.

Les TER Marseille-Hyères, cadencés aux 30 minutes, sont maintenus et conserveront la même politique d'arrêt. La desserte de la nouvelle halte de Sainte Musse entrera en service en décembre 2022.

L'offre ferroviaire s'établira de la manière suivante :

- Dès la phase 1 du projet : 1 TER semi-direct/h/sens en heure de pointe Toulon-Marseille desservant Saint Cyr sur Mer, La Ciotat, Aubagne, Marseille Blancarde et Marseille St Charles et offrira des possibilités de correspondance supplémentaires en gare de Marseille St Charles.

- À partir de la phase 2 du projet : grâce à la création de la traversée souterraine de Marseille, ce même TER semi-direct passera par la gare souterraine de Marseille et sera prolongé à Avignon centre avec la même fréquence et desservira les gares de Saint-Cyr-sur-Mer, La Ciotat, Aubagne, Marseille gare souterraine, Vitrolles Aéroport Marseille Provence, Miramas, Saint Martin de Crau, Arles et Avignon centre. Il offrira donc à Saint Cyr sur Mer une connexion directe et sans changement avec la gare de Vitrolles et l'aéroport de Marseille et permettra une correspondance sur le même quai avec des TGV en gare de Marseille souterraine facilitant ainsi le changement de train.

Toutefois, la commission estime que les objectifs du projet, qui doivent aboutir à la robustesse du trafic ferroviaire avec une multiplication des fréquences des TER et la régularité des passages en gare, devront être effectivement et efficacement atteints. Ces objectifs doivent ainsi répondre impérativement à une meilleure qualité de service et aux besoins des usagers.

Dans la perspective du projet, le plan de rénovation et d'amélioration du confort et d'accueil des voyageurs, doit être poursuivi.

7.3.2.1.3. Gares, haltes et intégration urbaine

◆ Analyse et synthèse de l'ensemble des observations

Les gares des Arcs, de Carnoules et de La Pauline, ne sont pas concernées par une intégration urbaine.

La création d'une gare nouvelle à Saint Cyr Sur Mer, a suscité de nombreuses observations.

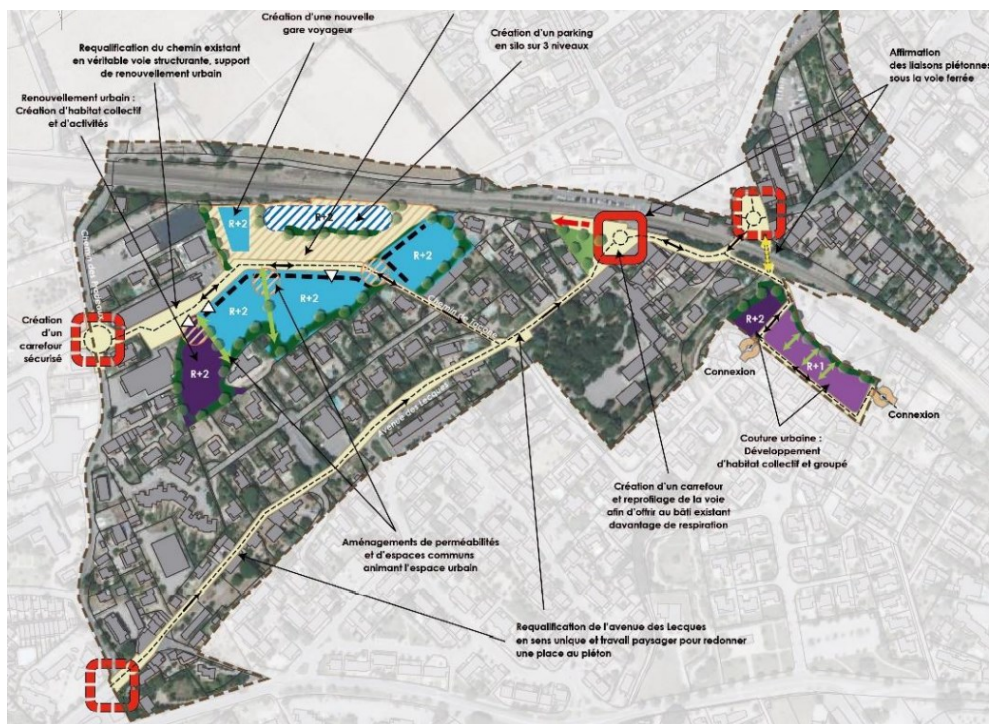
Le choix du terminus ouest de la "navette toulonnaise" à Saint-Cyr-sur-Mer a donné lieu à de nombreuses discussions antérieures à l'enquête publique. Les élus départementaux ont finalement considéré que Saint Cyr sur Mer était la meilleure solution. Le maire de Saint-Cyr sur Mer a accepté ce choix mais a souhaité le lier à un projet d'urbanisme municipal qui figurait déjà au PLU de 2016 sous forme de l'OAP « Pradeaux-gare ».

Dans ces conditions, SNCF réseau a étudié le site le plus proche possible, pour des raisons techniques, de la gare actuelle. C'est le site qui figure dans le projet LNPCA à 350m de la gare actuelle.

Cependant un groupe de saint-cyriens très actifs a créé une association soutenue par quelques conseillers municipaux d'opposition, dans le but de contester ce choix et de proposer un autre site plus loin vers l'ouest, entre la bretelle d'accès à l'autoroute et le parc de loisir "Aqualand".



Ci-dessus : de droite à gauche, la gare actuelle, le site prévu, le site alternatif.



On remarque la création de la nouvelle gare et de son parvis, le maintien d'une partie du projet immobilier et de la mise en sens unique d'une partie de l'avenue des Lecques mais également l'exclusion de la zone de parking située au nord de la ligne de chemin de fer, devant la gare actuelle. Par ailleurs, rien n'apparaît sur le point fondamental de l'accès au nouveau pôle d'échange

◆ *Questions de la commission et réponses du maître d'ouvrage*

Cette enquête publique a soulevé un vif intérêt au sein de la population de Saint-Cyr-sur-Mer, 218 contributions ont été enregistrées, dont les deux tiers (137) ont concerné l'implantation de la nouvelle gare. Elles sont quasiment toutes négatives. Le principe même du projet est souvent mis en cause par ceux qui sont attachés à l'esprit de "village tranquille" choisi comme lieu de résidence pour éviter l'agitation et les nuisances des grandes villes. Limitant leur appréciation au territoire de la commune, ils rejettent un projet disproportionné, coûteux, qui n'apportera aucun avantage mais au contraire beaucoup d'inconvénients en matière de nuisances et d'apport de populations étrangères dans une ville déjà saturée, en particulier l'été, où elle triple sa population.

D'autres, et parfois les mêmes, critiquent le choix du site. Celui-ci est, à leurs yeux, trop confiné et peu accessible par des voies souvent privées et très étroites. Le manque d'espace oblige à la création d'un parking à étages peu esthétique et d'ores et déjà insuffisant. Il nécessite également des expropriations qui "mettront à la rue" plusieurs familles.

Enfin, la très grande majorité, 84 contributions sur 137, séduite par la proposition alternative du site « Aqualand », et par la détermination de ses défenseurs, demande une étude complète sur sa faisabilité et sur sa comparaison avec le site "officiel" retenu.

Le site « Aqualand », implanté près de la bretelle de l'autoroute, serait en effet plus accessible. Libéré d'un milieu urbain saturé, il disposerait de plus d'espace, en particulier en matière de parkings. Il nécessiterait moins d'expropriations. Au plan technique, la possibilité d'aménager les voies d'évitement fret en série plutôt qu'en parallèle diminuerait les emprises.

Les associations : plusieurs associations locales se sont exprimées, parfois par des pétitions, pour manifester des inquiétudes concernant les nuisances, en particulier le bruit, ainsi que les difficultés de circulations sur un réseau routier saturé. Sur ces deux points, le projet aggravera encore la situation

Les élus de Saint-Cyr-sur-Mer : Le maire de Saint Cyr sur Mer et deux de ses adjoints ont formulé plusieurs contributions qui justifient le choix du site. La commission retient en particulier celles qui figurent au registre d'enquête sous les numéros 1488 et 1489. Elles font une nouvelle proposition concernant l'aménagement du quartier de la gare.

Les élus extérieurs : Tout en étant favorables à l'amélioration des déplacements du quotidien qu'apporteront les phases 1 et 2, certaines communes renouvellent leur opposition formelle aux phases 3 et 4.

102 : Un très grand nombre d'intervenants ont contesté le choix du site de la nouvelle gare et ont manifesté leur intérêt pour une solution alternative, située près de la bretelle d'accès à l'autoroute et du parc "Aqualand". Ils demandent une étude comparative.

« Dans le cadre du déroulement de l'enquête publique du projet des phases 1 & 2 LNPCA, la Commission d'Enquête a demandé à SNCF Réseau d'explicitier la comparaison entre les variantes de l'opération de création d'une gare origine – terminus à Saint Cyr sur Mer en lien avec le projet de « RER Toulonnais » :

- La localisation de la gare au droit de l'OAP Pradeaux- Gare portée par la municipalité ;
- La variante proposée par une association de localiser cette gare au droit du secteur d'Aqualand.

Cette comparaison fait l'objet d'une note : "Opération de Saint Cyr sur Mer – Analyse comparée des variantes". Les deux options répondent à deux logiques d'aménagement du territoire contrastées : la solution Pradeaux- Gare présentée à l'enquête s'inscrit dans une logique de reconstruction de la ville sur elle-même, économe de l'espace naturel, et qui privilégie l'usage des modes actifs. La proposition de l'association privilégie l'accessibilité voiture et l'extension sur une friche.

La proposition des associations conduit à :

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

Pour ces raisons, le MOA considère que la solution présentée à l'enquête qui est le résultat de deux concertations et de 5 sites ou variantes déjà étudiées pour le terminus Ouest reste la solution de référence.

Voir la note "Opération de Saint Cyr sur Mer – Analyse comparée des variantes".

103 : L'accès à la gare n'est prévu que par le sud en venant de l'avenue des Lecques. Pourquoi n'est-il pas envisagé un double accès, dont un par le nord sur le chemin de la Bourrasque pour piétons et cyclistes qui permettrait aux usagers de la gare de bénéficier des parkings de la gare actuelle et qui rapprocherait la nouvelle gare du centre-ville ?

« Au nord des voies ferrées s'étendent les vignobles du Bandol. La préoccupation a été de modérer la consommation d'emprise pour insérer les nouvelles voies et infrastructures. L'impact foncier prévu au projet, de 0,4 ha de terres agricoles, aurait été considérablement augmenté si le choix avait été fait d'un accès pour piétons et cyclistes au nord, par le chemin de la Bourrasque. En effet, cela conduirait nécessairement à aménager en complément :

- Une entrée nord du passage souterrain (passage qui deviendrait alors, de fait, traversant)
- Une voie cycles et des trottoirs piétons en lien avec le centre-ville

- *L'élargissement de la voirie elle-même pour supporter alors une augmentation de trafic qui serait liée à un usage qui s'installerait inévitablement dans ce cas de figure pour la dépose et la reprise de voyageurs par des accompagnants.*

Enfin, au-delà de la dépose-minute, il serait très tentant pour certains usagers de stationner au plus proche de cet accès piétons, même en l'absence d'aménagement dédié. D'expérience, dans ce cas de figure, le risque de stationnements sauvages de véhicules dans les emprises et voiries voisines serait très important et forcément générateur de nuisances pour le secteur, alors même que la collectivité souhaite conserver l'aspect confidentiel de cette voirie ».

104 : Les parkings de la gare actuelle, de 300 places, sont déjà proches de la saturation. Il est probable que le parking à étages, de 300 places également, ne suffira pas à accueillir le surcroît d'usager du PEM, Pôle d'Echange Multimodal. Quelles seront les possibilités ultérieures pour éviter que le pôle d'échange ne soit lui-même bloqué, à terme, par le manque de places.

« Le parking « longue durée » de la gare au droit du bâtiment voyageur dispose d'une capacité de 75 places. Deux parkings plus éloignés, qui ne sont pas dédiés à la gare, offrent une capacité supplémentaire de 115 places mais servent à d'autres usagers.

Le besoin de stationnement de 300 places a été évalué en tenant compte des prévisions de fréquentation de la gare et des prévisions d'évolution de la part modale conducteurs à l'horizon 2035. Pour répondre à un accroissement de besoin éventuel, des mesures conservatoires seront prises pour augmenter la capacité du parking. Il est également envisageable, par exemple pour faire face à des « pics de fréquentation » et/ou pour du stationnement de plus longue durée, de conserver tout ou partie des poches de stationnement existantes au nord, compte tenu de l'aménagement de liens piétons confortables prévus par la commune et le projet ».

106 : Le pont de l'avenue des Lecques (près de la gare actuelle) est un point noir routier, c'est un goulot d'étranglement pour tous les usagers venant du nord. La situation ne fera qu'empirer après la création du PEM. Quelles sont les dispositions prévues pour élargir la partie routière.

« La reprise du pont Rail avenue des Lecques est nécessaire par la modification de la plate-forme ferroviaire pour passer des 2 voies de pleines lignes à 4 voies en gare. Comme indiqué au § 1.2.5 -Autres aménagements- du cahier territorial Saint-Cyr-sur-Mer, le gabarit routier effectif sous l'ouvrage sera élargi (p20), en partenariat avec un financement du gestionnaire de voirie, soit par la réalisation d'un seul ouvrage plus large, soit par la réalisation d'un 2^{ème} ouvrage complétant le premier.

Le carrefour en amont de cet ouvrage sera de fait également repris pour tenir compte de cette nouvelle configuration.

La partie des travaux non directement liés au projet feront l'objet d'un prélèvement libératoire pour le compte de SNCF Réseau au gestionnaire de voirie suivant sa participation financière à l'élargissement routier ».

109 Le collectif d'action citoyenne de Six Fours (contribution N°678) propose de supprimer les voies d'évitement à Saint Cyr sur Mer et de les reporter à La Seyne-sur-Mer. Cette proposition a-t-elle été étudiée ?

« Doublon : cf. réponse à question 28 »

Compte tenu du très grand nombre de partisans du site alternatif pour la nouvelle gare, la commission a demandé, en cours d'enquête, une étude comparative des deux solutions au plan technique et financier afin de pouvoir juger des avantages et inconvénients de chacune d'elles.

112 : Le site prévu pour l'implantation de la gare a vocation de se développer dans l'avenir afin de devenir un véritable pôle d'échange comprenant les services élémentaires d'une gare (presse, toilettes, restauration, billetterie), une gare routière qui serait le centre d'un réseau "Sud Sainte Baume", une station de taxi et de location de voiture, un accueil de vélos conséquent, des pistes cyclables ... cette évolution est-elle possible sur le site prévu ?

« L'opération de Saint-Cyr-sur-Mer prévoit dès sa mise en service un pôle d'échanges multimodal qui sera accessible :

- En mode actif (à pied, vélo, etc.) depuis le centre-ville par l'intermédiaire d'une nouvelle liaison (projet de la ville) longeant les voies au sud et depuis le reste de la ville à travers la requalification des espaces publics du projet urbain. Le pôle d'échanges sera équipé d'un abri vélo sécurisé de 40 places, extensible dans le futur.
- En transport en communs : le pôle d'échanges est dimensionné pour l'accueil simultané de 2 bus par sens mais la configuration de l'aménagement permettra une évolution à 4 bus par sens,
- En voiture : soit pour de la dépose minute (création d'une dépose minute et taxi de 10 places), soit pour du stationnement de longue durée, grâce au parking aérien prévu à ce stade des études à 3 niveaux pour atteindre une capacité de 300 places.

L'ensemble des aménagements ont été dimensionnés pour tenir compte de l'évolution prévisible de la fréquentation de la gare et de l'évolution des pratiques modales d'accès à la gare à l'échéance de la mise en service du projet.

Le parvis de la gare proposé est un espace public généreux et confortable qui permettra une intermodalité efficace.

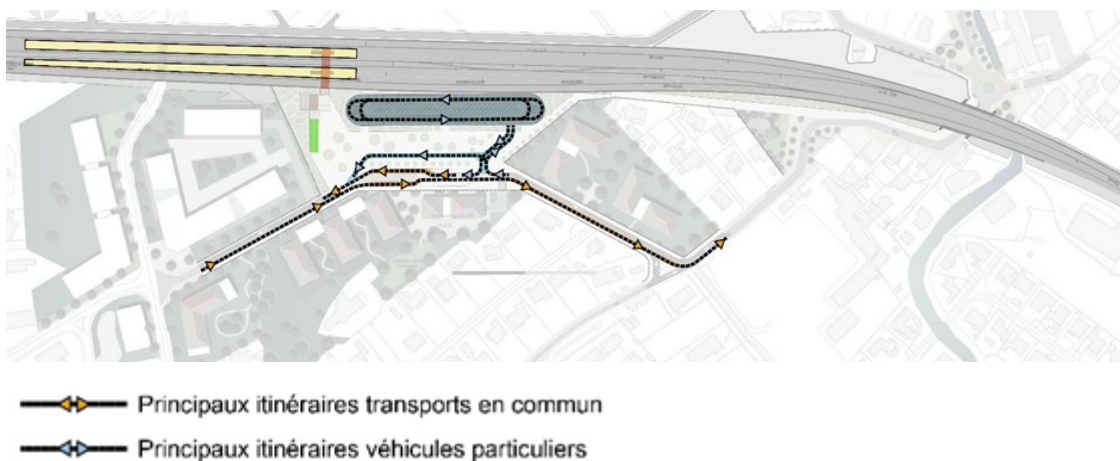
Il est par ailleurs prévu au programme du projet un petit bâtiment voyageur qui pourra accueillir des activités et des services divers à destination des usagers du train, et éventuellement mutualisés au profit des habitants du quartier. Les études à venir permettront d'affiner ces services et le concept de ce bâtiment se devra d'être évolutif dans le temps ».

113 : Le pont de l'avenue des Lecques est un élément essentiel de l'accès au PEM. L'élargissement de la partie routière ainsi que la hauteur de passage (autobus) font partie intégrante du dispositif qui se prolonge ensuite par le chemin de Taccone prévu pour une chaussée de 10 à 12m. Quelles dispositions comptez-vous prendre pour que ce pont permette un accès normal au PEM (y compris pour les transports en commun).

De façon plus générale quelle sont les dispositions prévues de prise en charge de tous les accès au PEM à partir du réseau routier public.

« Le pont rail de l'avenue du Général De Gaulle (prolongement de l'avenue des Lecques) sera reconfiguré dans le cadre des travaux. Les travaux de voirie sur l'avenue des Lecques sont réalisés par la ville dans le cadre de l'opération Pradeaux-Gare. Comme indiqué au § 1.2.5 -Autres aménagements- du cahier territorial Saint Cyr sur Mer, le gabarit routier effectif sous l'ouvrage sera élargi (p20), en partenariat avec un financement du gestionnaire de voirie, soit par la réalisation d'un seul ouvrage plus large, soit par la réalisation d'un 2ème ouvrage complétant le premier.

Le carrefour en amont de cet ouvrage sera de fait également repris pour tenir compte de cette nouvelle configuration et l'accès au PEM en transport en commun est prévu depuis l'avenue des Lecques avec une boucle sur le chemin de Taccone. La contribution d'un financement d'un gestionnaire de voirie sera recherchée en parallèle, ces travaux bénéficiant aussi au projet Pradeaux gare ».



SUR LA PAULINE

114 Quelles mesures sont prévues, de chaque côté, pour faciliter et sécuriser les accès et cheminement pour se rendre à la gare, en voiture, en mode doux et en transport en commun ?

« L'accès à la gare côté Nord-Ouest est dédié aux transports en commun et aux modes doux. L'accès Sud-Est est aménagé pour la desserte par véhicule avec stationnement et dépose minute.

Une allée, piétons et cycles, est aménagée en pied ouest du remblai ferroviaire, entre la route d'Hyères au sud et le passage sous l'autoroute A570 au nord, soit une distance d'environ 630 mètres. Cette liaison douce est inscrite dans le schéma directeur des aménagements cyclables et les orientations du plan de déplacements urbains (PDU) de la Métropole Toulon Provence Méditerranée (TPM).

Pour les transports en commun, une voie d'accès à la gare routière est aménagée en sens unique, en entrée depuis le rond-point de l'avenue Becquerel, longeant le terrain FABEMI puis en sortie sur la route d'Hyères après avoir longé l'allée piétons et cycles et le remblai ferroviaire ».

126 Le trafic sur la D29 est d'environ 9000vhl/h, celui de la D98 DE 30.000. La question de la fluidité pour l'accès à la gare est donc posée. A-t-elle été évoquée lors des concertations ? La proposition de création d'un rond-point ou d'un carrefour à sens giratoire a-t-elle été envisagée ? Si oui, quelle est votre proposition ? Si non, quelle alternative entrevoyez-vous ?

« Des études de circulation ont été réalisées pour estimer l'impact du projet sur le trafic routier. Elles sont présentées en page 172 à 177 du CT de la Pauline.

Les niveaux de trafic journaliers sont importants dans le secteur de la gare sur la D98 avec 20 000 véhicules par jour (et non par heure) estimés en situation de référence 2035 c'est-à-dire sans le projet.

Sur la D29, le trafic est plus modéré avec environ 9000 véhicules par jour estimé en situation de référence 2035 sur l'avenue Eugène Augias qui dessert directement la gare.

La figure 102 du dossier récapitule les évolutions de trafic par tronçon liées au projet (impact par rapport à la situation de référence sans projet).

L'impact du projet est très faible, de quelques dizaines de véhicules quotidiens supplémentaires. Il est distribué sur les différentes voiries principales d'accès au périmètre : RD98, RD29, RD67, A570, et a un impact négligeable sur les niveaux de trafic.

Il n'est pas envisagé par le projet la création de rond points ou de carrefour giratoire, (mais des voiries d'accès nord et sud se branchant sur la voirie existante (cf. figure 17 du cahier territorial p20). Ces aménagements sont de la responsabilité de Toulon Provence Métropole ou de la commune en partenariat avec SNCF Réseau ».

129 Envisagez-vous la création d'un parking relais côté sud de la halte de La Crau pour délester ceux de La Pauline par des navettes ou du co-voiturage

« Il n'est pas prévu dans le programme des phases 1 et 2 de la LNPCA l'agrandissement du parking de la halte de la Crau au nord, ni de création d'un parc-relai au sud. Cet aménagement, probablement pertinent, pourrait faire l'objet d'un projet à financement tiers ».

SUR LES ARCS

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

« L'aménagement de la gare des Arcs comme future gare TGV a été étudié en 2011, lorsque le projet prévoyait la création d'une ligne nouvelle en traversée du centre Var. Cette solution de gare, ainsi que les sections de lignes nouvelles encadrantes associées, présentaient des enjeux techniques et environnementaux importants (insertion complexe sur le territoire, franchissement du fleuve de l'Argens, ...) et des impacts sur le bâti significatif, notamment sur les communes des Arcs et du Muy.

La solution de gare nouvelle sur la commune du Muy, au-delà de son insertion et de celle des sections de lignes nouvelles facilitées, offrait une meilleure accessibilité au réseau routier et s'inscrivait dans une dynamique d'aménagement de l'ouest du Muy. Ceci explique pourquoi cette solution a été retenue au détriment de l'aménagement de la gare des Arcs.

Des éléments sur la gare nouvelle « Est Var » sont présentés dans le dossier ministériel de priorité 2, notamment page 32 :

<https://www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr/sites/lnpca.fr/files/telechargements/medias/documents/rff-paca-dm-priorite-2-420x297-complet-bd.pdf>

Cela dit, la gare nouvelle "Est Var" fait partie des phases ultérieures du projet LNPCA qui feront l'objet d'une saisine de la CNDP et d'un nouveau débat public susceptible de remettre en perspective les choix précédemment effectués ».

◆ Commentaires de la commission

Voir rubrique « Multimodal »

7.3.2.1.4. Infrastructures ferroviaires

◆ Analyse et synthèse de l'ensemble des observations

Le but de ces infrastructures ferroviaires doit permettre d'augmenter l'offre de service, c'est-à-dire la capacité en augmentant la fréquence des TER et en créant des sillons rapides supplémentaires sur l'axe Marseille / Vintimille.

SUR SAINT-CYR-SUR-MER

Ce thème a fait l'objet de 25 observations ciblées, principalement sur les ponts- rails, en particulier :

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

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

SUR LA PAULINE

Nous constatons deux observations importantes :

- La FNAU - Fédération Nationale des Associations des Usagers - qui est favorable à une variante technique (non retenue), assortie de divers aménagements : abandon du terrier, déplacement du saut de mouton, construction d'un viaduc à sens unique...
- L'autre sur la mise en place d'une troisième voie depuis la gare de la Pauline jusqu'à l'entrée de Toulon, de façon à permettre un meilleur écoulement du trafic ferroviaire futur.

La CCI du Var a également émis un avis sur l'intérêt des aménagements prévus à la Pauline pour améliorer la robustesse du système ferroviaire.

De plus, elle précise qu'il est important d'anticiper les différents usages et de fait les différentes infrastructures sur la gare de la Pauline, qui vont engendrer par leurs évolutions, la création d'une gare d'entrée de la Métropole Toulonnaise.

Toulon Var déplacements fait remarquer aussi comme ci-dessus, qu'il serait important de prendre en compte la troisième voie pour ne plus rendre les TER dépendants des trains Inter cités et TGV.

SUR CARNOULES

Les cinq observations portent :

- Sur les modifications du pont-rail chemin des Maisons Neuves et de son futur dimensionnement qui conditionne l'accès aux terres agricoles. Les usagers souhaitent obtenir des renseignements précis de la part du Maître d'Ouvrage.
- Sur la question du choix du Terminus de Carnoules par rapport à la ville de Hyères, compte tenu que le dossier indique qu'il s'agit de la solution, mais sans autre variante.
- Sur l'aiguillage concernant la voie de stockage qui semble très éloignée de la gare, pour éviter des travaux d'allongement de la 3ème voie,
- Sur la hauteur existante du pont-rail chemin des Trois Ponts,
- Sur les axes routiers desservant le pôle multimodal, d'où la nécessité d'envisager la reprise de l'ouvrage RD 13 à proximité de la gare.

SUR CUERS, SOLLIES PONT ET PUGET VILLE

Les trois observations prennent acte des avantages de ces futures passerelles pour la sécurité des usagers.

SUR LES ARCS

Selon les contributeurs la voie supplémentaire en projet, est considérée comme n'apportant pas de plus-value en la matière.

◆ *Éléments de réponse figurant au dossier*

Dans un but d'amélioration de la robustesse du trafic ferroviaire associée au renforcement de la desserte sur le territoire varois, les aménagements du projet sur la navette Toulonnaise consistent à réaliser deux phases « 1 et 2 » pour la création d'une navette TER dans le département du VAR, sur les communes de Carnoules, Saint Cyr sur Mer et la Pauline- Hyères, pour offrir aux usagers un meilleur cadencement de l'existant.

SUR SAINT-CYR-SUR-MER



Le projet consiste au déplacement et au réaménagement de la gare, des voies de garage du Fret pour permettre l'origine-terminus ouest de la navette Toulonnaise.

Les acteurs ont privilégié le site de Saint Cyr sur Mer pour ce terminus, plutôt que d'autres localisations plus proches de Toulon.

En effet, il a été décidé pour le développement de la métropole Toulonnaise, d'étendre la zone de chalandise vers l'ouest de manière symétrique par rapport à l'Est.

Le projet ambitionne de répondre à plusieurs besoins des habitants :

- Valoriser la gare comme PEM (Pôle d'Echange Multimodal)
- Optimiser le potentiel foncier pour créer du logement
- Développer l'activité tertiaire
- Sécuriser les mobilités piétonnes et automobiles

Les incidences sur le projet ont été doubles. D'une part, les réduire sur le quartier de gare actuel, d'autre part d'articuler la nouvelle gare avec le projet urbain Pradeaux /gare, ce qui a conduit à créer un pôle d'échange au sein d'un espace voué à être profondément remanié.

Pour ce faire, les prestations prévues au dossier seront les suivantes :

- Le déplacement de la Gare de Saint Cyr sur Mer vers l'Ouest de 350ml environ
- La création de deux voies tiroir centrales de 220 ml en impasse pour les terminus ouest des navettes Toulonnaises
- La création de deux quais centraux de 220ml environ pour que les quatre voies soient à quai

- La reconstruction à l'Ouest des voies d'évitement Fret de 750ml à l'Ouest de la Gare par l'élargissement du remblai avec des murs de soutènement
- La création d'un passage d'accès aux quais souterrains. En revanche, l'accès à la gare par le nord n'est pas prévu.
- La création d'un parking silo de 300 places environ
- La réalisation d'un bâtiment abri des services aux voyageurs, avec guichet automatique
- La création d'un parvis avec dépose minute, abris à vélos sécurisés de 40 places environ et arrêt de bus

SUR LA PAULINE



La reconfiguration du site de la gare est rendue nécessaire par la dénivellation de la bifurcation de la ligne d'Hyères.

Toutefois, le projet se limite aux emprises ferroviaires et évite une délocalisation d'entreprises.

Les réalisations seront les suivantes :

- La dénivellation de la bifurcation de la Pauline par la création d'une voie nouvelle en dessous de la ligne Marseille/Vintimille, en terrier, dans un terrain très peu perméable, essentiellement sur une butte gréseuse des Tourraches demandera, cependant, des précautions particulières. Néanmoins, cette solution réduit considérablement les impacts paysagers, vibratoires et sonores, et de plus reste en marge des zones inondables.
- L'aménagement du plan de voie de la gare pour 4 voies à quai sur 220 ml (mètre linéaire) environ avec deux quais centraux.
- La création d'un passage d'accès aux quais en souterrain et traversant
- La création d'un parvis avec dépose minute, d'abris vélos sécurisés de 40 places, d'arrêt de bus, d'un bâtiment abritant les services aux voyageurs, et de guichets automatiques.
- La création d'un parking de plain-pied d'environ 140 places.
- L'optimisation de l'accès à l'ITE (installation terminale embranchée) Petrogarde pour les trains de desserte de FRET avec aménagement d'une entrée /sortie directe côté Marseille permettant des gains de capacité commerciale sur la ligne.

- La suppression sur l'entrée de l'ITE par refoulement et du demi-tour à Carnoules pour les trains de desserte Fret.

SUR CARNOULES



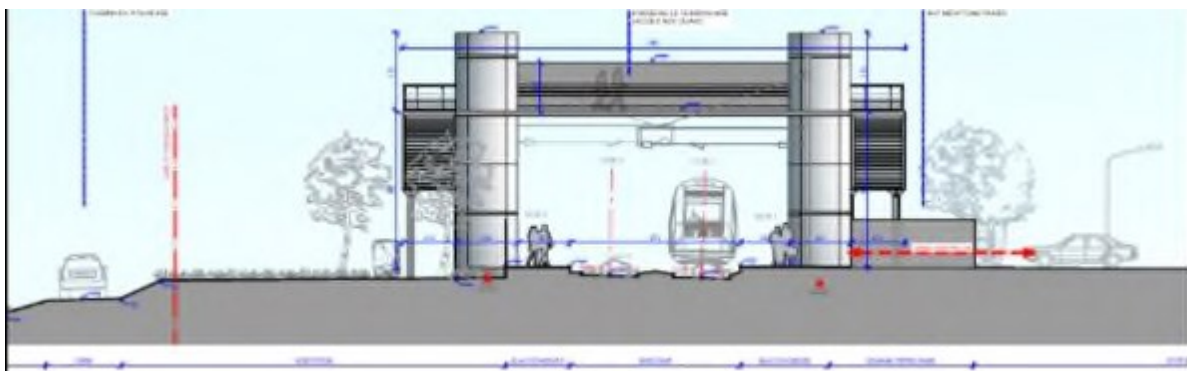
Il s'agit d'une opération technique réalisée essentiellement au sein des infrastructures ferroviaires existantes elle consiste en :

- La création d'une passerelle pour accéder au quai central.
- L'aménagement d'une voie de remisage TER de 220 ml environ en impasse au sud des voies actuelles côté les Arcs sans incidence notable sur le territoire. Toutefois, des mesures seront prises pour le déplacement d'éventuelles tortues en prévention de la pollution d'une zone humide.
- L'aménagement d'un parking de plain-pied côté Marseille de la Gare dans les emprises SNCF.

De plus, l'optimisation de la gare devrait permettre de réduire les émissions sonores de manœuvres des trains. Le projet aux abords de la gare n'induit pas d'augmentation significative des niveaux sonores, qui restent entre la situation de référence /projet inférieur à 2 dB. Aucun point noir du bruit ferroviaire n'est créé en façade des bâtiments sensibles, ce qui ne nécessite pas la réalisation de mur antibruit.

SUR SOLLIES PONT, CUERS, PUGET VILLE

Il s'agit d'opérations de mise en place de trois passerelles pour remplacer les voies piétonnes existantes et dangereuses. Ces opérations s'effectuent sur l'emprise ferroviaire.



SUR LES ARCS

L'opération consiste essentiellement à la réception des navettes Azuréennes et Toulonnaises et sur le plan des prestations, les travaux ne porteront que sur l'aménagement du plan de voie en phase 2.



◆ Questions de la commission et réponses du maître d'ouvrage

SUR SAINT- CYR-SUR-MER

107 : Le pont du chemin de Sorba a fait l'objet de très nombreuses interventions du public dénonçant sa dangerosité. Il serait incompréhensible que des travaux soient entrepris sur la seule partie ferroviaire sans en profiter pour supprimer ce point noir routier. Quelles solutions peuvent-elles être recherchées pour résoudre ce problème.

« Le pont rail du chemin de Sorba sera repris pour s'adapter à la nouvelle plate-forme ferroviaire (à 2 voies dans cette zone).

Le gabarit routier en dessous est restitué à l'identique, en hauteur et en largeur, le programme de l'opération ne prévoit pas d'élargissement pour la voirie.

La collectivité n'a pas exprimé le souhait d'élargir le gabarit routier sous l'ouvrage lors des différentes réunions avant l'enquête publique.

Cet élargissement pourrait néanmoins être fait dans le cadre des travaux de l'opération, sous réserve que la collectivité en fasse la demande et qu'elle prenne en charge le surcoût d'investissement et le prélèvement libératoire de maintenance ».

109 : Le collectif d'action citoyenne de Six Fours (contribution N°678) propose de supprimer les voies d'évitement à Saint-Cyr-sur-Mer et de les reporter à La Seyne-sur-Mer. Cette proposition a-t-elle été étudiée ?

« Le périmètre d'analyse Marseille-Toulon pour le tracé des trains de fret n'est pas suffisant pour se prononcer sur le positionnement des évitements nécessaires à leur insertion dans le trafic.

Dans l'hypothèse du développement d'un trafic fret de Miramas vers le port de Brégaillon (avec cisaillement de la voie opposée en amont de la gare de la Seyne pour y accéder), l'évitement positionné à St Cyr pourrait également servir de voie de rétention des convois fret à destination du port facilitant ainsi leur insertion dans le graphique de circulation.

Sur les affirmations du contributeur elles sont toutes contredites par le MOA.

La solution proposée par cette association (création d'alternats à Cassis et Ollioules + suppression des évitements fret et maintien des voies TER en impasse à Saint Cyr sur Mer) n'a pas été étudiée car elle ne répond pas aux objectifs de desserte et part du postulat doublement erroné que :

- Le tracé des sillons fret (entre Miramas et Vintimille) peut s'affranchir des évitements de Saint Cyr sur Mer (cf. Réponse déjà apportée à l'item 144)
- Le garage des trains fret à Saint Cyr sur Mer augmente la saturation du tronçon Aubagne-Toulon.

Cependant une assertion est exacte dans cette contribution : c'est celle concernant le non choix de l'alternat en gare de Saint Cyr sur Mer certes plus performant mais plus fort en impact. A noter également que la solution d'un terminus ouest de la navette toulonnaise à Ollioules proposée lors de la concertation de 2019 n'a pas été retenue. (Cf. étude d'impact globale chapitre 3 du tome 1, p 71 et suivantes) ».

110 : Le devenir du chemin de la Bourrasque est souvent évoqué, quelle sera sa position exacte une fois les travaux terminés ? Quelle sera sa largeur ? Sera-t-il à double sens ? Les riverains impactés demandent des précisions dès maintenant.

« Le chemin de la bourrasque sera rétabli à l'identique (largeur de chaussée) et le mode de circulation inchangé (sens unique...).

Il n'est pas possible à ce stade d'indiquer de manière précise les impacts (emprises) du projet. C'est à l'issue des études d'AVP que les emprises définitives et les emprises chantier seront connues et serviront de base pour l'enquête parcellaire.

Les études d'AVP vont également chercher à optimiser le projet et à réduire les impacts ».

SUR LA PAULINE

118 : Est-ce que le maître d'ouvrage prévoit des travaux sur l'opération de la gare de La Pauline après les phases 1 et 2 en vue de l'adapter aux phases 3 et 4 ultérieures ?

« Le projet porte sur les phases 1 et 2 de la Ligne nouvelle Provence Côte d'Azur.

Concernant les phases 3 et 4, La décision de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) et la Décision Ministérielle (DM) du 7 Juin 2021 précisent notamment que les sections de lignes nouvelles (Phases 3 et 4) devront faire l'objet d'une nouvelle saisine de la CNDP.

Les sections de ligne nouvelle de ces phases 3 et 4 n'ont fait l'objet que d'une définition de principe qui pourra être réinterrogé lors de ce débat public qui questionnera aussi les objectifs et les besoins.

Il n'est donc pas possible de déterminer à ce stade si le PEM de la Pauline sera ou non adapté par rapport à ces phases 3 et 4.

La seule visibilité de travaux connus est celle présentée à l'enquête publique sur les phases 1 & 2 sur ce site de La Pauline ».

119 : Quel est le coût du terrier sur La Pauline, actualisé à février 2022 ?

« Dissocier précisément les coûts de la partie terrier de la partie PEM nécessiterait de refaire les études (le tracé d'un terrier en laissant la gare inchangée, à 2 voies à quai n'est pas le même) et les métrés.

On peut cependant estimer que la partie terrier de cette opération (donc sans le futur PEM et sans la mise à 4 voies à quai de la gare actuelle) représenterait environ un montant de l'ordre de 70 M€ (sur les 116M€ de l'opération), aux conditions économiques de juillet 2020, conditions économiques utilisées pour les estimations du projet ».

123 : Quel projet réservez-vous au chemin des Tourraches et de la construction éventuelle d'un nouveau pont ?

« La solution présentée à l'enquête publique prévoit la reconstruction du pont des Tourraches pour franchir la voie existante mais aussi la nouvelle voie ferrée en sortie du terrier.

Sa reconstruction est prévue avec le maintien des mêmes fonctionnalités (passage des véhicules légers).

La modification de ses fonctionnalités (ouvrage dédié aux modes doux par exemple), voire sa suppression pure et simple pourrait effectivement s'envisager. Cette hypothèse sera étudiée en phase AVP en lien avec le territoire, mais sera également discutée avec les organismes de secours et les services de maintenance ferroviaire ».

125 : Pouvez-vous confirmer ou infirmer le risque de “tranchée” recueillant les eaux de ruissellements en butée sur le talus SNCF en évitant FABEMI évoqué par l'université de Toulon supra (§ Impact sur les milieux naturels / zones humides ?)

« L'avis de l'université indique : « En point bas hydrographique, en contrebas du talus des voies ferrées et à l'arrière de l'ICPE, l'effet « tranchée » de cette voie douce et BHNS sera manifeste et recueillera de fait les eaux de ruissellement en butée sur le talus SNCF. ».

D'un point de vue technique, il est bien évident que les enjeux de recueil des eaux pluviales seront pris en compte, en jouant sur le profil de la voie verte et l'exploitation en « noues » des espaces verts contigus.

Il n'y a donc pas de problème sur ce point qui est traitable ».

127 : Quelle solution adopter pour conserver la fluidité des circulations par un franchissement en terrier

« Il n'est pas prévu dans le programme des phases 1 et 2 de la LNPCA la réalisation d'un passage inférieur routier sous la plate-forme ferroviaire.

La réalisation d'un passage routier peut faire l'objet d'un projet à financement tiers. Si les calendriers sont compatibles, des synergies pourraient être trouvées sur les phases de travaux pour minimiser l'impact sur les circulations ferroviaires ».

130 : Envisagez-vous de créer une voie douce avec rétablissement du pont sous la forme d'une passerelle dédiée aux piétons et vélos.

« Cf. la question n° 123. La reconfiguration du pont rail du chemin des Tourraches en franchissement mode doux pourrait s'envisager, sous réserve de l'accord des organismes de secours et des contraintes liées à la maintenance des voies ferrées (accès au domaine ferroviaire et non enclavement de terrains).

Ces études seront menées en lors de la phase Avant-Projet ».

136 Remplacement du passage à niveau situé avenue de la gare par un pont-rail

« Il n'est pas prévu dans le programme des phases 1 et 2 de la LNPCA de travaux sur la commune de la Crau, hormis dans le secteur de la Pauline avec la réalisation du terrier. La réalisation d'un passage inférieur routier en remplacement du passage à niveau peut faire l'objet d'un projet tiers indépendant du projet qui ne prévoit pas d'accroissement en heure de pointe de la fréquence des trains. Si les calendriers sont compatibles, des synergies pourraient être trouvées sur les phases de travaux entre ces projets pour minimiser l'impact sur les circulations ferroviaires ».

SUR CARNOULES

140 : Compte tenu de l'utilité du passage sous le pont Rail chemin des Maisons Neuves, pour accéder aux terres agricoles, les personnes souhaitent avoir les renseignements les plus précis sur

le dimensionnement de cet ouvrage et surtout son gabarit futur ?

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

« Le pont rail du chemin des Maisons neuves sera élargi (en gabarit ferroviaire) par l'ajout d'un tablier supplémentaire au sud (les culées existent déjà) pour accueillir la voie de remisage prolongée. Le gabarit routier sous l'ouvrage sera restitué à l'identique (largeur et hauteur).

L'opération de terminus Est à Carnoules ne prévoit pas la reprise de l'ouvrage de franchissement de la RD13. L'ouvrage (et la route en dessous) restent inchangés.

La modification du gabarit routier pourrait faire l'objet de projet à financement tiers. De synergies avec l'opération du terminus Est à Carnoules pourraient dans ce cas être trouvées pour réduire l'impact global des travaux sur les circulations ferroviaire ».

◆ Commentaires de la commission

Les sites de Carnoules, Cuers, Puget Ville et Solliès permettent de recevoir les infrastructures ferroviaires sans expropriation. Sur La Pauline l'emprise foncière privée est très modérée.

Seul le site de Saint Cyr sur Mer nécessite de déplacer la gare actuelle pour réaliser un nouveau PEM (Pôle d'échange multi modal).

Toutefois la commission préconise :

- Sur Saint Cyr Sur Mer (avenue des Lecques et chemin de Sorba), de lever les doutes sur la problématique de circulation sous les ponts rails qui surplombent ces voiries très fréquentées.
- Sur Carnoules de prendre en compte avec la municipalité, les remarques sur le pont rail du chemin des Maisons neuves qui sera élargi (en gabarit ferroviaire) par l'ajout d'un tablier supplémentaire au sud (les culées existent déjà) pour accueillir la voie de remisage prolongée. Le gabarit routier sous l'ouvrage restitué, dit à l'identique (largeur et hauteur), ne devra pas être modifié.
- Toujours sur Carnoules, d'étudier avec la municipalité la reprise de l'ouvrage de franchissement de la RD13 non prévu au projet.
- Sur les Arcs, d'étudier en concertation avec les collectivités concernées par la future Ligne Nouvelle l'aménagement de la gare des Arcs comme future gare TGV ou un site approprié sur ce territoire. Sachant que cette solution de gare, ainsi que les sections de lignes nouvelles encadrantes associées, présentent des enjeux techniques et environnementaux importants.
- Sur la Pauline, d'étudier avec les communes de la Crau et la Garde, le département et la Métropole, l'implantation d'infrastructures de liaisons routières entre la gare et les différentes Zones d'activités de périphérie : université, entreprises, zones marchandes... Comme le précise le Mo dans une réponse au Procès-verbal de synthèse cette hypothèse devra être étudiée en phase AVP (avant-projet) en lien avec le territoire, mais sera également discutée avec les organismes de secours et les services de maintenance ferroviaire.

◆ *Analyse et synthèse de l'ensemble des observations*

NUISANCES TRAFIC ROUTIER

Dans sa requête en date du 28 février 2022 adressée par courrier, le conseil municipal de La Garde considère que le projet va aggraver encore le trafic routier déjà tendu. Les élus déplorent l'absence d'analyse globale de l'impact sur cet environnement et notamment sur le développement des pôles d'activités le long de la RD 98. Par ailleurs, il va impacter le fonctionnement du passage à niveau et de la halte-gare de La Crau en raison de l'augmentation du trafic ferroviaire et du nombre d'arrêt de trains.

La commune de La Crau réserve, quant à elle, son soutien sous conditions d'aménagements destinés à atténuer les prévisions de saturation de la circulation qui vont être générés par la nouvelle offre ferroviaire :

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

NUISANCES SONORES ET VIBRATIONS

Il s'agit là du premier inconvénient majeur perçu par tout un chacun.

Les nuisances dénoncées par le public par le projet en régime d'exploitation sont plurielles mais ce sont bien le bruit et son cortège de dégradations de la qualité de vie des riverains qui sont dénoncés le plus souvent et le plus durement et ce, d'autant plus qu'ils sont perçus comme très minimisés dans le dossier.

Si des variations de ressentis du public existent bien selon le chantier, force est de constater qu'elles expriment toutes de fortes préoccupations quant au bruit généré par l'augmentation du trafic et soulignent en particulier les risques d'inondation et de déstabilisation des sols que les travaux souterrains risquent d'entraîner, avec pour conséquence inéluctable la dépréciation de leur bien.

Sont évoqués les préjudices subis ou craints, qu'ils soient d'ordre financier ou susceptibles d'avoir des effets néfastes sur la santé des personnes. En parallèle, des précisions supplémentaires à celles figurant dans le dossier sont exigées concernant les mesures d'évitement, de précaution, de protection et de réduction de ces perturbations ou risques.

A noter toutefois que des efforts conséquents pour relativiser les nuisances sont annoncés : les travaux s'effectueront de nuit, lorsque les trains ne circulent pas, avec éventuellement la déprogrammation des derniers trains du soir et des premiers du matin.

A titre d'illustration :

A **Saint-Cyr-sur-Mer**, ces nuisances ont fait l'objet de 7% des observations du public, ce qui constitue quand même le 3^{ème} souci après l'intégration urbaine du projet et les problèmes d'emprise. De nombreux riverains sont soumis aux bruits et vibrations lors des passages des trains. La pose de murs anti-bruit, en quelques points sensibles est souvent demandée.

Nota : SNCF Réseaux se limite à la stricte application des normes qui ne lui imposeraient aucune obligation au regard de l'augmentation du trafic. Le Mo indique que cette manière de mesurer s'applique sur tout le territoire national.

La Pauline recense, quant à elle, près d'un tiers d'observations émises contre ces nuisances.

Le public, au premier rang duquel les associations, craignent que l'augmentation du cadencement n'entraîne des aggravations du bruit pour les riverains des lignes et pas seulement au niveau de la gare.

Ils estiment aussi que les résultats inscrits dans le dossier ne reflètent pas la réalité future et demandent une contre-expertise complémentaire indépendante pour déterminer s'il y a lieu ou non de se protéger contre des points noirs. Très concrètement, les personnes dont les propriétés sont directement impactées s'interrogent sur la restitution « à l'identique » des dispositifs existants et en particulier de la protection acoustique des propriétés privées directement impactées.

Quant aux effets cumulés, même si des murs anti-bruit doivent être installés du Pont de Suvé-l'Eygoutier à La Garde Centre, les augmentations de trafic de l'autoroute A570 ne sont, pour l'heure, pas prises en compte.

Terminus Carnoules : si cette enquête publique n'a pas soulevé un vif intérêt au sein de la population de Carnoules, les observations recueillies ont toutefois démontré que les nuisances sont une pré-occupation majeure, en particulier celles qui concernent la durée des travaux de jour, comme de nuit, mais l'inquiétude se porte également sur les trajets quotidiens. Le besoin de complément d'information est ici particulièrement notoire aux fins de rassurer les usagers sur leurs déplacements quotidiens et sur leur cadre de vie, compte tenu des travaux en périphérie, sur l'emprise ferroviaire.

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

L'augmentation de la fréquence des trains provoque des effets contraires espacés dans le temps : les travaux engendreront d'abord des embouteillages et des nuisances accrues, mais à terme, une diminution mécanique du trafic routier et des nuisances qui l'accompagnent sera constatée.

Une condition sine qua non pour fluidifier la circulation est la mise en place de moyens de transport et d'infrastructures bien dimensionnées (parking, voies de cheminement multimodales) : pour le public, une adaptation qualitative et quantitative de l'offre alternative à la voiture est impérative.

Cette constatation est vérifiée dans tous les chantiers du Var mais elle est particulièrement prégnante à Saint Cyr-sur-Mer et à la gare de La Pauline.

◆ *Éléments de réponse figurant au dossier*

BRUITS ET VIBRATIONS

L'Ae recommande de présenter dans le dossier tous les points noirs de bruit existants.

Un Point Noir du Bruit (PNB) des réseaux routier et ferroviaire est un bâtiment répondant aux trois critères suivants :

- Bâtiment « sensible » : habitation, établissement d'enseignement, de soins, de santé ou d'action sociale
- Bâtiment exposé à des niveaux de bruit dépassant les seuils diurnes et/ou nocturnes de définition des PNB ;

- Bâtiment respectant des critères d'antériorité (notamment bâtiment existant avant l'infrastructure, postérieur à la DUP d'un projet et/ou antérieur à la date du premier arrêté de classement sonore du département dans lequel il est situé).

De plus, l'Ae recommande de fournir systématiquement, dans tous les volets de l'étude d'impact, la valeur représentative de l'exposition des populations au bruit de toutes les sources de bruit ainsi que le niveau et la fréquence des émergences existantes. L'analyse des incidences est décomposée pour la phase de réalisation, puis pour la phase d'exploitation.

L'Ae indique que s'appuyant sur la réglementation ferroviaire, le dossier précise que « seule la contribution acoustique des voies ferroviaires avec les trains en circulation est analysée ». Cette contribution n'est pas cumulée avec les bruits d'autres origines. Une telle approche ne garantit pas une information complète du public, puisque la plupart des cahiers territoriaux ne lui permettent pas de connaître les expositions cumulées dans le scénario avec projet en 2035. Elle n'en respecte même pas certaines prescriptions puisque cette réglementation requiert de conduire cette évaluation jusqu'à 20 ans après la mise en service du projet tenant compte de l'évolution des services.

L'Ae recommande de reprendre et compléter significativement l'analyse des incidences acoustiques et vibratoires :

- En présentant systématiquement l'évolution des niveaux de bruit cumulés et des émergences, notamment pour les points noirs de bruit (PNB), et des niveaux de bruit soldien
- En modélisant les effets du projet par rapport au scénario de référence pour 2035 et 2055
- En présentant, pour chaque tronçon homogène de la ligne, les augmentations maximales prévues pour ces deux échéances
- Et en veillant à prévoir des mesures de réduction du bruit pour tous les PNB nouveaux et les PNB existants susceptibles de connaître des augmentations des degrés sonores, le cas échéant en lien avec les exploitants des autres infrastructures concernées.

Dans sa réponse le Maître d'ouvrage précise qu'en matière de Points Noirs du Bruit existants multi source, concernant l'exposition au bruit des populations en situation actuelle (toutes sources sonores confondues,) des mesures de bruit in-situ ont été réalisées entre 2015 et 2021 en façade de bâtiments riverains de la ligne ferroviaire. Elles ont permis de caractériser l'ambiance sonore toutes sources confondues dans les secteurs d'opérations : circulation routière, circulation ferroviaire, industries, activités urbaines, ...

Pour l'ensemble du secteur de la navette toulonnaise, la contribution sonore ferroviaire est négligeable par rapport au bruit routier.

Aucun Point Noir du Bruit ferroviaire n'est créé par le projet LNPCA.

L'analyse à ce stade des études sera réalisée par une modélisation fine de chaque opération au stade des études d'avant-projet.

Une première analyse a été réalisée aux dires de l'expert et il a été déduit que seuls les secteurs de Nice aéroport et de Saint-André étaient susceptibles d'être concernés par la création de PNB multi expositions.

En revanche sur l'ensemble du réseau LNPCA les effets des bruit et vibrations vont être réduits, eu égard aux nouvelles dispositions comme la suppression des trains corail, l'adoption prochaine de nouveaux systèmes d'amortisseurs plus silencieux ou des dispositifs anti-vibratiles qui seront positionnés aux endroits sensibles. Le public, quant à lui, demande avec insistance que des murs anti-bruit soient mis en place dans les secteurs proches des habitations.

EMISSION DE GAZ A EFFET DE SERRE (GES)

L'Ae recommande de :

- Corriger l'estimation des émissions du projet en prenant en compte les objectifs de réduction des émissions des véhicules routiers prévus dans la SNBC ainsi que les mesures d'accompagnement du projet et l'urbanisation induite ;
- Préciser les mesures d'évitement, de réduction, voire de compensation, prévues pour inscrire le projet dans la trajectoire de neutralité carbone à l'horizon 2050.

Le Mo après étude des émissions des GES et du bilan carbone. Après contrôle, une erreur de formule a été identifiée dans le calcul du bilan énergétique qui conduit à une sous-évaluation du bilan énergétique et donc une surestimation du ratio TC02/Tep.

Après contrôle des données, une erreur de formule a été identifiée dans le calcul du bilan énergétique qui conduit à une sous-évaluation du bilan énergétique et donc une surestimation du CO2. En conclusion le bilan énergétique a été corrigé et se traduit par de meilleurs résultats.

◆ Questions de la commission et réponses du maître d'ouvrage

108 De nombreux riverains se sont exprimés pour dénoncer les nuisances actuelles, particulièrement le bruit et les vibrations, et manifester leur inquiétude devant l'augmentation du trafic. Des dispositifs anti-bruit sont demandés dans les endroits les plus sensibles

« ...Dans le secteur de la gare de Saint-Cyr sur Mer et des voies d'évitement FRET, les aménagements et les évolutions de trafic liées au projet :

- N'induisent pas d'augmentation significative générale des niveaux sonores en façade des bâtiments, au regard des textes réglementaires relatifs à la modification d'infrastructure (augmentation inférieure à 2 dB(A) entre la situation de référence et la situation projet).
- Induisent une augmentation des niveaux sonores supérieure à 2 dB(A) sur la période diurne dans 2 secteurs seulement, mais les seuils réglementaires de 63 dB(A) le jour et 58 dB(A) la nuit ne sont pas dépassés »



Secteur des récepteurs R37 et R38 situés au droit des voies d'évitement FRET : augmentation des niveaux sonores comprise entre 2 et 4 dB(A) en période diurne

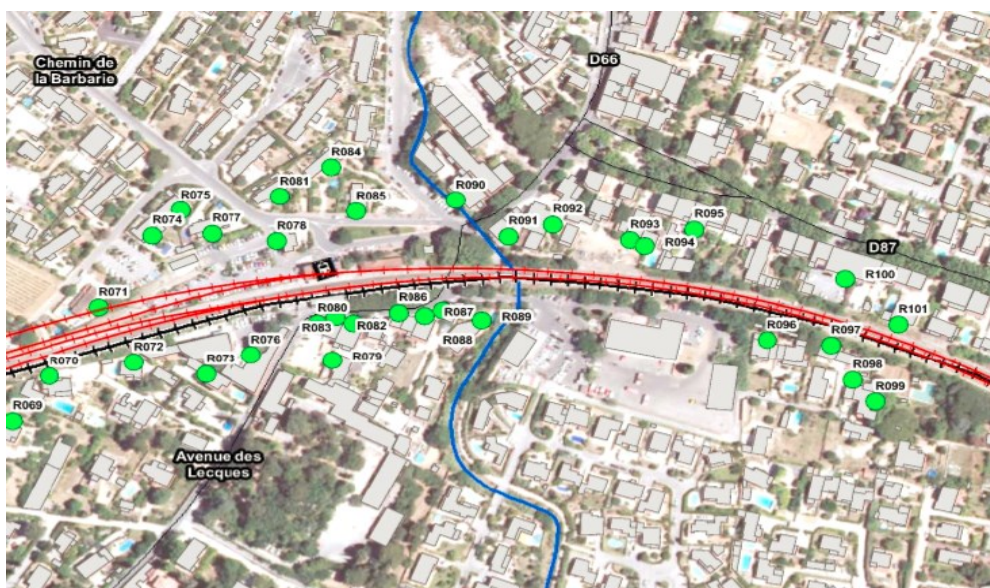
Secteur des récepteurs R84 et R85 situés derrière les actuels bâtiments de la gare : augmentation des niveaux sonores comprise entre 2.5 et 3.0 dB(A) en période diurne et entre 1.5 et 2.0 dB(A) en période nocturne.

« ... Par ailleurs, aucun Point Noir du Bruit ferroviaire n'est créé en façade des bâtiments sensibles »

Concernant les incidences sur le chemin de la Bourrasque impacté par cette opération, l'augmentation reste inférieure ou égale à 0.8 dB (A) : aucune protection acoustique n'est donc à prévoir.

« ... L'opération origine-terminus ouest de la navette toulonnaise a donc une incidence positive sur les incidences résultant des annonces sonores de la gare » grâce à un dispositif adaptatif qui sera mis en œuvre pour limiter les incidences sonores intempestives :

- Acoustique : utilisation d'un système de haut-parleurs plus directifs pour limiter les émergences sonores ;



- Traitement du signal : diffusion de toutes les annonces au même niveau sonore et égalisation spécifique du système ;
- Avertissement de la diffusion des annonces à la présence d'usagers sur les quais : utilisation de caméras ».

121 : Que projetez-vous en matière de restitution « à l'identique » des dispositifs existants et de la protection acoustique des propriétés privées directement impactées (R451, R1406) ?

« Une bande d'environ 5m sera nécessaire pour le rétablissement de l'avenue Eugène Augias. La largeur définitive sera connue lors des études d'Avant-Projet et lors de l'enquête parcellaire. Un montant d'acquisition sera proposé à l'issue de l'enquête parcellaire.

La restitution "à l'identique" des dispositifs existants est envisageable (portail, clôture, plantation).

La protection acoustique des propriétés privées se fera dans le cadre de la législation française en vigueur.

Suite aux études acoustiques menées sur La Pauline, aucune protection acoustique n'est à prévoir dans le cadre réglementaire. Un dispositif adaptatif sera cependant mis en œuvre pour limiter les incidences sonores intempestives des annonces en gare ».

122 : Quelle protection phonique peut-on envisager si le niveau sonore se dégrade à l'issue des travaux pour les propriétés impactées ?

« ...Un bilan des résultats économiques et sociaux sera établi par SNCF Réseau au moins trois ans et au plus tard cinq ans après leur mise en service (bilan dit « bilan LOTI »). Ce bilan sera rendu public et couvrira, notamment, l'efficacité des mesures en faveur de la réduction de l'impact acoustique.

Si une hypothèse s'avérait finalement insuffisamment dimensionnée et que les seuils étaient dépassés, les protections devraient être reprises et complétées jusqu'à ce que les seuils soient respectés en tout point.

Deux types de protection sont alors possibles :

- Les protections à la source, mises en place au plus près de l'infrastructure ferroviaire. C'est le mode d'action prioritaire dans la limite de leur efficacité à condition d'être économiquement acceptables. Elles prennent la forme d'écrans antibruit ou de buttes de terres (merlons)... »
- L'isolation de façade : remplacement des fenêtres des bâtiments à protéger et traitement des entrées d'air, des coffres de volet roulant et de la ventilation ».

124 Le dossier fournit des données concernant la mesure des nuisances sonores que le public estime non conforme à la réalité. Il demande qu'une contre-expertise soit diligentée pour lever les doutes concernant l'existence de points noirs le long de la ligne et de l'autoroute A570 dont les augmentations de trafic ne sont pas prises en compte, de jour comme de nuit : quelle suite réservez-vous à cette requête ?

« L'analyse proposée « conclut sur le fait que le cumul de ces modifications routières et ferroviaires n'induit pas d'augmentation des niveaux sonores supérieure à 2 dB(A) entre la situation de référence et la situation projet... »



Extrait CT La Pauline – page 196

« Concernant l'autoroute A570, elle impacte les récepteurs R46 à R49, correspondant à des habitations, et R50 correspondant à une entreprise ».

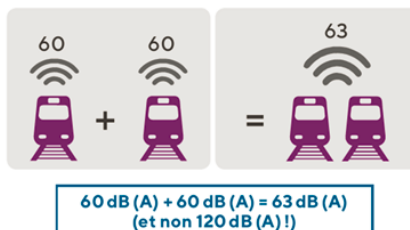
« Les seules exigences réglementaires relatives au cumul de bruit routier et ferroviaire concernent les Points Noirs du Bruit » dont les niveaux sonores sont supérieurs à 70 dB(A) le jour ou 65 dB(A) la nuit ». Or, seule l'habitation repérée par le récepteur R49 sur le plan ci-dessus est concernée et déjà répertoriée dans le Réseau Routier National du Var.

« ...Dans ce contexte de multi-exposition, c'est donc bien l'infrastructure routière qui est prépondérante, puisque les niveaux sonores ferroviaires calculés et présentés dans le cahier territorial sont de d'ordre de 60 dB(A) le jour, soit 10 dB(A) inférieurs au seuil de définition d'un PNB routier ».

« On notera que les décibels ne s'additionnent pas de manière arithmétique.

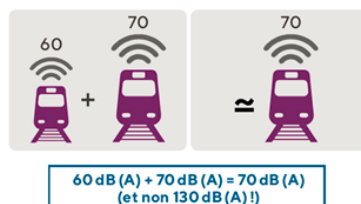
Pour connaître le niveau global de bruit émis par plusieurs sources en même temps, les trois règles suivantes s'appliquent :

Addition de deux niveaux de bruit équivalents :



Lorsque le trafic ferroviaire double, le niveau sonore n'augmente que de 3 dB (A)

Addition de deux niveaux de bruit très sensiblement différents (au moins 10 dB (A) d'écart) :



Addition de dix niveaux de bruit équivalents (10 sources de bruit de même intensité)



Le bruit le plus fort masque le bruit le plus faible

Un doublement de la sensation auditive (« deux fois plus de bruit ») est produit par une augmentation du niveau sonore de 10 dB (A) qui correspond à multiplier la source par 10.

En conclusion, « Nous n'envisageons pas de contrepertise ».

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

« L'incidence sonore des travaux et de l'augmentation des circulations ferroviaires est bien prise en compte dans les études réalisées, à partir des résultats desquelles sont identifiés les éventuelles mesures compensatoires à mettre en œuvre.

Les mesures prises en phase travaux pour réduire l'impact des nuisances sonores sont exposées dans la pièce C tome 1 - Partie 5 - Incidences et mesures du projet (chapitre 2.9.1, page 59) et dans la pièce C tome 2 - Cahier Territorial 8 - Les Arcs (chapitre 4.2.8, page 96).

La pièce C Tome 2 Cahier territorial 8 - Les Arcs (§4.3.8) présente les résultats des modélisations acoustiques réalisées dans le périmètre d'études de la gare des Arcs.

Les aménagements et les évolutions de trafic liées au projet n'induisent pas d'augmentation significative des niveaux sonores en façade des bâtiments au regard des textes réglementaires relatifs à la modification d'infrastructure (augmentation inférieure à 2 dB(A) entre la situation de référence et la situation projet).

Par ailleurs, le remplacement du matériel roulant actuel (Corail) par des trains moins bruyants en amont du projet des Phases 1 & 2 de la LNPCA entrainera une baisse significative des niveaux sonores de l'ordre de 1,5 à 3,5 dB(A) de jour et encore supérieure de nuit.

Les modélisations acoustiques mettant en avant une baisse des niveaux sonores entre l'état actuel et la situation projet, aucune mesure de protection acoustique n'est nécessaire sur le secteur ».

◆ *Commentaires de la commission*

Les conséquences directes du projet impactent la qualité de vie de la population dans son ensemble. Plus particulièrement, les nuisances sonores figurent à cet égard, sans conteste, parmi les préoccupations les plus importantes exprimées par le public des gares de la Pauline et de Saint-Cyr-sur-Mer, qu'il s'agisse de particuliers ou d'associations, mais également de collectivités et d'élus.

L'augmentation de la fréquence des trains va augmenter ipso facto les nuisances sonores des riverains des voies.

La Commission préconise la mise en place de dispositifs adaptés à cette protection sonore.

7.3.2.1.6. Impacts paysagers, milieu naturel, risques naturels et technologiques

◆ *Analyse et synthèse de l'ensemble des observations*

Les critiques concernant la détérioration du cadre de vie sont traditionnellement vives lorsqu'il s'agit d'atteinte à l'environnement. Si leur importance est unanimement reconnue, elles n'ont en réalité été, pour ce qui est des chantiers concernés par la mise en place de la navette toulonnaise, ni dominantes, ni exacerbées.

Certes, le sentiment de manque de protection des paysages et du patrimoine pour privilégier les avancées qualitatives en termes de transport est bien présent, en particulier pour les associations qui se sont manifestées. De même, parmi les choix possibles, les options retenues n'ont, au regard des associations ou des opposants, pas toujours protégé à tout prix les zones naturelles et leur habitat, leur préférant parfois la synergie avec des projets urbains (Saint-Cyr-sur-Mer), parfois la viticulture AOP (La Garde). En général cependant, les concertations antérieures, l'information et les mesures ERC (Eviter, Réduire, Compenser) ont joué leur rôle d'apaisement et de levées des craintes les plus répandues.

A titre d'exemple de nuisance environnementale :

Sur La Pauline, plusieurs observations évoquent les conséquences assumées du choix de l'option retenue par le public et les collectivités suite aux consultations, à savoir : prioriser la protection de l'activité humaine au détriment de la nature à l'état brut ou originel, les emprises des travaux sur les espaces naturels, les impacts négatifs du projet sur le climat, la faune, la flore biotique et l'assèchement des zones karstiques, en particulier au bois des Tourraches.

Les associations estiment dans leur ensemble que la dénivellation du terrier conduit à la destruction définitive d'un habitat naturel d'intérêt communautaire prioritaire, d'une partie des zones humides de La Garde Centre et Nord, à la perturbation du fonctionnement hydraulique avec une incidence très forte sur les mares. Elles estiment que le dossier minimise l'incidence sur les insectes et qu'il est silencieux au sujet des sites de compensations des zones humides.

Les chantiers les plus emblématiques de ce point de vue sont Saint-Cyr-sur-Mer et La Pauline.

Par ailleurs, le dossier mentionne que les études géologiques doivent être approfondies : la question de savoir si, le cas échéant, les résultats peuvent ou non conduire à remettre en cause le terrier.

Quant à Carnoules, Il est à noter, que la mairie n'a pas donné d'avis suite aux courriers transmis par le représentant de l'Etat et que la passerelle en gare de Solliès, Cuers et Puget ville n'a suscité aucune observation ad hoc.

Pour sa part, l'université de Toulon observe que, pour partir vers l'ouest, les cheminements prévus et les BHNS (Bus à Haut Niveau de Service) doivent contourner l'entreprise FABEMI. Dans ce cas, un effet « tranchée » sera manifeste et recueillera de fait les eaux de ruissellements en butée sur le talus SNCF. -Cette tranchée interroge sur les fonctionnalités recherchées et requiert un positionnement de la part du Maître d'ouvrage.

◆ *Eléments de réponse figurant au dossier*

Les risques de caractère géologique liés aux travaux sont analysés par le maître d'ouvrage et considérés comme maîtrisables, compte tenu du terrain peu perméable, tout comme ceux relatifs aux risques d'inondation ou d'atteinte aux eaux souterraines et aux réserves des mares méditerranéennes ou de la ripisylve. Pour contrer ces aléas, sont prévues des mesures ERC précédemment mentionnées, auxquelles il convient d'ajouter des mesures de compensation et des mesures de suivi. Elles concernent plus particulièrement la faune et la flore du bois des Tourraches, incluant la gestion des zones humides superficielles et souterraines.

Lors de la phase de concertation, ces précautions sont néanmoins parfois contestées dans leur efficacité pour annihiler les conséquences néfastes des travaux en matière de GES, de transport des gravats, d'inondation, voire de destruction d'habitats. Des études et des garanties supplémentaires à celles qui figurent dans le cahier territorial, spécifiquement adaptées au secteur d'emprise du terrier, sont demandées, qu'elles soient temporaires en phase travaux ou pérennes à l'issue des chantiers.

Réponse du Maître d'ouvrage :

« A ce stade, l'étude a permis de définir des principes de mesures compensatoires. Différentes étapes complémentaires de travail sont donc nécessaires pour arriver à une application cohérente et compatible avec les cadres réglementaires et méthodologiques en vigueur ».

Au titre du volet Destruction Zones Humides, il est considéré la destruction d'1,76 ha. L'évaluation des incidences sur les fonctionnalités seront définies au stade du dossier de demande d'autorisation gouvernementale et de l'actualisation de l'évaluation environnementale." »

La qualité de l'air, est un sujet qui a été peu évoqué, le report de la voiture vers le train est positif de ce point de vue-là. Le bilan carbone incluant la période des travaux et celle de l'exploitation future deviendra neutre en 2050.

Les mesures envisagées, concernant la santé et le cadre de vie, devraient, selon le maître d'ouvrage, supprimer les incidences négatives.

S'agissant de l'impact sur les paysages, il est communément admis, pour ce qui est du Var, qu'en général, le projet prévoit un traitement architectural et paysager améliorant l'état actuel de la totalité des chantiers concernés.

Concernant les risques industriels, seul le site Pétrogarde, à La Garde près de La Pauline, est à l'origine de scénarios d'accidents pouvant affecter les travaux et les circulations sur la LNPCA ; ils sont concernés par son plan particulier d'intervention mais pas par son plan de prévention des risques technologiques.

Dans le service ferroviaire actuel, il existe 3 trains transportant des matières dangereuses : 2 trains de fret local (vers l'usine Arkema à la Penne sur Huveaune 1 fois par semaine et l'usine Pétrogarde à La Pauline 2 fois par semaine) et 1 train de transit international à destination Vintimille et au-delà vers Savone (Italie). Ce dernier est très impactant pour le trafic voyageur de la section Vintimille-Nice puisque pendant sa circulation tout le trafic commercial voyageur dans le sens Vintimille>Nice est stoppé afin de ne pas se croiser dans les tunnels.

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

◆ *Questions de la commission et réponses du maître d'ouvrage*

116 Quel site est-il désigné pour la reconstitution de la zone humide du bois des Tourraches ?

« L'étude d'impact du projet des phases 1&2 de LNPCA vise notamment à présenter les enjeux écologiques ainsi que la séquence Eviter- Réduire – Compenser associée aux aménagements prévus.

Malgré une recherche d'évitement et de réduction des impacts, des mesures compensatoires sont mise en œuvre. A ce stade, l'étude a permis de définir des principes de mesures compensatoires qui ont comme objectif de conduire des actions positives pour la biodiversité équivalente à minima aux pertes résiduelles générées par le projet.

Leur niveau de définition est calibré en fonction de plusieurs facteurs clés qu'il convient ici de rappeler :

- La situation financière et administrative du projet ne permet pas, avant la DUP et l'engagement effectif des financements, d'assurer la négociation foncière de parcelles pour des mesures compensatoires ;*
- Un long délai entre le dépôt du dossier et le début des travaux (de 4 à 9 ans pour la plupart des opérations nécessitant des mesures compensatoires environnementales) pourrait rendre caduques des mesures trop précises : les futurs inventaires pourraient aboutir à la définition de mesures compensatoires différentes (nouvelles ou autres espèces relevées).*
- L'application de la méthodologie nationale pour l'évaluation des fonctions des Zones Humides (ONEMA 2016) nécessite de connaître le site récepteur de ladite compensation.*
- Enfin, la prise en compte de l'édition en mai 2021 du guide méthodologique national cadrant le dimensionnement compensatoire écologique (CEREMA, CGDD, OFB 2021) n'a pas pu être complète pour un dossier essentiellement finalisé en juin 2021.*

Différentes étapes complémentaires de travail sont donc nécessaires pour arriver à une application cohérente et compatible avec les cadres réglementaires et méthodologiques en vigueur.

La progression des études techniques et réglementaires entre les phases EUP et DDAE permettra d'affiner les impacts résiduels via :

- L'actualisation des inventaires écologiques. Ces derniers ont été lancés depuis octobre 2021 et se dérouleront sur un cycle complet (4 saisons) ;*

- *L'évolution du projet dans sa conception en lien avec les enjeux environnementaux (dont biodiversité).*

Dans le cadre du dossier de dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées, seront précisés les argumentaires concernant :

- *Raisons impératives d'Intérêt public majeur*
- *Absence d'alternatives*
- *Objectifs compensatoires adaptées (« no net loss » ; opérationnalité des mesures ; additivité ; ...)*

Concernant le secteur de La Pauline, cinq mesures de compensation ont été proposées.

Par ailleurs, au titre du volet Destruction Zones Humides, il est considéré la destruction d'1,76 ha. L'évaluation des incidences sur les fonctionnalités sera définie au stade du dossier de demande d'autorisation environnementale et de l'actualisation de l'évaluation environnementale.

Il est proposé de compenser la destruction de ces stations par :

- *La réouverture d'un maquis dense pour lequel des données bibliographiques attestent de la présence ancienne de mares temporaires méditerranéennes et de ces espèces ;*
- *La réouverture d'un maquis dense pour lequel ces habitats et les populations de ces espèces sont en mauvais état de conservation à la suite de la fermeture du milieu ;*
- *La restauration de mares temporaires méditerranéennes en mauvais état de conservation au sein de maquis.*

Une première analyse de la base de données SILENE Flore permet de cibler un secteur, situé non loin de La Pauline, sur les communes de La Crau et Solliès-Pont ».

117 Le dossier mentionne que les études géologiques doivent être approfondies : les résultats peuvent-ils conduire à remettre en cause le terrier des aménagements de La Pauline ?

« La faisabilité technique de la solution terrier est d'ores et déjà avérée.

Les études géologiques seront effectivement approfondies en phase Avant-Projet (AVP), appuyées sur des reconnaissances géologiques (sondages, mise en place de piézomètre pour le niveau de la nappe...).

Ces études et reconnaissances ont pour objectif de fiabiliser le coût en lien avec les provisions pour risques, donc de lever les incertitudes, et de stabiliser le mode constructif et le phasage des travaux, dans une logique d'optimisation ».

120 A quel moment comptez-vous donner les éléments chiffrés détaillés concernant les impacts du chantier de La Pauline sur les propriétés privées (R451, R1406 et R1409) ?

« D'une manière générale, les impacts précis sur les parcelles, en situation définitive et en phase provisoire (occupation temporaire) ne seront connus qu'à l'issue des études d'avant-projet et feront l'objet d'une enquête parcellaire.

A l'issue de cette enquête parcellaire, les propriétaires concernés seront contactés pour entamer des phases de négociation pour l'acquisition du bien ou d'indemnité pour des occupations temporaires.

La phase d'étude d'AVP pour l'opération de La Pauline devrait commencer avant la fin de l'année 2022.

Ce sera donc lors de l'enquête parcellaire en 2023 ou 2024 ».

◆ *Commentaires de la commission*

Sur l'emprise de la navette Toulonnaise, seule la gare de la Pauline avec le creusement du terrier, ses remblais et l'impact sur le bois des Tourraches suscitent des inquiétudes.

Les intervenants à l'enquête en particulier l'Association de Défense du Plan de La Garde, seront très attentifs au volet « Destruction des Zones Humides » et à l'action de SNCF Réseau pendant et après les travaux.

Le Maître d'Ouvrage les a prises en compte et elles devraient être levées.

7.3.2.1.7. Impacts fonciers

◆ *Analyse et synthèse de l'ensemble des observations*

A Saint-Cyr-sur-Mer, l'objectif de maîtrise de l'urbanisation et de préservation de l'équilibre entre espaces urbanisés, agriculture et milieu naturel nécessite de poursuivre les actions portant sur le périmètre déjà urbanisé (réhabilitation des logements vacants, démolitions / reconstruction, comblement des espaces libres). L'amélioration de l'offre de service, ainsi que le projet de réalisation par la commune d'un pôle d'échanges multimodal, auront globalement des effets qualitatifs positifs pour la population locale, et cela, sans engendrer de conséquences notables sur le développement de l'urbanisation. A ce sujet, 53 observations du public critiquent le choix du site "Pradeaux gare" pour l'implantation du PEM (Pôle d'Echange Multimodal) et les 84 autres observations demandent l'étude d'un autre site. Le site de « Pradeaux- gare » choisi par la municipalité, présente, aux yeux de nombreux intervenants, plusieurs inconvénients rédhibitoires. Ce projet est confiné, peu susceptible de développement (parkings, gare routière, taxis ...), difficile d'accès, la circulation aux alentours risque d'être difficile. De plus, il nécessite des expropriations durement ressenties.

A La Pauline, une propriétaire, dont le terrain est impacté, demande des précisions quant aux imputations, au tracé, au remplacement de son portail, de sa clôture et de ses arbres, à la mise en place d'un mur anti-bruit et à l'indemnisation prévue. La visite de personnels de SNCF/Réseau n'aurait pas permis d'établir ces renseignements. Par ailleurs, l'aménagement du chemin des Tourraches (commune de La Crau) va nécessiter une expropriation qui est anticipée par les deux riverains en relation avec les services municipaux. Les 2 propriétaires impactés demandent que ledit chemin reste en mode doux pour uniquement le passage des cycles et des piétons, ce qui est également préconisé par le Maire de la commune.

Pour le terminus de Carnoules cette enquête publique n'a pas soulevé un vif intérêt au sein de la population de la commune qui ne s'est que peu exprimée sur le thème des impacts fonciers, sauf à rappeler qu'ils se montreront vigilants sur les emprises des terres agricoles prévisibles pour les phases 3 et 4 futures. Il faut noter que le PLU actuel de Carnoules a défini des zones d'urbanisation dans le secteur de la gare. De ce fait, des particuliers sensibles au développement urbain, émettent des réserves sur les impacts négatifs de l'augmentation du cadencement ferroviaire qui agira systématiquement sur le développement de l'habitat autour de la gare, voire entre Saint Cyr sur Mer et Carnoules.

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

Pour le terminus les Arcs, il convient de noter en préambule le faible nombre de contributions ayant trait au chantier des Arcs et le fait que les observations s'appliquent davantage à ce qui n'est pas prévu par le chantier, mise à part une observation considérant que l'augmentation de la fréquence des

trains va ipso facto augmenter les nuisances sonores des riverains des voies, et plaide donc pour la mise en place d'un dispositif adapté à cette protection auditive.

◆ *Éléments de réponse figurant au dossier*

Le Maître d'ouvrage pour présenter le projet LNPCA phases 1 et 2, s'est assuré de la cohérence des opérations avec les zonages des territoires des différentes communes impactées.

Cependant, l'Ae indique que plusieurs aménagements urbains sont liés à la réalisation du projet, notamment dans le Var, sans que ses conséquences en matière d'urbanisation soient décrites. Plus encore, le dossier considère que le projet n'engendrera pas « de conséquences notables sur le développement de l'urbanisation », ce qui n'est pas démontré.

Suite à la recommandation de l'Ae, le détail de l'analyse des conséquences prévisibles du projet en termes d'urbanisation, à moyen et long terme dans les secteurs actuellement périurbains et ruraux, notamment autour des gares varoises, est joint en annexe 2 de la pièce F du dossier d'enquête.

Dans le Var, la navette toulonnaise a pour objectif de mieux desservir l'ensemble de l'axe Saint Cyr sur Mer – Toulon – Solliès – Carnoules. Le projet va contribuer à un report modal vers les transports en commun pour les populations déjà présentes. Mais par son efficacité même, il va aussi ouvrir de nouvelles possibilités de parcours résidentiel pour les personnes qui souhaiteront s'éloigner du cœur de la métropole tout en gardant un accès aisé à leur lieu de travail.

Au sujet de l'artificialisation des sols, l'Autorité environnementale recommande de quantifier l'ensemble des surfaces artificialisées par le projet et de préciser comment il prend en compte l'objectif fixé par la loi climat et résilience d'absence d'artificialisation nette.

En réponse à l'Ae, le Maître d'Ouvrage précise : les opérations qui provoquent le plus d'artificialisation sont celles de La Pauline (La Garde) et de Saint-Cyr sur Mer. A La Garde, cela est dû à la dénivellation de la ligne dans le secteur de La Pauline. Les surfaces impactées pouvant être d'une grande qualité écologique, des mesures de compensations seront mises en place dans le cadre des dossiers de demande d'autorisation environnementale.

A Saint-Cyr-sur-Mer, cette artificialisation est liée à l'emprise de l'élargissement de la plateforme (entre autres sur des terres agricoles). Elle est partiellement compensée par la végétalisation prévue du pôle d'échange multimodal. L'objectif de maîtrise de l'urbanisation et de préservation de l'équilibre entre espaces urbanisés, agriculture et milieu naturel nécessite de poursuivre les actions portant sur le périmètre déjà urbanisé (réhabilitation des logements vacants, démolitions / reconstruction, comblement des espaces libres...). L'amélioration de l'offre de service, ainsi que le projet de réalisation par la commune d'un pôle d'échanges multimodal, auront globalement des effets qualitatifs positifs pour la population locale, sans engendrer de conséquences notables sur le développement de l'urbanisation

Sur la commune de La Garde, afin de pouvoir accueillir une croissance démographique modérée tout en maîtrisant la consommation foncière, la commune a privilégié la densification de l'enveloppe urbaine actuelle (comblement des espaces libres notamment) et le PLU ne prévoit pas de nouvelles ouvertures à l'urbanisation, mise à part une petite zone d'environ deux hectares sur le secteur du Pouverel, assez éloigné de la gare de La Pauline. Les capacités d'accueil au sein du périmètre de proximité paraissent donc très limitées.

Sur la commune de La Crau, les effets du projet de LNCPA sur le développement prévisible de l'urbanisation, se traduiront essentiellement par une amélioration du quotidien pour les habitants. La portée de ces aménagements viendra conforter l'attractivité du pôle de La Pauline, sans entraîner pour autant des conséquences notables sur le développement de l'urbanisation.

Pour les deux communes, La Garde et La Crau, les impératifs de limitation de consommation foncière et de l'étalement urbain, qui deviennent des enjeux actuels forts pour l'équilibre des deux territoires impliqueront de renforcer les opérations de densification au sein de l'enveloppe urbaine actuelle, afin de minimiser les nouvelles extensions consommatrices de foncier.

Sur le territoire de Carnoules, les aménagements de LNPCA prévus vont surtout permettre une amélioration de l'offre ferroviaire avec la métropole toulonnaise et encourager le report route / rail. Cette amélioration de l'offre de service, combinée à une amélioration de l'inter modalité liée aux projets des collectivités, aura globalement des effets qualitatifs positifs pour la population locale, sans engendrer de conséquences notables sur le développement de l'urbanisation

La ville de Carnoules fait partie de la Communauté de Communes « Cœur du Var » (11 communes et près de 40 000 habitants en 2011), qui a approuvé son SCoT en 2016. En s'appuyant sur le constat d'une croissance continue depuis 1975 (le territoire a doublé sa population en l'espace de 30 ans), le rapport de présentation souligne toutefois une attractivité assez faible au regard des territoires voisins. L'hypothèse retenue dans le SCoT à l'horizon 2030 est celle de la poursuite d'une croissance forte (2,7% par an), représentant une population de 55 000 habitants à l'horizon 2030. NB : le rythme de croissance réellement constaté semble suivre effectivement cette tendance, la population étant estimée en 2020 à environ 45 000 habitants. Le PADD du SCoT Cœur de Var a identifié trois objectifs majeurs : le développement d'une urbanisation cohérente répondant aux besoins des populations, un développement économique innovant et la préservation des paysages et de la qualité de vie. Le développement est principalement articulé autour du pôle intercommunal Le Luc / Le Cannet, et de deux pôles relais qui sont Carnoules et Flassans.

Les communes du Cœur du Var ont également l'ambition de renforcer l'inter modalité sur l'ensemble du territoire et la réutilisation à terme de l'emprise de l'ancienne ligne de Carnoules à Gardanne est envisagée, ce qui viendrait encore conforter le rôle de Carnoules en tant que pôle relais et carrefour stratégique.

Pour le terminus des Arcs, les aménagements programmés sont destinés à permettre la réception des navettes ferroviaires toulonnaise et azuréenne. Il ne s'agit donc que d'un aménagement du plan de voies et de la signalétique au sein de la gare pour permettre le remisage des TER de ces navettes. Prévus à l'horizon de la phase 2 (2035), ces aménagements techniques viendront participer à l'amélioration de la robustesse du réseau ferroviaire et donc de l'offre de services pour les gares desservies par ces deux navettes, sans incidences sur la fréquence ou la qualité de desserte de la gare des Arcs. Cette opération n'est donc pas de nature à engendrer des conséquences sur le développement de l'urbanisation, si ce n'est indirectement par sa contribution à un projet d'ensemble, dont les conséquences générales sont présentées dans le chapitre d'analyse à l'échelle globale.

Des données d'ordre général fournies par le Maître d'ouvrage rappellent que les incidences négatives potentielles liées à un projet d'infrastructure de transport sur le développement de l'urbanisation sont principalement :

- Un effet de coupure physique en cas de création d'une ligne nouvelle, assez marqué quand il s'agit d'une ligne ferroviaire : ce type d'infrastructure qui a une empreinte marquée est plus difficile à intégrer qu'un mode de transport « urbain » (tramway, BHNS...). Dans le cas des phases 1 & 2 du projet de LNPCA, l'effet de coupure sera inexistant, aucune ligne nouvelle n'étant créée
- Un effet « repoussoir » aux abords immédiats de l'infrastructure linéaire, en raison des nuisances de proximité (visuelles, acoustiques...). Les aménagements réalisés intègrent la réa-

lisation de voies nouvelles sur certains tronçons du réseau classique, et permettront l'augmentation de la fréquence de desserte, avec un trafic de trains qui pourra dans certains cas être doublé par rapport à la situation actuelle

Ainsi certaines nuisances de proximité et notamment les émissions acoustiques seront augmentées, avec des bâtiments qui pourront se retrouver plus proches du faisceau ferroviaire. Le maître d'ouvrage s'engage à mettre en œuvre toutes les mesures nécessaires pour préserver les riverains du réseau ferré soumis à un dépassement de seuil. Dans ce but, le projet intègre dans sa conception : des études d'insertion paysagère et urbaine, et des études acoustiques permettant d'évaluer les effets du projet par rapport à la situation de référence et de prévoir si nécessaire les dispositifs de protection exigés.

Ces dispositions et mesures sont décrites dans le chapitre 5 « Incidences et mesures en phase de fonctionnement » du Tome C1 étude d'impact générale et du Tome C2 cahiers territoriaux.

◆ *Questions de la commission et réponses du maître d'ouvrage*

SAINT-CYR-SUR-MER

110 Le devenir du chemin de la Bourrasque est souvent évoqué, quelle sera sa position exacte une fois les travaux terminés ? Quelle sera sa largeur ? Sera-t-il à double sens ? Les riverains impactés demandent des précisions dès maintenant.

« Le chemin de la bourrasque sera rétabli à l'identique (largeur de chaussée) et le mode de circulation inchangé (sens unique...). »

Il n'est pas possible à ce stade d'indiquer de manière précise les impacts (emprises) du projet. C'est à l'issue des études d'AVP que les emprises définitives et les emprises chantier seront connues et serviront de base pour l'enquête parcellaire.

Les études d'AVP vont également chercher à optimiser le projet et à réduire les impacts ».

TERMINUS CARNOULES

Aucune question concernant le thème.

TERMINUS LES ARCS

Aucune question concernant le thème.

◆ *Commentaires de la commission*

Le projet LNPCA a des impacts mesurés et limités en termes fonciers qui risquent d'engendrer quelques difficultés pour les propriétaires concernés.

L'opération de Saint-Cyr-sur-Mer ne fait pas exception, avec une dizaine de maisons impactées, quelques ares de vigne et d'oliviers.

7.3.2.1.8. Impacts socio-économiques

◆ *Analyse et synthèse de l'ensemble des observations*

La Pauline : Le parti EELV se réjouit que la priorité pour le Var aille au projet d'amélioration des transports pour les salariés et usagers avec une desserte renforcée de l'aire toulonnaise, en particulier l'aménagement de la gare de La Pauline pour éviter le cisaillement actuel.

La métropole TPM (Toulon Provence Méditerranée) va mettre en place en 2024 le BHNS (Bus à Haut Niveau de Service) qui reliera La Seyne jusqu'à La Garde et la gare de La Pauline : le « RER » deviendra donc superflu selon certains.

Le président du CIL (comité d'intérêt local) de La Pauline dénonce les nuisances engendrées et le coût "dispendieux" du projet qui a dérapé tant en termes de finances que de délais.

Selon l'avis du SGPI et des contre-expertises, l'offre de transport devrait connaître avec la LNPCA une amélioration forte de service proposé : cadencement, renforcement de l'inter modalité, amélioration de l'accessibilité des gares. Mais force est de constater que les prévisions de trafic prévues sont faibles au regard des investissements envisagés et paraissent sous-estimés.

A SAINT-CYR-SUR-MER

Le site prévu pour l'implantation de la gare a vocation de se développer dans l'avenir afin de devenir un véritable pôle d'échange comprenant les services élémentaires d'une gare (presse, toilettes, restauration, billetterie), une gare routière qui serait le centre d'un réseau "Sud Sainte Baume", une station de taxi et de location de voiture, un accueil de vélos conséquent, des pistes cyclables ... La question de savoir si cette évolution est possible sur le site prévu et si la nouvelle gare de Saint-Cyr -Sur-Mer deviendra bien un pôle de développement de la ville grâce à l'attractivité de tout ou partie de la communauté de communes de Sud Sainte-Baume.

A la PAULINE

Les communes de La Garde et de La Crau ont pris acte du résultat des concertations antérieures et des études techniques qui ont permis de proposer une solution en souterrain (terrier) réduisant les impacts négatifs sur l'économie locale, en particulier les zones agricoles. En outre, le projet ouvert vers les zones d'activités et vers le campus universitaire, donne au train davantage d'atouts par la mise en valeur paysagère et sociale d'un espace aujourd'hui confidentiel, tout en évitant le périmètre SEVESO de l'usine Petrogarde.

A noter cependant, les réserves émises par les conseils municipaux de ces deux communes qui dénoncent l'insuffisance des aménagements routiers, des parkings et des voies accessibles aux zones d'activités jouxtant la gare de La Pauline ; aménagements qu'ils jugent indispensables au développement socio-économique de ces zones d'activités.

◆ *Eléments de réponse figurant au dossier*

Le Maître d'ouvrage indique que dans l'aire toulonnaise, les incidences potentielles du projet se situent autour des gares et pôles d'échanges. En effet, les restructurations ferroviaires qui visent entre autres à l'amélioration de la desserte des villes satellites de la métropole toulonnaise, par la mise en service d'une navette plus performante, devrait « naturellement » engendrer des bénéfices sociaux économiques. L'intégration du projet de la LNPCA, si l'on prend notamment les cas de St. CYR et de La Pauline devrait également conduire, après sa mise en service, à une augmentation des flux de population vers ces deux pôles ferroviaires.

L'amélioration de l'offre ferroviaire bénéficiera à l'ensemble des halte et gares desservies par le réseau ferré régional, y compris des gares éloignées des secteurs d'intervention (Menton, Miramas, Toulon...)

Les gares et PEM sont conçus selon des objectifs ambitieux, avec une insertion recherchée dans le tissu urbain local, et ont pour vocation de devenir de véritables pôles de centralité à leur échelle.

Le Maître d'ouvrage indique que l'amélioration des aménagements routiers des communes de La Garde et La Crau, qui viendra conforter, pour 2030, la qualité du service offert en gare et donc son attractivité, confortera ainsi le rôle de carrefour stratégique de La Pauline. Cette gare proposera un service ferroviaire grandement amélioré en offrant une meilleure accessibilité. Le Maître d'ouvrage précise que

les améliorations d'aménagement des parkings et des plans de circulation des deux communes concernées sont hors périmètre LNPCA, sous-entendant ainsi sa non-implication financière dans ce domaine.

◆ *Questions de la commission et réponses du maître d'ouvrage*

(Déjà traité précédemment)

◆ *Commentaires de la commission*

La Commission partage les appréciations émises dans le rapport de contre-expertise du SGPI.

Concernant la navette Toulonnaise, les gares et les PEM sont conçus selon des objectifs ambitieux, avec une insertion recherchée dans le tissu urbain local, et ont pour vocation de devenir de véritables pôles de centralité à leur échelle.

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

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

La question est de savoir si cette évolution sera possible sur le site prévu et si la nouvelle gare de Saint-Cyr -sur-Mer deviendra bien un pôle de développement de la ville grâce à l'attractivité de tout ou partie de la communauté de communes de Sud Sainte-Baume.

7.3.2.1.9. Multimodal

◆ *Analyse et synthèse de l'ensemble des observations*

LA PAULINE

Ce thème « Multimodal » est celui qui arrive en tête avec un total de 17 observations. Il a pour corollaire la question des aménagements et des mesures de sécurité correspondants, indissociables de la mise en place du Pôle d'Echange Multimodal. C'est le souci majeur des élus des collectivités et des structures socio-professionnelles associées, ce qui renforce encore son importance. L'accessibilité de la gare de La Pauline est actuellement peu qualitative et les mesures envisagées ne sont pas à la hauteur des attentes en matière d'accueil et de sécurité de ces espaces publics. Or, il est important d'anticiper les différents usages engendrés par son évolution, à savoir la création d'une véritable gare d'arrivée et d'entrée dans la zone ZI de Toulon-Est avec des connexions à créer avec les activités économiques. Le public exprime son inquiétude sur le projet : la circulation est de plus en plus difficile pour se rendre à la gare et les aménagements proposés pour le pôle d'échange multimodal (PEM) ne semblent pas suffisants. Des inquiétudes s'expriment, en particulier par une association comptant plusieurs centaines de cyclistes (La Cyclette), sur les itinéraires de modes doux et sur la capacité de stationnement. La CCI du Var fait un constat sévère de la situation et estime que le projet ne répond pas aux besoins impératifs d'efficacité et de sécurité.

L'université de Toulon estime que le scénario 1 ne permet pas un développement suffisant de la gare pour en faire un véritable PEM : peu d'espaces de parking, un « confinement » de la gare derrière une entreprise polluant l'air, rendant peu propice l'ouverture vers l'Ouest. En outre, l'université insiste sur le besoin de cheminements doux de qualité entre la gare et le campus de La Garde. Elle s'interroge

sur la concrétisation des schémas en dispositifs qualitatifs et sur les délais de réalisation des aménagements indispensables pour sécuriser les cheminements actuels.

SAINT-CYR-SUR-MER

L'emplacement du nouveau PEM (Pôle d'Echange Multimodal) : Ce sujet a fait l'objet de 144 observations dont 7 seulement sont favorables, 53 observations critiquent le choix du site "Pradeaux gare" pour l'implantation du PEM, Pôle d'Echange Multimodal et les 84 autres observations demandent l'étude d'un autre site. Il est rappelé que le choix du terminus ouest du RER toulonnais a donné lieu à de nombreuses discussions, les élus départementaux ont finalement considéré que Saint-Cyr était la meilleure solution. Le maire de Saint-Cyr-sur-Mer a accepté ce choix mais a souhaité le lier à un projet d'urbanisme

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

Le site prévu pour l'implantation de la gare a vocation de se développer dans l'avenir afin de devenir un véritable pôle d'échange comprenant les services élémentaires d'une gare (presse, toilettes, restauration, billetterie), une gare routière qui serait le centre d'un réseau "Sud Sainte Baume", une station de taxi et de location de voiture, un accueil de vélos conséquent, des pistes cyclables. Cette évolution favorable est-elle possible sur le site prévu ?

TERMINUS CARNOULES

Le futur dimensionnement du parking d'environ 100 places supplémentaires par rapport à l'existant, est-il en correspondance avec l'urbanisation prévue sur la commune de Carnoules et des communes, avoisinantes avec des utilisateurs potentiels pour se rendre sur le bassin d'emplois Toulonnais ? Ce parking sera-t-il un PEM, Pôle d'Echange Multimodal ?

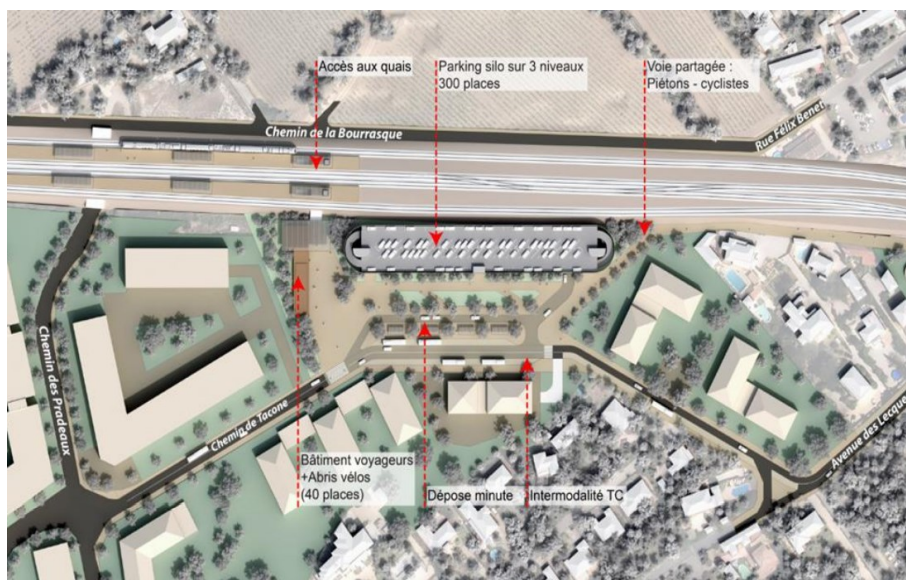
◆ Eléments de réponse figurant au dossier

POLE D'ECHANGE DE SAINT-CYR-SUR-MER

La nouvelle gare a pour vocation, non seulement de desservir la ville mais aussi d'être le terminus ouest de la navette toulonnaise et un pôle d'échange multimodal pour l'ouest toulonnais, en particulier la communauté de commune Sud Sainte Baume. Pour assurer la fonction de terminus, la gare comporte deux voies centrales en impasse, deux voies latérales pour les trains semi directs et sans arrêt, deux quais centraux desservant les quatre voies par un passage sous voies.

Le pôle d'échange comporte un parvis de 950 m² et son jardin de 1900m², une dépose minute et taxis (10 places), un parc de stationnement à étage de 300 places et 4 emplacements de bus faisant office de gare routière.

Le plan ci-dessous présente l'ensemble du pôle d'échange



POLE D'ÉCHANGE DE LA PAULINE

Ce site doit bénéficier d'une modification de la gare et d'une création d'un pôle d'échanges multimodal (PEM) permettant un meilleur rabattement de voyageurs à l'Est de Toulon. L'accessibilité sécurisée et multimodale aujourd'hui quasi inexistante devrait être nettement améliorée en devenant accessible aux piétons de part et d'autre de la voie.

La position particulière de la gare avant la bifurcation de Marseille à Vintimille et celle de La Pauline à Hyères nécessite un réagencement complet de sa structure, dont la création d'un PEM pour tenir compte de la position de la gare au carrefour de pôles stratégiques.

Ces aménagements ont pour vocation principale d'encourager le report modal de la route vers le train pour les habitants lors de leurs déplacements quotidiens grâce à une qualité confortée du service qui sera offert en gare à l'horizon 2030.

En complémentarité de l'évolution du service ferroviaire, la métropole toulonnaise (MTPM) va réorganiser la desserte de son territoire en améliorant l'intermodalité, en développant les transports collectifs, avec notamment la création d'une ligne de transport structurante (Bus à Haut Niveau de Service/ BHNS) et en favorisant les modes doux.

Ces opérations confortant le rôle de carrefour stratégique de la gare de La Pauline qui proposera un service grandement amélioré sont cependant considérées par le Maître d'ouvrage comme « hors périmètre LNPCA ».

L'aménagement ferroviaire de la bifurcation de La Pauline suppose de la faire évoluer afin de mieux répondre aux besoins des usagers en matière de mobilité. Le plan de voie sera réaménagé avec 4 voies à quai au lieu de 2 actuellement et des aménagements facilitant l'accessibilité et l'intermodalité au PEM sont prévus :

Création d'un passage souterrain traversant d'accès aux quais

Création d'un parvis avec dépose minute, abris vélos sécurisé 40 places, arrêt de bus, bâtiment abri des services aux voyageurs, guichets automatiques

Création d'un parking de plain-pied 140 places (au lieu de 100 actuellement)

Le bâtiment voyageur est conservé, mais sera dévolu à d'autres tâches, tandis qu'un nouveau bâtiment voyageur de 120 m² environ sera construit à l'ouest des voies ferrées. Il prendra place sous un auvent et offrira des services de billetterie, d'accueil et d'information des voyageurs, des sanitaires, etc.

Une bulle de travail pour actif et un cabinet médical sont également prévus. Enfin, un kiosque sera construit sur le parvis de la gare afin de proposer des commerces (vente d'horticulteurs/maraîchers, commerce de bouche).

La gare actuelle est ouverte à l'est, alors que la zone d'activités et les principaux sites d'attraction des voyageurs se situent à l'ouest.

Le passage souterrain (PASO) a pour objectif de corriger ce défaut et de proposer une gare « bi-face » : l'actuelle passerelle sera donc déconstruite et évacuée.

La création de 2 voies à quai s'ajoutant aux 2 voies existantes, les 2 quais existants seront remplacés par 2 nouveaux créés plus au nord, permettant ainsi la mise en place d'une cage d'ascenseur (1000kg) pour l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite (PMR). Par ailleurs, l'accès aux 2 quais centraux depuis le PASO s'effectuera par escaliers côté nord et par des ascenseurs côté sud.

Un parking de plain-pied de 140 places pour véhicules légers intégrant une dépose-minute sera aménagé au sud-est de la gare, parallèlement à l'avenue Eugène Augias.

Un parking vélos de 40 places sera également aménagé côté nord-ouest de la gare.

Pour ce qui concerne les cheminements et les accès, une allée piétons et cycles est aménagée en pied ouest du remblai ferroviaire, entre la route d'Hyères au sud et le passage sous l'autoroute A570 au nord, soit une distance d'environ 630 mètres.

Enfin, une gare routière longitudinale sera créée à l'ouest de la plateforme ferroviaire, parallèlement aux quais, avec des emplacements de bus et les voies d'accès seront aménagées.

Des aménagements paysagers viendront compléter et embellir l'ensemble.

Pour mémoire, l'Ae ne s'est pas exprimée sur la question.

CARNOULES

Il n'est pas prévu de création de pôle multimodal pour ce terminus de la navette toulonnaise à l'est de Toulon.

Cependant, les opérations d'aménagements suivantes sont envisagées pour sécuriser le franchissement des voies et permettre aux flux voyageurs de ne pas croiser les flux des circulations ferroviaires :

- Création de passages supérieurs mécanisés, en particulier d'une passerelle pour accéder au quai central, en remplacement des actuelles traversées des voies à niveau par le public - TVP- qui peuvent être une source de danger et qui ne correspondent plus à l'infrastructure adéquate à une telle gare. Cette passerelle comprend 2 escaliers d'accès avec cheminement piéton et plateforme en bois et 2 ascenseurs vitrés avec protection solaire.
- Aménagement d'un parking (environ 100 places) de plain-pied côté Marseille de la gare dans les emprises SNCF
- Rehaussement des quais pour les mettre aux normes PMR
- Aménagements paysagers

◆ Questions de la commission et réponses du maître d'ouvrage

115 Le maître d'ouvrage envisage-t-il une participation financière aux travaux de mise en place des dispositifs de voirie permettant des accès sécurisés à la gare et à son pôle multimodal (pistes cyclables nord et sud, rond-point ou feu de signalisation à l'intersection entre D98 et D29 pour l'accès à la gare) ?

« L'opération de La Pauline intègre dans l'aménagement du pôle d'échange la voirie d'accès depuis le rond-point la RD67 - avenue de Draguignan au nord, et le raccordement sur la RD68 – route d'Hyères au sud.

De même, une piste cyclable est prévue le long du PEM et de la voie ferrée pour se raccorder au sud sur la route d'Hyères et au nord au niveau du pont route de franchissement de l'A570 ; (cf. cahier territorial La Pauline p20 figure 17).

Ces aménagements permettant de raccorder le pôle d'échanges au réseau viaires existant sont financés par le projet.

Les éventuels travaux complémentaires de voiries devraient si nécessaire être intégralement pris en charge par les gestionnaires concernés hors projet ».

128 Prendre en compte l'impact du futur pôle multimodal de la Pauline sur les circulations (propositions d'entrée et de sortie sur l'A570)

« Les études de circulation ont montré que l'apport de trafic liés à la gare était très faible au regard du trafic de la zone (cf. cahier territorial La Pauline p 175 impact circulation 2035). D'autre part, les conditions d'accès au pôle d'échanges (hormis la voirie à proximité immédiate) sont sous la responsabilité des gestionnaires de voirie, dans le cadre d'un travail partenarial avec la SNCF.

Les ateliers de travail menés lors des études précédentes avec les partenaires co-financeurs n'ont pas mis en évidence la nécessité de réaliser cet échangeur autoroutier (MOA non SNCF de toute façon).

A noter cependant que le PDU 2015-2025 de la Métropole TPM prévoit la réalisation d'un accès direct au PEM de la Pauline, à sens unique, depuis l'échangeur de la Bastide verte pour délester l'avenue de Draguignan (cf. § 5.3-autre projets liés à la mobilité dans le secteur de la gare de La Pauline, p 222) ».

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

« L'offre de stationnement actuelle au niveau de la gare de Carnoules est d'une centaine de places. L'ajout d'un parking de 100 places constitue donc une augmentation de 100% de l'offre de stationnement.

Les modélisations de trafics réalisées dans le cadre des études socio-économiques du projet ont permis d'estimer que la fréquentation de la gare de Carnoules passerait de 100 000 voyageurs annuels en 2019 à une fourchette comprise entre 170 000 en 2050 et 190 000 en 2070

Cette prévision tient compte de l'évolution de l'offre ferroviaire mais également d'une croissance de la population et des emplois sur le long terme.

Les hypothèses d'évolution de la population ont été établies en cohérence avec les perspectives affichées dans le SRADDET

Ainsi, dans le Var, le rythme d'évolution de la population serait de +0.4% par an entre 2019 et 2030.

En ce qui concerne les emplois, le taux d'évolution prévu dans le Var serait de 0.35% annuel sur la même période.

A noter que le projet ne prévoit néanmoins pas de modification substantielle de la chalandise de la gare de Carnoules ».

142 Ce parking sur Carnoules sera -t-il un PEM, Pôle d'Echange Multimodal ?

« Il n'y a pas de pôle d'échanges prévu à Carnoules dans le cadre du projet, toutefois les travaux réalisés permettront d'améliorer les usages de la gare :

- *Mise en accessibilité des quais,*
- *Sécurisation de l'accès aux quais (remplacement de la traversée de voie piétonne par une passerelle),*
- *Réalisation d'un parking complémentaire ».*

◆ Commentaires de la commission

LE DEPLACEMENT DE LA GARE DE SAINT-CYR- SUR-MER

C'est le point qui a suscité le plus d'opposition dans le Var avec deux arguments principaux :

- Le site choisi, au cœur de l'OAP "Pradeaux-gare", n'est pas adapté, trop petit, mal desservi, source d'encombres supplémentaires et de nombreuses expropriations
- Un autre site dispose de plus d'espace, son accès par l'autoroute est facile. Compte tenu de cet avis quasi unanime, la commission d'enquête s'est livrée à une étude comparative et approfondie pour ces deux sites qui a conduit aux observations suivantes :

Historique

- Après décision d'établir le terminus de la navette toulonnaise à Saint-Cyr-sur-Mer, le Maître d'ouvrage a constaté que la gare actuelle n'était pas adaptée, pour des raisons techniques, à son nouveau rôle de terminus et de pôle d'échange. La gare devait donc être déplacée.
- Le choix du nouveau site a été effectué en concertation avec la commune mais aucune solution alternative n'a été étudiée pour valider ce choix. Cela est regrettable. La commission a donc demandé au maître d'ouvrage de produire une étude comparative des deux solutions, ce qui a été fait dans un document qui figure en annexe au rapport.
- Au niveau de la communication, l'association à l'origine du projet alternatif a été très dynamique et a mené une campagne très active qui a convaincu bon nombre de Saint- Cyriens alors que la commune, elle, était très discrète sur ses intentions.

Visite des sites

- En visitant le site de "Pradeaux-gare", la commission a pu constater que l'argument principal du choix, la synergie entre un pôle d'échange et un projet de rénovation urbaine ne pouvait être contesté dans un quartier, certes encore habité par plusieurs familles, mais, par ailleurs, laissé à l'abandon après des activités peut-être florissantes dans le passé mais délaissées depuis longtemps. Elle a cependant constaté également que l'espace semblait un peu restreint pour un pôle d'échange important.
- La commission a également visité le site alternatif et a eu l'occasion fortuite de rencontrer des riverains et propriétaires. La proximité de la bretelle de l'autoroute est un élément favorable pour le recueil, en voiture, des usagers de l'arrière-pays. Notons cependant que proximité ne veut pas dire forcément facilité d'accès ! Elle a constaté que les terrains sont également privés, que les parkings du centre de loisir ne peuvent être considérés comme disponibles et que des expropriations sont également nécessaires. Par ailleurs, l'éloignement de la ville et l'isolement, surtout la nuit, ne favorise pas la marche à pied.



Emplacement alternatif proposé

L'étude comparative

Cette étude figure intégralement en annexe, et les deux options répondent à deux logiques d'aménagement du territoire contrastées. Ses conclusions sont les suivantes :

- La solution Pradeaux Gare présentée à l'enquête s'inscrit dans une logique de reconstruction de la ville sur elle-même, économe de l'espace naturel, et qui privilégie l'usage des modes actifs. La proposition de l'association privilégie l'accessibilité voiture et l'extension sur une friche.
- La proposition des associations conduit à :
 - Des incidences plutôt un peu plus marquées sur l'environnement,
 - Des impacts sur le bâti plus important de quelques maisons à ce stade d'étude.
 - Des délais de travaux allongés d'au moins un an
 - Des coûts supérieurs d'environ 30 millions € du fait des adaptations sur les ouvrages d'ouvrages supplémentaires et des phasages plus lourds. Pour ces raisons, le MOA considère que la solution présentée à l'enquête qui est le résultat de deux concertations et de 5 sites ou variantes déjà étudiées pour le terminus Ouest reste la solution de référence. Voir la note "Opération de Saint Cyr sur Mer – Analyse comparée des variantes"

Pour la solution alternative, concernant la fonctionnalité PEM :

Malgré la présence d'un groupe de bâtiments entre la friche envisagée et le parc Aqualand et celle du ruisseau de la Barbarie, il s'avère qu'il existe une solution pour installer le pôle d'échange sur une surface totale de 1,5 ha comprenant des fonctionnalités équivalentes à la solution "Pradeaux-gare" et des parkings à plat de 300 places avec possibilité de mutualiser des places supplémentaires avec Aqualand.

Sur le tracé des voies :

Malgré des contraintes dues à une courbe de la voie à l'ouest du PEM, des solutions existent pour installer les deux voies terminus comme dans l'autre version, en revanche les voie fret seraient "en quin-conce", l'une à l'est du PEM l'autre à l'ouest

La conclusion est que, sur le plan fonctionnel les deux solutions sont équivalentes.

Disposant de nombreux éléments de réflexion, dossier LNPCA, contributions du public, visite des sites, étude comparative de SNCF Réseau, la commission est arrivée aux conclusions suivantes :

Le site proposé par le projet correspond bien à la volonté de la municipalité de rénover un quartier en désuétude et d'y inclure l'élément d'animation et d'attractivité que constitue le pôle d'échange. Il manque cependant un peu d'espace et son accès nécessite des travaux viaires importants.

A la Pauline il reste, à déterminer quels cheminements pour piétons et cyclistes devront être mis en place au nord, à l'ouest et au sud de la gare et à prendre en compte les réserves émises par ces 2 communes au cours de l'enquête publique concernant principalement les cheminements doux sécurisés à aménager et les plans de circulation des zones d'activités concernées à revoir.

Les communes de La Garde et de La Crau estiment que la solution (terrier) retenue favorise un bon équilibre entre le bon fonctionnement du pôle d'échange qui sera dorénavant ouvert vers les zones d'activités et étudiantes au nord, avec une forte inter modalité et la limitation des emprises sur les sites industriels. Le projet permettra en outre la valorisation du paysage de cet espace aujourd'hui confidentiel et les offres de parking pour les automobiles et les cyclistes verront leur capacité augmenter.

7.3.2.2. Commentaire de la commission

La commission note que les deux points critiques concernent les PEM de Saint-Cyr-sur-Mer et de la Pauline, qui induisent obligatoirement des aménagements multiples liés aux accès des deux gares.

Pour ce faire une étroite collaboration d'ordre technique, stratégique, voire financière est indispensable entre SNCF réseau et les différentes collectivités (notamment celles de LA CRAU et LA GARDE).

Sur les Arcs, il conviendrait d'envisager (en concertation avec les collectivités concernées) pour la future Ligne Nouvelle, l'aménagement de la gare des Arcs comme future gare TGV, qui présente un site approprié sur ce territoire. Il y a lieu de considérer que cette solution de gare, ainsi que les sections de lignes nouvelles encadrantes associées, présentent des enjeux techniques et environnementaux importants.

Sur Saint-Cyr-sur-Mer, avec un nombre important d'observations (526 sur 631) et disposant de nombreux éléments de réflexion, (dossier LNPCA, contributions du public, visite des sites, étude comparative de SNCF Réseau), la commission arrive aux conclusions suivantes :

Le site proposé par le projet correspond bien à la volonté de la municipalité de rénover un quartier en désuétude et d'y inclure l'élément d'animation et d'attractivité que constitue le pôle d'échange. Il manque cependant un peu d'espace et son accès nécessite des travaux viaires importants.

Le site alternatif, techniquement, possible repose sur une autre philosophie, la facilité d'accès pour le public venant de l'arrière-pays. La présentation qui en est faite par ses défenseurs paraît cependant optimiste en minimisant des contraintes, peut-être surmontables, mais néanmoins bien réelles

En définitive, la commission estime qu'il serait inconséquent de remettre en cause un projet abouti pour le remplacer par un autre, qui a sa logique mais qui ne présente pas d'avantages déterminants. Par ailleurs, ce changement de stratégie nécessiterait des études qui entraineraient un retard difficilement acceptable du projet dans son ensemble.

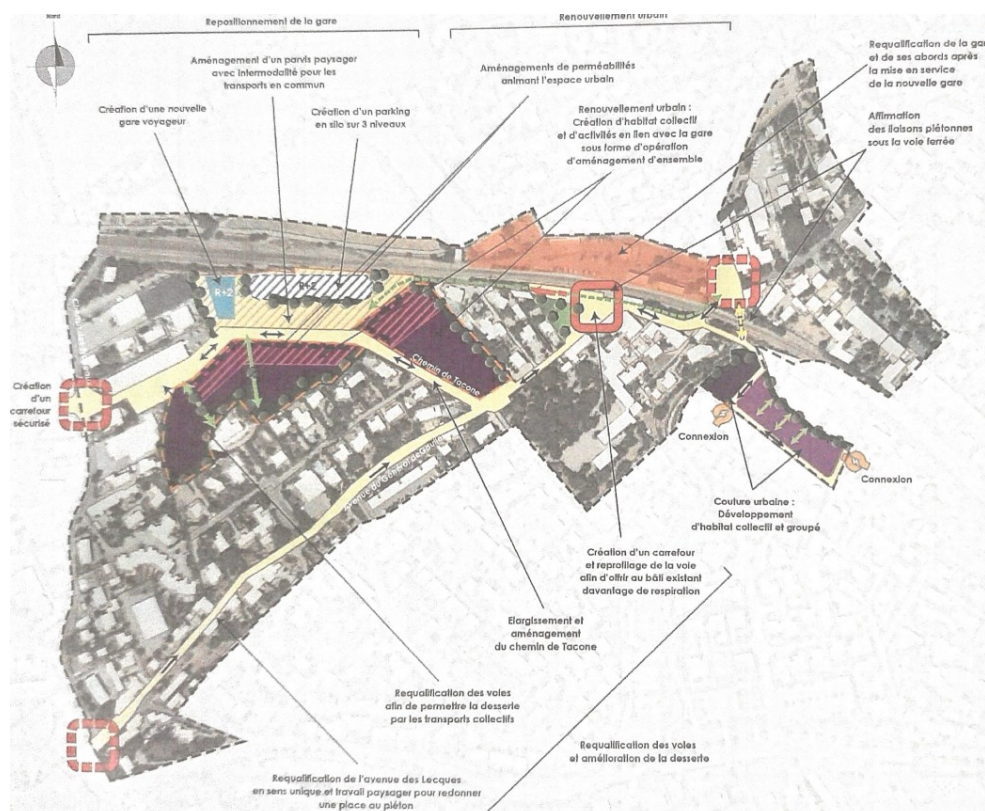
Il convient cependant de ne pas négliger les inconvénients du site proposé. Ceux-ci sont réels mais surmontables à conditions que le projet soumis à la DUP soit considéré globalement, en incluant les ouvrages ferroviaires mais aussi son intégration dans la ville.

C'est pourquoi, la commission demande avec force que soient actés dans la DUP les opérations suivantes, dont une grande partie est proposée par le maire de Saint Cyr sur Mer dans sa lettre du 24 février 2022. Elles compenseraient les critiques dont a fait l'objet le site tout en renforçant la synergie voulue entre les deux projets concomitants, celui du pôle d'échange et celui de l'urbanisation d'un quartier à l'abandon.

Il s'agit de :

- L'élargissement à 12,5 m de la voie d'accès principale (chemin de Taccone)
- La mise au même gabarit de la partie routière du pont sur l'avenue des Lecques et de la mise en double sens de l'avenue des Lecques entre le pont et le chemin de Taccone
- La réservation des rez-de-chaussée des immeubles face à la gare pour des activités liées au PEM
- La réintégration des parkings au nord de la gare actuelle dans l'OAP,
- La possibilité d'accès aux quais par le nord afin de permettre aux piétons et cyclistes d'y accéder par le chemin de la Bourrasque

Si ces aménagements étaient réalisés, le PEM Pôle d'Echange Multimodal pourrait être un quartier animé et attractif. Il pourrait rapidement devenir le point d'accès à toute la communauté Sud Sainte Baume. Tout cela se traduirait, par le schéma suivant pour l'OAP.



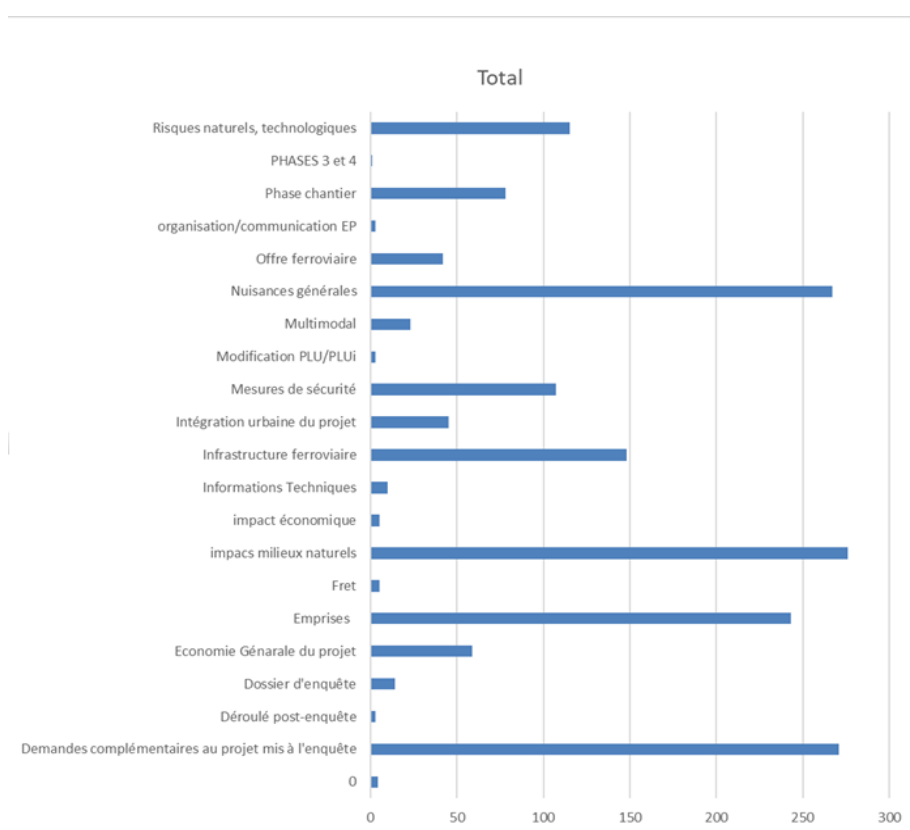
7.3.3. La navette azurée

7.3.3.1. Préambule

Le périmètre de la navette azurée est défini par l'ensemble des gares situées dans le segment de voies de Cannes à Menton.

L'optimisation de la navette azurée est subordonnée à la réalisation de 6 opérations d'infrastructure sur le réseau ferré des Alpes-Maritimes. D'Ouest en Est, il s'agit de la création de la nouvelle gare de Cannes-Marchandises, de la dénivellation de la bifurcation Cannes-Grasse, de la création d'une 4^{ème} voie à quai en gare de Cannes Centre, de la construction de la nouvelle gare de Nice-Aéroport avec 4 voies à quai, de la création de 2 nouvelles voies à quai avec la prolongation de la passerelle voyageurs en gare de Nice-ville et d'aménagements de 5 nouvelles voies de remisage et maintenance sur le technicentre de Nice-Saint-Roch. La réalisation de la majorité de ces opérations d'infrastructure est prévue en phase 2, à l'exception de la gare de Nice-Aéroport, positionnée en phase 1 du projet.

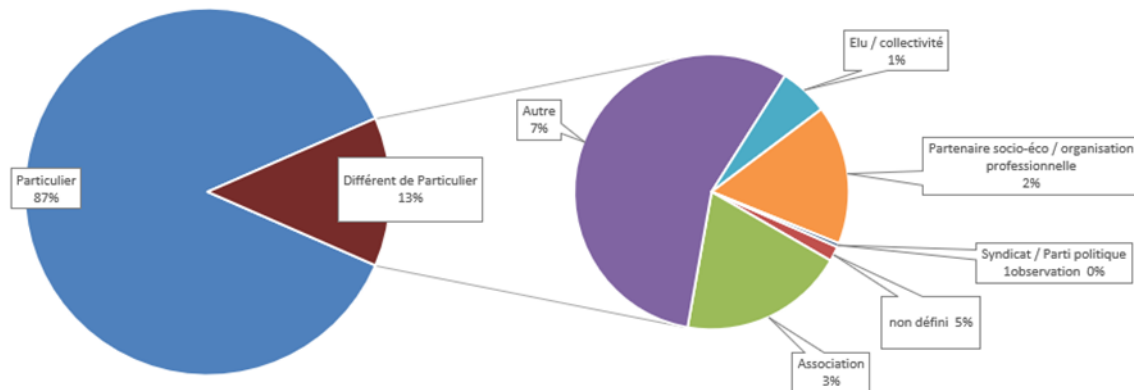
Les observations recueillies ont été analysées par thématiques puis regroupées suivant 9 grands thèmes qui seront présentés ci-après.



Typologie des déposants qui se sont exprimés dans les différentes opérations du projet de la navette azurée :

- Particuliers (1462 observations)
- Associations (34 observations)
 - Association DEPART -
 - FNE France Nature Environnement Provence Alpes Côte d'Azur

- Association Basta Ligne Nouvelle Biot
 - Membre de l'association Choisir Le Vélo
 - LAID BOUZETIT
 - SID Syndicat d'Initiative et de Défense de Cannes La Bocca
 - ASEB-AM Association de Défense de l'Environnement de Biot et des Alpes-Maritimes
 - Conseil syndical du Château de la Mer
 - Copropriété Résidence Mer et Plage
 - Conseil syndical Cannes-Beach
- Elus (9 observations)
 - Monsieur LISNARD Maire de Cannes et Président de la communauté d'Agglomération Cannes Pays de Lérins.
 - Monsieur VIAUD Maire de Grasse et Président de la Communauté d'Agglomération du Pays-Grassois
 - Monsieur ASCHIERI Maire de Mouans-Sartoux
 - Monsieur GALY Maire de Mougins
 - Madame l'adjointe au Maire de Mouans-Sartoux, Conseillère Départementale des Alpes-Maritimes et Vice-présidente de la CAPG Communauté d'agglomération du Pays de Grasse
 - Monsieur le conseiller municipal de MOUANS-SARTOUX
- Partenaires socio-économiques / Organisations professionnelles et Autres (153 observations)
 - CCI NICE COTE D'AZUR
 - TORGEIR MJR GRIMSRUD
 - ARH BELLONI
 - Syndic NGI/FONCIA
 - FRANOIS NGO XUAN COI
 - CORINNE MEYNET
 - SARL THB
 - Clinique Le Méridien SA INSTITUTS D'HELIOThERAPIE
 - SCI WYGAMER.



Volumétrie contributions et observations :

Opérations	Nombre Contributions	Nombre observations	Pétitions
Gare Cannes Marchandises et Bifurcation Cannes-Grasse	348	1662	150 Lettres types
Gare Cannes Centre	10	12	
Gare Nice Aéroport TGV	27	37	
Gare Nice-ville	4	8	
Gare Saint-Roch	3	4	

A la clôture de l'enquête on a relevé 392 contributions ; ces contributions ont donné lieu à 1724 observations, émanant de particuliers, d'associations, d'entreprises, d'organisations professionnelles et d'élus ou de collectivités.

7.3.3.1.1. Phase chantier

◆ Analyse et synthèse de l'ensemble des observations

Pour les opérations concernant la gare Cannes-Marchandises et de la bifurcation Cannes-Grasse, la proximité d'ensembles résidentiels avec les zones de travaux fait craindre aux résidents pour la qualité de leur vie quotidienne (bruits, vibrations, poussières), leurs conditions de stationnement, d'accès, de circulation, y compris vers les plages. Ils expriment aussi leur inquiétude quant à la disponibilité de certains de leurs biens identifiés comme devant servir de bases logistiques pendant les travaux, la pérennité (résistance aux vibrations) et la valeur foncière de leurs immeubles (en cas de vente pendant la période des travaux) ainsi que de leurs dépendances.

La disponibilité des services de transports publics pendant les travaux est également évoquée : particulièrement la fermeture temporaire de la ligne ferroviaire Cannes-Grasse inquiète ceux dont elle constitue le moyen de leurs déplacements quotidiens.

En revanche, certains partenaires socio-économiques expriment leur intérêt pour cette phase de travaux qui permettra de développer l'activité économique et l'emploi.

Avis des PPA

La Ville de Cannes s'interroge sur la nécessité de supprimer les EVP Espaces Verts Protégés sur le secteur rue Louis Braille et sur le jardin privatif de la résidence « Mer Plages » pour l'installation des deux bases de vie en phase chantier.

- Pour la 1^{ière}, chantier limité aux surfaces minérales existantes SNCF Réseau pourra utilement étudier la faisabilité réglementaire et juridique d'installer une base de vie tout en conservant l'espace vert du PLU actuel sur ce site.

- Pour la 2^{ème}, installation de chantier prévue dans le jardin privatif de la résidence “Mer et Plages” qui joue un rôle de poumon vert dans le secteur, SNCF Réseau doit étudier avec précision le besoin de mobiliser ce terrain avant de supprimer la protection actuelle du zonage réglementaire du PLU.

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

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

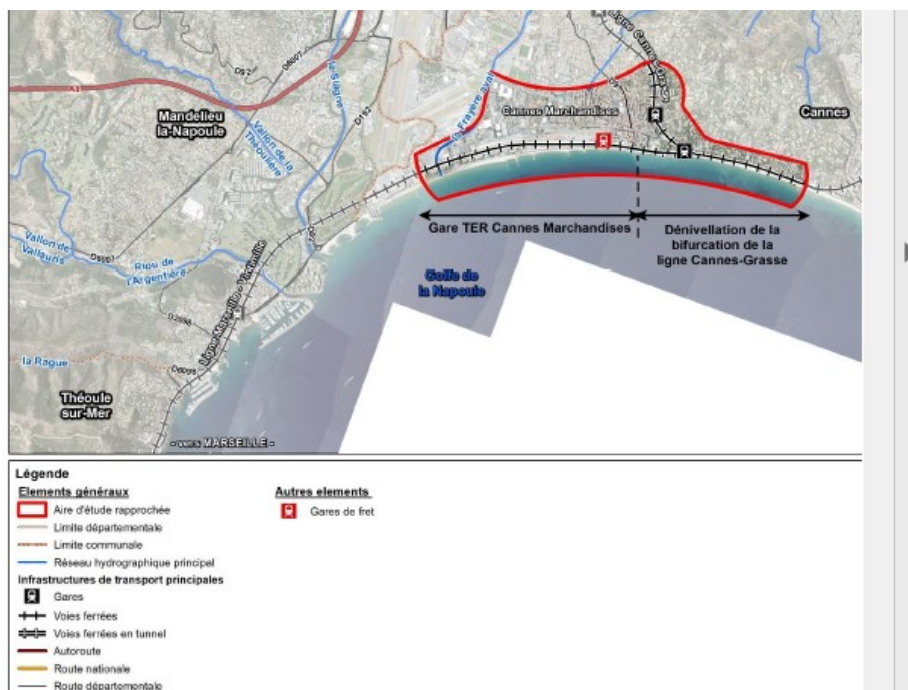
◆ *Eléments de réponse figurant au dossier*

L’engagement du Maître d’ouvrage porte sur le plan général des travaux. Les précisions données dans le CT Cahier Territorial sont indicatives et pourront évoluer lors des études de conception détaillées.

GARE MARCHANDISES CANNES-LA BOCCA / BIFURCATION CANNES-GRASSE :

Les travaux situés à l’intérieur de l’enveloppe rouge (figure ci-après) vont générer des nuisances importantes pour les riverains.

L’organisation des travaux avec le phasage des opérations est basée sur le principe de minimiser



au maximum les perturbations et la gêne des riverains.

Il est envisagé de coordonner les travaux de la gare TER de Cannes Marchandises et ceux de la dénivellation de la bifurcation de la ligne Cannes-Grasse, de sorte de garantir la continuité de service et la desserte ferroviaire du quartier de la Bocca.

La démarche « ERC Eviter-Réduire-Compenser » est appliquée pour prendre en compte l'interaction entre le projet et ces enjeux.

Pour limiter les nuisances acoustiques, des dispositions seront prises pour inciter les entreprises à respecter les modalités fixées lors des consultations : non autorisation de certains matériels et techniques bruyants, éloignement du stockage des matériaux de chantier par rapport aux riverains, management du bruit de tout le chantier, ...

Les riverains seront prévenus avant les phases les plus bruyantes du chantier.

Des mesures sont prévues pour limiter les effets négatifs du chantier sur la qualité de l'air notamment la régulation de la vitesse des engins et pour la réduction des fumées et des odeurs (recours le plus possible à des engins électriques).

GARE CANNES CENTRE

Les travaux d'aménagement pour la création de la 4^{ème} voie relèvent d'une solution optimisée avec un faible impact, en dehors des emprises ferroviaires.

GARE NICE TGV AEROPORT

Le bâtiment de la gare Nice TGV -Aéroport a fait l'objet d'une enquête publique, les travaux sont en cours la gare sera opérationnelle dans sa version finale dans 2 ans ; le déplacement de la gare TER de Nice Saint-Augustin se fera au cours de l'été 2022.

Pour les gares de Nice-Ville et de Nice Saint Roch, les travaux se situent dans les emprises ferroviaires sans impacts pour les riverains.

Impact sur le transport des voyageurs et la circulation des véhicules

En phase de réalisation, les travaux nécessiteront des Interruptions Temporaires de Circulation ferroviaire qui généreront une réduction ou une absence de desserte pour les usagers.

Des **mesures spécifiques** (ME Mesures d'Evitement, MR Mesures de Réduction) par sites seront mises en place :

- Réseau routier :
 - **Cannes-La-Bocca** : maintien de la circulation automobile (MR). Maintien de la desserte des riverains du Boulevard de la Mer par déplacement de la voirie pendant les travaux (MR).
 - **Cannes-Centre** : inscription de l'ensemble des aménagements au sein de la gare sans toucher à la structure de la couverture (ME). Réaménagement de la circulation au niveau du Boulevard d'Alsace et du passage de Châteaudun (ME). Maintien de la circulation automobile (MR).
 - **Nice-Saint-Roch et Nice Centre** : localisation des zones de travaux et de l'installation de chantier sur le site même afin de réduire la circulation des engins sur la voirie publique (MR).
 - **Nice-Aéroport, Saint-Roch, Cannes-Centre, Cannes-La-Bocca** : approvisionnement des matériaux par trains-travaux pour limiter la circulation routière (MR).
- Réseau ferroviaire :
 - **Cannes-Centre** : adaptation de l'offre ferroviaire (MR).

- **Cannes-Grasse** : fermeture temporaire de la ligne (quelques mois) avec dispositif de substitution (MC). Phasage des travaux pour assurer la mise en service de la nouvelle gare de Cannes-Marchandises avant la fermeture de la gare actuelle de La-Bocca (MR).
- **Nice-Aéroport** : Dispositifs d'information et de sécurisation des accès et des cheminements des usagers lors des modifications du fonctionnement de la gare en phase travaux (MR).

Avis de l'Ae

L'Ae souligne que la principale perturbation de la phase travaux, en dehors des mouvements de camions liés au transport de matériaux et de terre, sera liée à la fermeture pendant plusieurs mois (le dossier ne spécifie pas la durée) de la ligne Cannes-Grasse avec remplacement par un service de cars de substitution.

Pour l'Ae, **les projets urbains de Cannes Grand Ouest sont indissociables de la LNPCA** et recommande de :

- Détailler le contenu et le calendrier de tous les projets urbains en lien avec la LNPCA
- Inclure dans le périmètre de l'étude d'impact toutes les opérations pouvant être considérées comme des « travaux associés » constitutifs du projet préalable à sa réalisation.

Nota : L'Ae indique que l'analyse des mesures ERC n'est pas suffisamment détaillée pour garantir que les incidences les plus importantes feront l'objet de mesures correctement proportionnées.

◆ *Questions de la commission et réponses du maître d'ouvrage*

Nuisances pendant et après la réalisation des travaux :

157 : Les requérants s'inquiètent de l'impact négatif du projet sur leurs biens immobiliers en phase travaux et à l'issue de la mise en service du projet. Ils demandent un engagement de la SNCF pour un nettoyage régulier des poussières nocives du béton pour la santé et l'agression sur la peinture des bâtiments lors du chantier. Un nettoyage est également demandé pour assurer la propreté autour de la gare résultant des comportements inciviques (déchets, tag...)

*« Concernant les **pertes de revenus** des riverains de la zone de chantier, elles seront intégralement prises en charge par le MOA sur la base de documents justifiés que l'activité concernée soit commerciale, industrielle ou privée.*

Des observatoires comptables seront mis en place pour évaluer impartialement ces pertes éventuelles.

*Concernant la **perte de valeur à la vente** de biens immobiliers en phase travaux ou une fois le projet mis en service, dès lors qu'il sera démontré que le préjudice est direct, matériel et certain, le MOA prendra en charge le dommage financier.*

Des mesures spécifiques pour éviter l'envol de poussière seront mises en œuvre pendant la phase travaux (cf. page 148 du CT Bocca).

Etant donné les faibles volumes de poussière ou de polluants émis dans l'atmosphère par les travaux, ces volumes seront rapidement dilués.

Les poussières issues de l'usure des freins des trains représentent une part très négligeable des poussières émises, loin derrière celles émises par le transport routier, les activités domestiques ou industrielles.

La source de corrosion identifiée au niveau du Royal Palm est très vraisemblablement le sel marin, étant donné la proximité immédiate de la mer.

Les emprises de la gare seront entretenues et un service de nettoyage sera bien entendu assuré pour garantir la propreté de la gare. La propreté des espaces publics autour de la gare, comme celle de tous les espaces publics cannois, relève des compétences de la Ville de Cannes »

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

« La durée des travaux est présentée à la fin des chapitres 1 des cahiers territoriaux (Pièce C / Tome 2).

Pour l'opération de dénivellation de la bifurcation de la ligne Cannes-Grasse, celle-ci est estimée à environ 3,5 ans.

Il s'agit d'une enveloppe globale, comprenant les travaux préparatoires, les travaux de génie civil, de signalisation et les essais.

La durée des travaux particulièrement sensibles pour les riverains s'élève à 2,5 ans, sur l'ensemble des 1200 mètres de linéaire de voie nouvelle, soit quelques mois devant chaque résidence.

La date prévisionnelle de démarrage des travaux de la dénivellation de la bifurcation de Grasse pourrait être en 2029, sous réserve des conventions financières de l'opération ».

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

« Les murs de l'ouvrage souterrain seront réalisés selon la technique de la paroi moulée qui consiste à réaliser la paroi par panneaux unitaires, en excavant verticalement à la profondeur et l'épaisseur de mur à construire, en fonction de la nature des terrains et des efforts de flexion à calculer. Au fur et à mesure de la réalisation de l'excavation, celle-ci sera remplie avec de la boue bentonitique qui permet de stabiliser les parois.

Une fois les deux murs de l'ouvrage réalisés, ils serviront de soutènement, et les matériaux du terrain situé à l'intérieur de la future tranchée pourront être excavés.

Ainsi, hormis les travaux d'excavation à l'intérieure de l'ouvrage souterrain, aucune fouille n'est nécessaire, limitant ainsi les travaux de terrassement à l'emprise de la tranchée couverte.

"Le point de terrassement le plus proche" des résidences correspond donc au mur nord de la tranchée couverte, qui est identifiable sur le Plan Général des Travaux, pièce B2, pages 70 et 71, par le trait "mur de soutènement" situé au nord de la future tranchée. Cette distance par rapport aux principales résidences du boulevard de la Mer est supérieure à 20 mètres. Pour les résidences les Terrasses de Cannes et le Château de la Mer, cette distance se situe environ entre 7 mètres et 11 mètres. »

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

« Les études ne sont pas suffisamment avancées pour déterminer le plan de circulation des entreprises de travaux. Le phasage et les modalités de réalisation des travaux doivent être préalablement définis, ce qui est prévu dans les premières phases d'études à venir après l'obtention de la DUP. »

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

« Les principaux enjeux des travaux sont liés à l'approvisionnement et au stockage des matériaux, à l'insertion des installations de chantier et à la limitation des perturbations pour les riverains et pour les usagers de la gare.

Concernant les matériaux, leur approvisionnement sera privilégié par trains-travaux pour limiter les circulations routières de camions.

La situation des dépôts provisoires de matériaux sera, dans la mesure du possible, établie selon des principes de sélection des secteurs sans enjeux patrimoniaux forts et sans vue plongeante directe pour les riverains.

Concernant les installations de chantier, elles devront être mises en place à proximité immédiate du chantier. Leur implantation sera étudiée précisément dans les phases d'études ultérieures, en cherchant à réduire les nuisances sur le trafic routier autour de la gare et sur les riverains.

Les installations seront remises en état au fur et à mesure de l'avancement des travaux et aussi rapidement que possible, c'est-à-dire dès que leur usage ne sera plus nécessaire. Les emprises seront rendues à leur aspect d'origine, une attention particulière sera attachée à la propreté des emprises restituées et de leurs abords. »

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

Les accès en phase travaux

“Le phasage de réalisation des travaux sera étudié précisément dans les phases d'études ultérieures. Toutefois, afin de limiter, voire éviter, la gêne liée à la suppression temporaire d'un franchissement des voies, SNCF Réseau cherchera à échelonner les interventions sur les 5 ouvrages de franchissement des voies existants, impactés sur 900 mètres, pour qu'un accès à la mer alternatif soit maintenu en permanence (cf. figure 58 pages 71 CT Bocca). Les interventions sur ces ouvrages seront privilégiées lors de périodes de moindre fréquentation (hiver).”

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

“SNCF Réseau aura recours à un référé préventif : des états des lieux contradictoires des bâtis proches des travaux seront réalisés avant le démarrage des travaux pour permettre de repérer rapidement et sans contestation, pendant ou à la fin des travaux, les éventuels désordres et ainsi prendre les dispositions qui s'imposeront pour assurer la sécurité des personnes et des biens.

En cas de dommage avérés, le MOA prendra en charge le dommage financier.”

◆ Commentaire de la commission

Les dossiers ne révèlent pas d'impact sur le bâti habitable, les travaux sont susceptibles de causer des dommages accidentels sur des biens (clôtures, véhicules ...) liées aux manœuvres des engins.

Les requérants s'inquiètent de l'incidence des travaux sur la structure des bâtiments en raison des vibrations du chantier et des impacts de la circulation de l'eau pluviale et souterraine (rabattement de nappes) qui vont se rapprocher du bâtiment et qui pourraient impacter les fondations.

La Commission d'enquête rappelle que la Ville de Cannes demande à SNCF Réseau une vigilance particulière en phase chantier pour éviter tout impact sur le bâti existant et l'environnement (protection des EVP Espaces Verts Protégés) et assurer en lien avec les services municipaux une circulation routière et piétonne fluide.

Des perturbations sur le réseau routier local seront ponctuellement possibles, les accès aux différentes activités économiques seront maintenus durant la période de réalisation.

La commission d'enquête suggère la création d'un comité de suivi des travaux intégrant élus, Associations et représentants de riverains pour informer et être à l'écoute du public et répondre aux préoccupations au quotidien. La même démarche est à appliquer pour l'élaboration du plan de circulation.

La Commission note l'engagement du Maître d'ouvrage de prendre en compte les dédommagements suite à un recours à un référé préventif.

7.3.3.1.2. Offre ferroviaire

◆ Analyse et synthèse de l'ensemble des observations

Du public

En termes d'offre, les avis du public sont principalement dirigés vers la desserte Cannes-Grasse et le déplacement de la gare de Cannes-la Bocca sur le site de Cannes-Marchandises.

On relève des expressions favorables qui trouvent leurs justifications dans l'amélioration globale de la fréquence de desserte et la création d'un PEM Pôle d'Echange Multimodal à l'Ouest de la ville de Cannes, bénéficiant au futur développement urbain du quartier et aux activités économiques qui y sont implantées.

Certains militent pour une réalisation de la dénivellation de la bifurcation Cannes – Grasse dès la phase 1 du projet.

Les oppositions se manifestent au sujet de la proposition de séparation du trafic Cannes-Grasse (rupture de charge en gare actuelle de La Bocca), basée sur la fréquentation jugée faible de la ligne et par le coût de l'opération de 113 millions d'euros. Ces mêmes avis sont alors défavorables au déplacement de la gare de La Bocca vers le site de Cannes-Marchandises.

Quelques observations se concentrent sur des considérations d'horaires et de correspondances entre les dessertes des TER et des trains Inter cités.

Les interconnexions avec les lignes de Breil –Tende et de Digne font l'objet de suggestions pour leur intégration plus complète à la navette azurienne.

Des associations

L'association DEPART estime que le projet est d'utilité publique et doit être réalisé rapidement pour répondre aux enjeux du réchauffement climatique. Elle s'oppose à la dissociation de la ligne de Grasse, pénalisante pour les voyageurs.

Le SID Cannes La Bocca, partant du constat de la récente chute de fréquentation des voyageurs, propose la désolidarisation fonctionnelle de la ligne de Grasse en créant une zone de correspondance avec rupture de charge en gare actuelle de La Bocca ; elle préconise également une modification de l'infrastructure de la ligne de Grasse pour faciliter le croisement des rames. Elle demande qu'une étude EMC2 soit réalisée sur la fréquentation actuelle de la ligne de Grasse.

L'association BLNB regrette l'abandon de la 3^{ème} voie littorale entre Cagnes-sur-Mer et Nice.

L'association ASPONA s'inquiète du risque d'enclavement des territoires à l'Est de Nice du fait du choix de la gare de Nice ville comme terminus des trains inter-villes et nationaux, elle craint également que l'insertion de la gare multimodale Nice Aéroport ne soit la cause de l'allongement de la durée de certains trajets.

Des organisations socio-professionnelles

L'amélioration des services est évoquée avec celle de l'intégration du système de billetterie pour une meilleure gestion des trajets impliquant plusieurs services ferroviaires.

La correspondance rapide à Nice Aéroport entre le transport aérien et les TER est soulevée.

La FBTP06 se prononce en faveur du projet, pour son apport en termes d'efficacité des trajets domicile – lieu de travail et de l'intermodalité des pôles de Cannes-Marchandises et Nice-Aéroport assurant une meilleure desserte de l'Ouest cannois et de l'éco-vallée de la plaine du Var.

Des élus et collectivités

Des élus se prononcent en faveur du maintien de la desserte de Grasse sans rupture de charge.

Des PPA

La commune d'Antibes souhaite la réalisation simultanée des phases 1 & 2 (Délibération du Conseil Municipal du 1^{er} octobre 2021)

◆ *Eléments de réponse figurant au dossier*

En termes d'offre, les objectifs du nœud ferroviaire azuréen sont de passer d'une fréquence de 3,5 à 6 TER cadencés par heure dans chaque sens entre Cannes et Menton et de 1,5 à 3 trains rapides par heure dans chaque sens pour les trains Intercités (Pièce C, Résumé non technique, § 3.2.3).

A l'horizon du projet, en fin de phase 2, la desserte de la gare de Nice Aéroport Côte d'Azur sera assurée par l'ensemble des trains, soit une trentaine de trains par jour (pièce C, tome 2 CT Nice-Aéroport).

◆ *Questions de la commission et réponses du maître d'ouvrage*

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

“Dans les grilles horaires bâties par SNCF Réseau le temps de correspondance en gare de Cannes centre entre les TER de Grasse et les TGV Paris-Nice est de 30 minutes en phase 1 et de 26 minutes en phase 2. Ces temps sont suffisants pour permettre aux voyageurs de changer de quai afin de prendre leur correspondance même en cas de léger retard de l'une ou l'autre circulation.”

214 : Est-il possible d'envisager une circulation des TER de la ligne Nice-Breil-Tende sur Nice aéroport sans changement de train et ouvrir la vallée du Paillon et Roya ?

“Non ceci n'est techniquement pas réalisable car les rames de la relation Nice-Breil ne seront pas équipées d'ERTMS et ne pourront donc pas rouler sur la section Nice ville-Nice Aéroport. L'AOM a opté pour avoir des correspondances en gare de Nice Ville entre les TER de la navette azuréenne cadencés entre Cannes et Menton (4 TER en phase 1 et 6 TER en phase 2) avec arrêt à Nice Aéroport et les trains de la ligne de Breil.”

217 : Est-il envisageable de raccorder la ligne Nice-Digne à la gare de Nice-ville, avec création d'une gare au niveau du Lycée d'Estienne d'Orves ?

“La ligne Nice-Digne est exploitée par la Région PACA et ne relève donc pas du domaine d'intervention de SNCF Réseau. Un tel aménagement n'est pas envisageable dans le cadre du projet des Phases 1 & 2 de la

LNPCA. Il relève de la volonté des AOT et AOM de proposer des solutions intermodales en lien avec le ferroviaire. Un tel projet semble à première vue présenter une faisabilité complexe et un coût élevé, pour des bénéfices qui restent à démontrer. “

◆ *Commentaire de la commission*

Le maintien de l'interconnexion de la ligne de Grasse avec celle de Cannes a tout son sens dans la mesure où la quasi- totalité des voyageurs qui l'empruntent réalise un trajet qui ne s'arrête pas ou ne débute pas à Cannes La Bocca, mais s'inscrit dans le cadre d'une liaison vers une ville, un bassin d'emploi ou de résidence ou en correspondance avec un autre moyen de transport dans le cadre de l'intermodalité. Du point de vue du service de transport de voyageurs, il n'y a donc aucune raison objective à imposer un transbordement à l'ensemble des voyageurs. S'agissant d'un service, il apparaît comme naturel qu'il soit adapté au besoin général de ceux qui l'utilisent et non qu'il leur impose des contraintes inadaptées et supplémentaires.

A contrario et nonobstant les difficultés techniques invoquées par le Maître d'ouvrage, les lignes de Breil-Tende et de Digne ont leur terminus à Nice, elles ont un rôle de rabattement vers une ville qui constitue une destination et une attractivité en qualité de bassin d'emploi et d'activités. Dans ces conditions, on peut considérer que seule une minorité des usagers de ces lignes poursuivent leur voyage en correspondance sur une autre ligne ferroviaire ou aérienne.

Le phasage de la réalisation de la navette azurée a été déterminé en fonction de l'atteinte d'un objectif qui rend certaines opérations interdépendantes les unes des autres ; par exemple la réalisation de la dénivellation de la bifurcation Cannes – Grasse implique le déplacement de la gare de Cannes La Bocca en raison de l'espace contraint entre les immeubles résidentiels et le bord de mer au droit de cet aménagement. Enfin, des motifs liés à l'étalement dans le temps du financement du projet ont aussi été pris en compte dans la décision du COI.

La question de la 3^{ème} voie entre Cagnes-sur-Mer et Nice ne doit pas être considérée en tant que telle mais seulement comme un moyen d'atteindre les objectifs de desserte et de fréquence portés par le projet Phases 1 & 2 LNPCA. Les études montrent que les portions de voies existantes permettent de résoudre les problèmes de rattrapage des trains omnibus par les trains rapides.

Il apparaît important que le service TER cadencé à 6 trains par heure dans chaque sens, soit assuré en correspondance avec la desserte aérienne de l'aéroport, y compris aux heures creuses, afin que le PEM Pôle d'Echange Multimodal de la gare de Nice Aéroport soit pleinement efficace.

Le fractionnement de l'offre ferroviaire proposé par les filiales SNCF et celles mise en œuvre à l'ouverture à la concurrence, au risque de constituer une dissuasion contre-productive, ne doit pas constituer une contrainte supplémentaire aux voyageurs, particulièrement lorsque ces derniers acquièrent leurs titres de transport.

1.1.1.1.1. Gares, haltes et intégration urbaine

Les questions et commentaires recueillis au cours de l'enquête publique apparaissent sur ce thème comme spécifiques à chacun des sites sur lesquels des opérations sont envisagées. Il conviendra donc de les traiter ci-dessous par opérations.

GARE DE CANNES-MARCHANDISES

◆ *Analyse et synthèse de l'ensemble des observations*

Le choix du site

Certains copropriétaires de la Résidence ROYAL PALM et des immeubles de Cannes Midi situés de part et d'autre du futur bâtiment voyageurs Sud se sont fortement mobilisés et organisés pour exprimer leurs doléances. Ils ont émis pour la plupart des avis défavorables et/ou favorables avec réserves au projet, réserves assujetties à la prise en compte de leurs nombreuses préoccupations pour la préservation de leur qualité de vie.

Afin de limiter les nuisances sonores et la pollution atmosphérique dues à l'augmentation du trafic ferroviaire et des voitures, certains déposants expriment les doléances suivantes concernant la gare Cannes Marchandises :

- Recul des rails de 30m à 60m afin d'éloigner le bruit le plus possible de la résidence suite au futur cadencement avec un passage de 6 trains à l'heure dans chaque sens,
- La construction d'un mur antibruit avec l'intégration d'un toit au droit de l'emprise cadastrale de la résidence afin d'isoler les bâtiments côté ouest, nord et est,
- Le recul des quais, en lien avec les rails,
- Inclure complètement la structure de la gare dans une enveloppe insonorisée.

Déplacement de la gare vers un autre site

Les requérants :

- Demandent le déplacement de la gare à l'Est pour l'éloigner des voies ferrées afin de réduire les nuisances sonores pour la résidence Royal Palm et les immeubles de Cannes Midi, ainsi que la suppression du Bâtiment Voyageur Sud permettant de maintenir les tennis et supprimant par la même occasion des nuisances relatives au projet,
- Proposent de déplacer la gare à 200m à l'est sur des terrains appartenant à la SNCF,
- Remettent en cause le choix du site SICASIL en contestant les résultats de la concertation. Selon leur comptage, le choix du site de Pierre Semard aurait dû être retenu lequel présente moins d'inconvénients et de difficultés. Ils demandent une nouvelle concertation dans de bonnes conditions.

Intégration urbaine de la gare

Certains riverains demandent que :

- La position de la future gare tienne compte du projet de la municipalité de Cannes pour une intégration harmonieuse dans le paysage
- Le dépôt de matériel et les hangars de maintenance à l'Est de la résidence soient soignés pour limiter leur impact visuel

Avis des PPA

La Ville de Cannes, dans sa délibération du 27/12/2021, dans le but d'une bonne intégration paysagère et pour répondre à la volonté des élus de prolonger la future coulée verte de Bocca Cabana, demande de faire figurer dans le projet une largeur de la passerelle SNCF cohérente avec celle de la coulée verte au droit des terrains de tennis et du bâtiment du site SICASIL

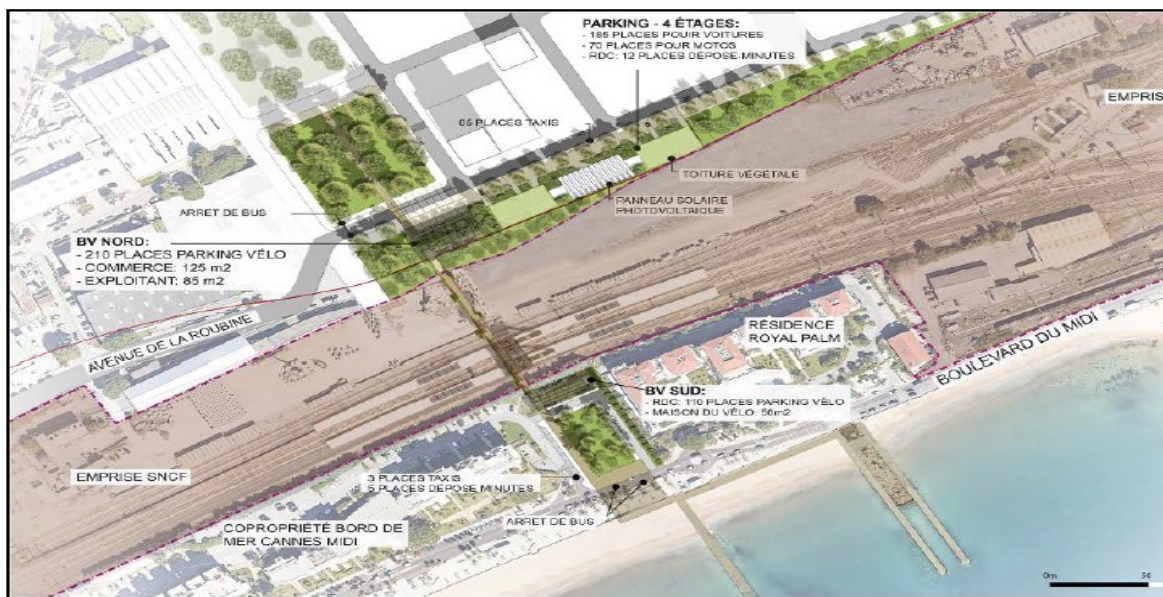
Cette passerelle ville-ville doit être un élément architectural prégnant dans le paysage pour une véritable promenade paysagère vers le littoral.

Il est demandé de végétaliser la passerelle des 2 côtés.

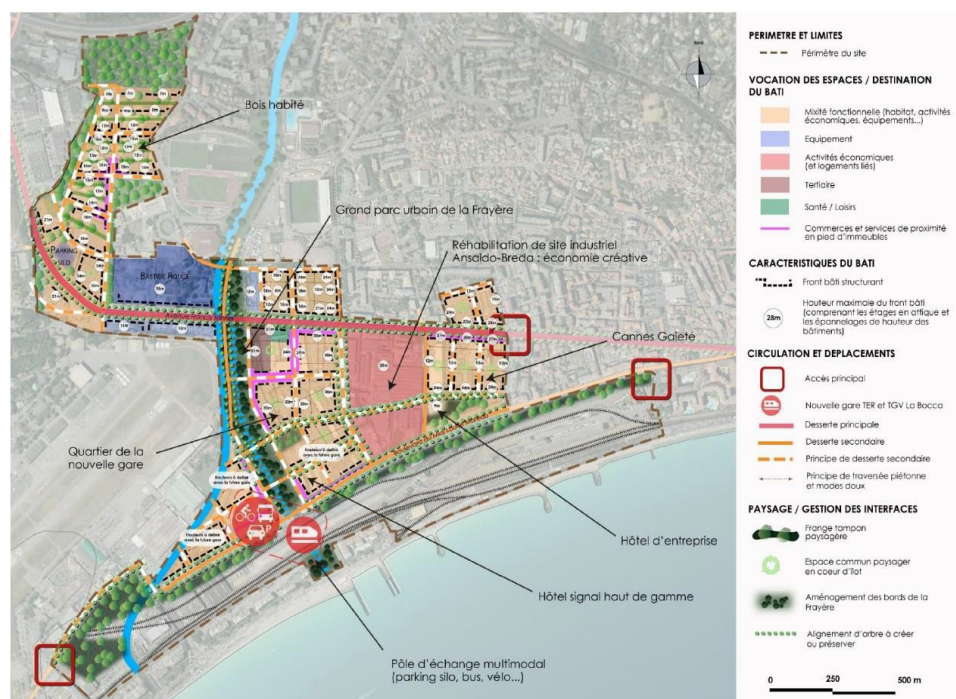
◆ *Eléments de réponse figurant au dossier*

Deux variantes de positionnement de la nouvelle gare TER sur le site de Cannes (site Pierre Se-mard) Marchandises ont été envisagées, l'une proche du centre actuel de La Bocca, l'autre au droit du bâtiment du SICASIL au cœur du futur projet urbain de Cannes Bocca Grand Ouest.

Le site du SICASIL a été privilégié dans la mesure où il offre à la fois plus de potentiel au développement et moins de nuisances pour les riverains.



Implantation de la gare de Cannes-Marchandises



Intégration Urbaine de la Gare Marchandise et de la passerelle de la liaison des bâtiments nord et Sud

Avis de l'Ae

L'Ae recommande de reprendre la comparaison des variantes des sites SICASIL et Pierre Sémard pour la gare de Cannes-la-Bocca, en rappelant l'évolution de l'avis du public au cours des différentes étapes de la concertation et en comparant les incidences environnementales, incluant les risques des 2 variantes, ainsi que les incidences des projets urbains associés, constitutifs du projet.

Nota : La suppression du cisaillement avec la ligne Cannes-Grasse, conduit à rapprocher la voie ferrée des immeubles en surplomb de la plage et du boulevard qui la borde.

La concertation complémentaire de 2020 a permis de préciser l'intermodalité et l'insertion de la gare de Cannes Marchandises dans le quartier.

Dans son Mémoire de réponse à l'Ae, le Maître d'ouvrage s'est engagé à poursuivre, en étroite collaboration avec la Ville de Cannes, la recherches de solutions de réduction des nuisances sonores, dans la conception de la Gare TER dans une bonne intégration urbaine.

◆ *Questions de la commission et réponses du Maître d'Ouvrage*

169 / 178 : Des requérants, contre le choix du site du SICASIL, indiquent que les résultats de la concertation ne reflètent pas la réalité et la juge anti-démocratique, en particulier pour les propriétaires étrangers absents non informés sur le projet. Ils demandent une nouvelle concertation dans de bonnes conditions pour réparer cette injustice.

"La concertation a eu lieu dans les règles comme le garant l'a indiqué.

L'ensemble des avis des 71 participants à la concertation de juin à octobre 2019 a bien été pris en compte :

- 50 avis favorables au SICASIL
- 11 avis contre SICASIL
- 4 avis favorables à P. Sémard
- 0 avis contre P. Sémard
- 5 avis pour le projet de création de gare sur le site de Cannes Marchandises
- 1 avis contre le projet de création de gare sur le site de Cannes Marchandises

Il en ressort une expression en faveur de la variante "SICASIL", choix validé par le comité de pilotage et la décision ministérielle de juin 2020. (cf. pièce C2 - Cahier Territorial de Cannes la Bocca, chapitre 2.2 page 45 et suivantes).

Le dispositif d'information visant à informer le public des modalités de participation à la concertation (ateliers, permanences, registre, réunions publiques, site internet...) a été le suivant :

- *Boitage de flyers (malheureusement, l'accès à la résidence Royal Palm étant fermé, les flyers n'ont pas pu être distribués)*
- *Communiqué et annonce presse*
- *Spot radio*
- *Campagne Facebook géolocalisée*
- *E-mailing*

Des résidents de la copropriété du Royal Palm se sont exprimés lors de la concertation de 2019, ce qui confirme que l'information sur la concertation a bien atteint la copropriété ou en tout cas certains de ses résidents, dont un représentant du conseil syndical."

158 / 159 / 176 : Certains déposants demandent le déplacement de la gare à l'est pour l'éloigner des voies ferrées afin de réduire les nuisances sonores pour la résidence Royal Palm et les immeubles de Cannes Midi

"La variante d'implantation de la gare à l'est des résidences a été étudiée et proposée à la concertation en 2019. Il s'agit de la variante "Pierre Sémard", qui a été écartée à l'issue de la concertation de 2019 (cf. page 138 de la pièce F1 et chapitre 2.2 du cahier territorial de la Bocca (Pièce C : Tome 2).

La Ville de Cannes prévoit dans son projet de requalification urbaine l'aménagement de deux coulées vertes, l'une orientée est-ouest le long de l'avenue de la Roubine, l'autre nord sud du côté impair de l'avenue des Arlucs (cf. Cahier Territorial de la Bocca, pages 59-60 ; 197-198). Le bâtiment voyageur de la gare, au nord des voies ferrées, se trouve à l'intersection de ces deux coulées vertes. La passerelle et les bâtiments de la gare au nord et au sud des voies ferrées sont dans l'alignement de la coulée nord sud et ont été pensés et concertés avec la Ville de Cannes pour s'accorder au mieux avec la vision d'aménagement de la Ville. Décaler la gare de 200 m à l'est ne permettrait pas de maintenir cette unité et la continuité de la coulée verte nord-sud en traversée des emprises ferroviaires.

Par ailleurs, l'implantation proposée à l'est est localisée sur des terrains appartenant à la Région, où s'opèrent les activités de maintenance et de remisage des TER de la zone azurée. Ce site joue un rôle indispensable dans le bon fonctionnement du système ferroviaire azuréen et il ne peut pas être délocalisé sans impact significatif sur les performances ferroviaires et sur les coûts de l'opération, étant donné la nécessité de relocaliser les équipements techniques de ce site.

Le Mo ne peut donner suite à cette proposition.

Une implantation intermédiaire empêcherait une reconstitution satisfaisante du faisceau ferroviaire, obligerait à un déplacement du site de maintenance et de remisage des TER de la zone azurée (ce site joue un rôle indispensable dans le bon fonctionnement du système ferroviaire azuréen et il ne peut pas être délocalisé sans impact significatif sur les performances ferroviaires et sur les coûts de l'opération) et n'offrirait pas de conditions favorables à l'aménagement de la nouvelle gare en raison de la grande largeur du faisceau ferroviaire. La faisabilité n'est donc pas possible.

La demande spécifique ne peut être prise en compte pour des raisons de faisabilité."

160 / 179 : Certains requérants ne voient pas la nécessité de conserver ce kiosque qui supprime les tennis, la végétation actuelle devant le bâtiment du SICASIL et qui permet de supprimer toutes les nuisances relatives au projet.

"Le MO Gares & Connexions ne donne pas suite à cette demande :

L'accès principal à la gare est côté nord, via l'avenue de la Roubine (cf. figure 15 pages 21 du CT Bocca). La Ville de Cannes a exprimé le souhait d'améliorer la porosité des cheminements vers la mer en traversée des emprises ferroviaires de Cannes Marchandises. Ce projet de gare a été saisi comme une opportunité de créer un franchissement entre la ville et la mer, ce qui a conduit à développer une passerelle et un accès gare côté sud/ bd du Midi.

L'implantation de cette passerelle de franchissement et d'accès aux quais, du kiosque sud accueillant les services de billetterie, des locaux commerciaux et des locaux de services à vocation environnementale (maison du vélo pour l'entretien et la réparation...), des espaces d'intermodalités (arrêt de bus, dépose minute) et des espaces verts implique la suppression des terrains de tennis de la copropriété du Midi.

La suppression de cette passerelle, de ce kiosque et des aménagements attenants irait à l'encontre des projets d'aménagement portés par la ville de Cannes et d'une exploitation performante de la gare.

Le constat sur d'autres gares existantes est que lorsqu'il existe un accès à la gare à proximité d'une voirie, sans possibilité de dépose-minute, un phénomène de "stationnement sauvage" s'observe, avec tous les risques que cela peut occasionner pour la sécurité des piétons ou des véhicules. C'est pourquoi, une dépose minute de 5 places a été proposée côté bd du Midi.

La haie végétale à l'ouest de la résidence du Royal Palm sera conservée dans le cadre du projet. Des réflexions seront menées en concertation avec les résidents de la copropriété et la Ville de Cannes lors des étapes d'études ultérieures afin de proposer un aménagement paysager et urbain qui accentue l'effet de coupure entre les immeubles riverains et la gare”.

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

Impact paysager de la gare

“La ville de Cannes prévoit dans son projet de requalification urbaine l'aménagement de 2 coulées vertes, l'une orientée est-ouest le long de l'avenue de la Roubine, l'autre nord-sud du côté impair de l'avenue des Arlucs (cf. Cahier territorial de la Bocca pages 59-60 et 197-198)

Le bâtiment voyageur de la gare, au nord des voies ferrées, se trouve à l'intersection de ces deux coulées vertes. La passerelle et les bâtiments de la gare au nord et au sud des voies ferrées, situés dans l'alignement de la coulée nord-sud, ont été pensés et concertés avec la ville de Cannes pour s'accorder au mieux avec la vision de l'aménagement de la ville.”

Le Maire de Cannes a demandé à SNCF Réseau d'intégrer au mieux la gare dans la vision qu'il porte pour ce quartier, notamment au niveau de la végétalisation des espaces.

Au total, le projet présenté contribuera à augmenter les surfaces végétalisées, avec la création de 2 920 m² d'espaces verts.

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

“Le site de maintenance et de remisage ferroviaire à l'est de la résidence du Royal Palm a, conformément à l'exposé de la loi d'orientation des mobilités (LOM), été cédé à la Région PACA, qui en a désormais la gestion. Il sera réaménagé afin d'assurer un fonctionnement optimum avec la gare TER origine/terminus de Cannes Marchandises. Les aménagements seront réalisés de manière à ne pas impacter le cadre de vie des riverains”.

163 : Certains déposants demandent de végétaliser la passerelle des 2 côtés,

“La proposition intéressante de végétaliser la passerelle des 2 côtés sera analysée dans les phases d'études ultérieures, pour en vérifier la faisabilité technique en termes de sécurité des circulations ferroviaires en contre-bas (chute de branches, feuillage) et de dimensionnement de l'ouvrage (charge du massif végétal).

La solution technique et financière sera proposée aux co-financeurs du projet en écart de programme EVP”

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

“Le projet est élaboré en étroite concertation avec la Ville de Cannes. Le Maire de Cannes a demandé à SNCF Réseau d'intégrer au mieux la gare dans la vision qu'il porte pour ce quartier, notamment au niveau de la végétalisation des espaces.

Ces demandes ont bien été prises en compte dans le projet. Ainsi, dans le CT Bocca :

- *Les figures 13, 15 et 17 pour les vues 3D, qui mettent en avant l'effort d'intégration des espaces verts dans le projet*
- *Les chapitre 4.3.7, figure 165 : projet architectural et paysager du projet (avant/après) ; tableau du bilan de création d'espaces verts : de 0 m² d'espaces verts aujourd'hui, environ 3000 m² (1 700 m² côté nord et 1 200 m² côté sud) d'espaces verts seront créés.”*

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

“La conception de la gare se poursuivra dans les phases d'études à venir en concertation avec la Ville de Cannes et la CACPL, dans le même esprit de travail partenarial que celui qui a régné jusqu'à présent.

Ce travail sera mené dans le respect du cadre budgétaire qui a été arrêté dans le protocole de financement validé par l'ensemble des cofinanceurs du projet, dont la CACPL ou en écart de programme validé par ces partenaires.”

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

“La demande exprimée par la Ville est de prévoir une passerelle d'environ 30 mètres de large. La passerelle de la gare présentée à l'enquête d'utilité publique a une largeur de 5 mètres, conformément au programme prévu par le protocole de financement validé par l'ensemble des cofinanceurs du projet, dont la CACPL.

La validation par l'ensemble des cofinanceurs de cette modification du programme en AVP et donc du coût du projet est un préalable nécessaire à sa prise en compte.

La conception de la gare se poursuivra dans les phases d'études à venir en concertation avec la Ville de Cannes et la CACPL, dans le même esprit de travail partenarial que celui qui a régné jusqu'à présent.

Ce travail sera mené dans le respect du cadre budgétaire qui a été arrêté dans le protocole de financement validé par l'ensemble des cofinanceurs du projet, dont la CACPL.”

170 : Certains déposants expriment la nécessité d'aménager l'avenue de la Roubine et demandent pourquoi une entrée Boulevard du Midi alors que l'entrée principale est côté Avenue de Roubine.

Ils proposent de construire la passerelle d'accès aux quais pour qu'elle descende vers les résidences Cannes Midi.

“L'avenue de la Roubine sera réaménagée dans le cadre de l'opération de la gare TER de Cannes Marchandises et du projet de requalification urbaine de Cannes Bocca Grand Ouest. Au droit de la future gare, l'avenue de la Roubine sera décalée d'environ 40 mètres vers le nord. La voirie sera réaménagée de manière

à assurer la sécurité des usagers, améliorer la circulation des modes doux (piétons, vélos...) et embellir le quartier.

L'accès principal à la gare se trouve effectivement côté nord, le long de l'avenue de la Roubine (cf. figure 15 pages 21 du CT Bocca). La Ville de Cannes ayant exprimé le souhait d'améliorer la porosité des cheminements vers la mer en traversée des emprises ferroviaires de Cannes Marchandises, le projet de gare a constitué l'opportunité de créer un franchissement entre la ville et la mer, ce qui a conduit à développer une passerelle et donc un accès gare côté sud/ bd du Midi.

La demande de modifier l'accès sud de la passerelle pour l'orienter vers l'ouest sera examinée, en concertation avec les riverains des 2 résidences concernées, dans les phases d'études ultérieures, afin de proposer un aménagement réduisant la co-visibilité."

173 / 182 : La ville de Cannes / la CACPL demande que, le projet doit faire figurer une largeur de la passerelle cohérente avec celle de la coulée verte au droit des terrains de tennis et du bâtiment du SICASIL pour répondre à la volonté des élus de prolonger la future coulée verte de Bocca Cabana.

"La demande exprimée par la Ville est de prévoir une passerelle d'environ 30 mètres de large. La passerelle de la gare présentée à l'enquête d'utilité publique a une largeur de 5 mètres, conformément au programme prévu par le protocole de financement validé par l'ensemble des co-financeurs du projet, dont la CACPL.

La validation par l'ensemble des co-financeurs de cette modification du programme et donc du coût du projet est un préalable nécessaire à sa prise en compte dans la phase AVP."

152 /177 : L'éloignement des voies et quais de 30 à 60 m peut-elle prise en compte ?

[...] « Dans le projet présenté à l'enquête d'utilité public, les aménagements de voie les plus proches de la résidence du Royal Palm sont implantées à environ 30 m, soit la distance actuelle entre la résidence et la voie principale de circulation ferroviaire la plus proche.

En effet, la voie de la gare la plus proche de la résidence est implantée approximativement sur le tracé de la voie existante (V2) pour les trains sans arrêt en provenance de Nice. Les 3 autres voies de la gare sont quant à elles plus éloignées que les 2 voies existantes : d'environ 10 mètres pour les 2 voies centrales accueillant les origines/terminus (trains qui s'arrêtent en gare) et d'une vingtaine de mètres pour la 4^{ème} voie, la plus éloignée de la résidence, empruntée par les trains sans arrêt en direction de Nice. Globalement, les voies et les trains s'éloignent de la résidence avec la configuration de gare proposée. »



Situation existante : distance des voies principales existantes par rapport aux résidences du bord de mer

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

“Comme il l’a indiqué à l’ensemble des représentants des résidences riveraines de l’opération rencontrés à l’automne 2021, le Maître d’ouvrage s’est engagé à poursuivre la concertation continue jusqu’à la réalisation des travaux.

Certaines thématiques auront en effet avantage à faire l’objet de nouvelles concertations lors des phases ultérieures du projet, en particulier parce que les avis des riverains peuvent diverger ou parce qu’à ce stade des études, le maître d’ouvrage ne dispose pas encore d’éléments de réponses suffisamment précis. Il s’agit notamment :

- De l’aménagement du boulevard de la Mer : restrictions d’accès, vitesse, largeur, conception architecturale...*
- Des modalités de rétablissement des franchissements des voies ferrées, de nombreux riverains rejetant les franchissements sous forme de passerelles ou souhaitant que leur positionnement soit réexaminé ;*
- Du phasage et des modalités de réalisation des travaux ;*
- De la remise en état des terrains occupés pendant les travaux (reconstitution des limites de propriété, aménagements paysagers, végétalisation, autres, ...).”*

198 /199 : Le Maître d’ouvrage compte-t-il prendre des mesures pour la protection des arbres remarquables identifiés dans les plans de zonage du PLU de la Ville de Cannes et dans ce cas peut-il préciser lesquelles ?

“Sur le périmètre de l’opération de la bifurcation Cannes-Grasse, les plans de zonage identifient un seul arbre remarquable qui a été déraciné lors d’une tempête en fin d’année 2014.

Des mesures de protection de l’ensemble des arbres concernés par le projet sont prévues, l’objectif étant de conserver un maximum de sujets en place.

Une expertise du couvert végétal impacté situé à proximité des zones de chantier sera réalisée préalablement au démarrage du chantier pour définir les éventuelles mesures à mettre en œuvre.

Les mesures spécifiques seront intégrées au dossier de consultation des entreprises (DCE) établi préalablement au démarrage des travaux.

Les arbres préalablement identifiés seront, en compatibilité avec les besoins réels du projet, conservés. Le tronc et la couronne des sujets seront protégés de manière à éviter les risques d’asphyxie de l’arbre par piétinement des racines.

Les techniques constructives susceptibles d’engendrer des blessures aux végétaux seront interdites.

L’abattage d’arbres ne sera envisagé qu’en dernière nécessité, si aucune solution de protection ou aucune adaptation des travaux n’est possible”

“A noter que le déclassement de ces espaces est nécessaire pour la réalisation des travaux. C’est l’objet de la procédure de Mise en Compatibilité des Documents d’Urbanisme (MECDU), qui a été lancée en parallèle de celle portant sur l’utilité publique du projet.”

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

“Toutes les solutions seront recherchées en phase travaux pour ne pas avoir à mobiliser les espaces des EVP. SNCF Réseau s'engage à associer la Ville et les riverains dans les phases ultérieures d'étude pour partager toutes les solutions possibles d'organisation des travaux, et justifier, si nécessaire, une éventuelle emprise sur ces jardins.

Le bilan des espaces verts supprimés et créés est présenté dans la Pièce C2 – Cahier territorial de Cannes la Bocca, chapitre 4.3.7, page 195 :

- Cannes La Bocca : 2 920 m² créés / 0 m² impactés
- Bif de Grasse : 4 655 m² créés / 4 775 m² impactés

Et donc le projet présente un bilan positif de 2 800 m² d'espaces verts créés”

Le MO peut aider à la recherche de nouveaux terrains et financer des mesures de compensation de re-végétalisation sur les sites nécessaires directement à la bonne réalisation des travaux ou accueillant les bases chantiers mais ne peut se substituer à la commune pour reclasser certaines zones du PLU (en EBC/EVP par exemple).

Ce reclassement ne pourra s'opérer que lorsque les terrains auront été libérés des besoins liés aux travaux. Le Code de l'Urbanisme ne permet pas en effet d'instaurer de servitudes environnementales imposant une re-végétalisation : il n'autorise uniquement qu'une préservation des espaces existants. »

GARE DE CANNES-CENTRE

◆ Analyse et synthèse de l'ensemble des observations

12 observations ont été déposées par des particuliers et le Maire de la ville de Cannes

Les observations du public concernent le bruit, la nuisance des travaux, le dédommagement des désordres, l'inondation, les aménagements et les offres ferroviaires qui sont traités dans les chapitres dédiés.

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

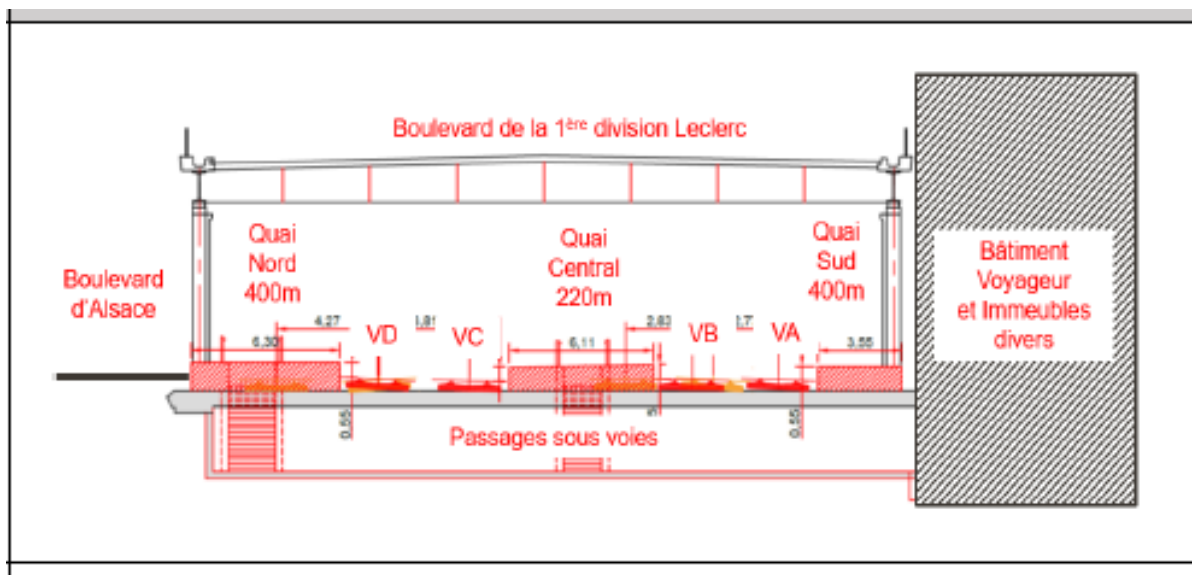
Il demande, à l'occasion de ces travaux, de prévoir que l'un des deux débouche sur le Boulevard Alsace Lorraine permettant de créer un accès direct aux quais depuis la façade Nord de la gare

Avis des PPA : Néant

◆ Eléments de réponse figurant au dossier

L'opération consiste en l'aménagement d'une 4^{ième} voie en gare avec ajout d'un quai Nord de 400 m, ce qui permettra d'améliorer l'offre ferroviaire par une meilleure robustesse du réseau et une augmentation de la desserte TER.

L'objectif est de permettre d'accueillir 2 trains simultanément à quai dans chaque sens de circulation : donc de créer l'alternat.



La présentation générale des aménagements est décrite dans le cahier territorial de Cannes Centre Pièce C tome 2

Dans cette description, il est indiqué que le remaniement du plan des voies implique de revoir les accès aux quais. La nouvelle configuration des quais et l'élargissement nécessaires passages souterrains exigent la réalisation de 2 nouveaux ouvrages de desserte.

◆ *Questions de la commission et réponses du Maître d'Ouvrage*

206 / 208 : Quelle suite allez-vous donner à la demande de prolongation d'un passage souterrain jusqu'au Boulevard Alsace Lorraine pour faciliter l'accès à la gare des habitants situés au nord des voies ferrées ?

"La création d'un accès nord pérenne, via l'un des 2 passages souterrains recréés dans le cadre du projet, nécessiterait pour l'exploitabilité de la gare (sûreté et sécurité publique) et le confort des usagers, un élargissement significatif de ce souterrain et son prolongement pour franchir le boulevard d'Alsace ainsi que l'aménagement d'une véritable porte d'accès à la gare par ailleurs difficile à implanter dans un espace urbain contraint. Le schéma d'organisation des flux de la gare serait également remis en cause : pour éviter le croisement des flux et la congestion en période de forte affluence (considération de sécurité et de confort d'usage), un principe d'orientation des flux voyageurs est prévu au programme en dédiant le passage sous voies Ouest à l'accès aux quais et le passage Est à la sortie.

Cependant, si cette demande d'évolution de programme était confirmée, elle pourrait être étudiée sur les plans urbain, technique et économique dans les phases ultérieures et, le cas échéant, être proposée aux partenaires co-financeurs en COPIL pour validation. Dans l'hypothèse où la faisabilité serait établie, la Maîtrise d'Ouvrage SNCF alerte sur les incidences sur les coûts qui seront inévitablement significatives."

GARE DE NICE-AEROPORT

L'opération de Nice-Aéroport porte comme principal objectif, la construction d'une nouvelle Gare « TER/TGV » à 4 quais, puis évolutive à 6 quais, en remplacement de la Gare actuelle de « Saint-Augustin », et en la localisant au sein du PEM Pôle d'Echange Multimodal, qui est au cœur du projet Grand Arénas. Des aménagements connexes sont également prévus pour optimiser et permettre le fonctionnement de cette gare, des installations techniques, des rampes d'accès, des bâtiments voyageurs et des parkings voiture/vélo (à étages) ...

◆ Analyse et synthèse de l'ensemble des observations

Une seule observation a été portée en lien avec le thème « intégration urbaine et paysagère » concernant la gare de Nice-Aéroport : Elle porte sur une demande de modification de la hauteur totale du parking (lot 5.7.) pour réduire ainsi les ombres portées.

Avis des PPA

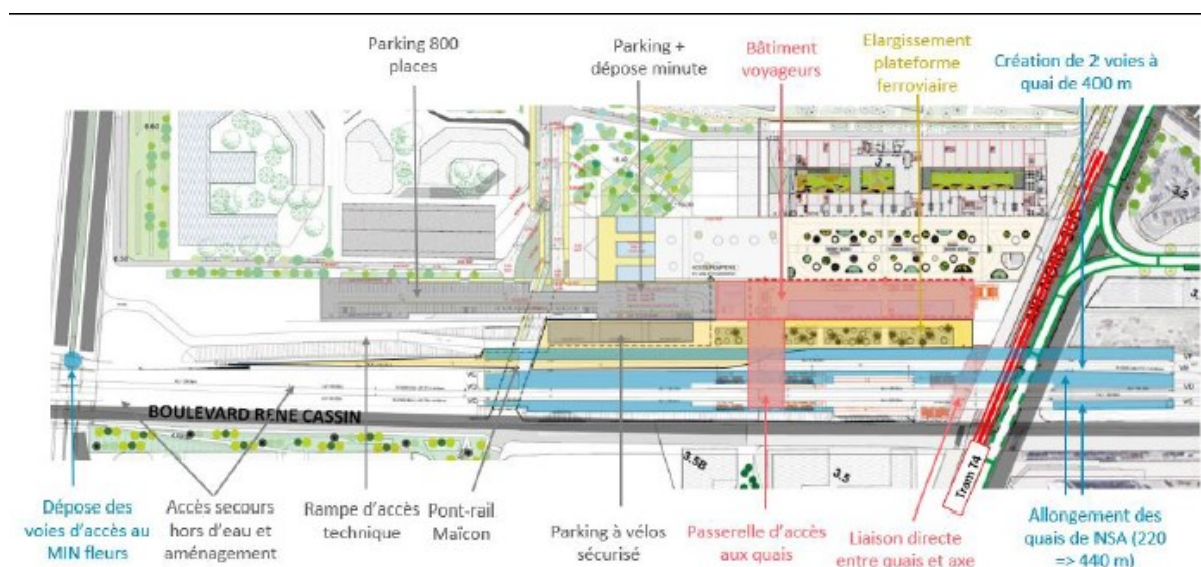
La Ville de Nice ne s'est pas exprimée sur le projet, aucune autre Personne publique associée (PPA) ne s'est prononcée sur cette thématique.

◆ Eléments de réponse figurant au dossier

Une présentation de l'intégration du projet de Nice-Aéroport est proposée dans le CT Cahier Territorial dédié, aux paragraphes 1.2.2, 1.2.3, 1.2.4 et 4.3.7.

La compréhension du principe d'aménagement paysager de cette opération et de son intégration urbaine, passe par une connaissance globale des projets impactant le quartier du Grand Arénas.

En effet, il doit être observé que l'aménagement de la nouvelle gare de Nice-Aéroport s'insère dans un projet paysager d'ensemble défini en amont dans le cadre d'autres projets antérieurs et/ou en cours de réalisation, distincts, mais n'étant pas dans l'objet de l'enquête, qui concerne globalement les aménagements de la ZAC Grand Arénas, par exemple : reprofilage du Boulevard René CASSIN, ligne Ouest-est du tramway, aménagement de la Route de Grenoble...



En conséquence, l'insertion paysagère du projet de Gare « Nice-Aéroport » doit être considérée en tenant compte du parti d'aménagement paysager global du secteur du Grand-Arénas, sa cohérence porte sur un ensemble, car ces projets sont interdépendants, tant dans leur justification que pour leur insertion paysagère.

Avis de l'Ae

L'Autorité Environnementale a jugé que le Cahier territorial comportait des carences et des erreurs factuelles avec une impasse sur la plupart des enjeux importants, elle a demandé sa réécriture intégrale.

Le Maître d’Ouvrage n’a pas porté une réponse spécifique aux remarques de l’Ae mais a fait le choix de rédiger un nouveau Cahier Territorial pour l’opération de Nice Aéroport TGV. En conséquence, c’est le dossier soumis à l’enquête qui répond aux observations de l’Ae.

◆ *Questions de la commission et réponses du Maître d’Ouvrage*

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

“Les 800 places de stationnements prévues au programme du projet à l’horizon de sa mise en service seront logées dans les ilots 2.6 et 5.7. Les études à venir permettront d’affiner les formes et les hauteurs de ces ilots dans un but d’intégration urbaine et de qualité d’usage. L’ilot 5.6, situé à l’ouest du 5.7 pourrait recevoir également une fonction de stationnement à destination des usagers du quartier. Ces parkings en ouvrage le long des voies ferrées ont également pour vocation de constituer un écran acoustique efficace et très utile au quartier Grand Arénas qui se développera au nord. ”

GARE DE NICE-VILLE

◆ *Analyse et synthèse de l’ensemble des observations*

Peu de contributions ont été reçues pour cette gare, probablement du fait que les aménagements prévus par le projet sont intégralement compris dans l’enceinte ferroviaire.

Une personne s’inquiète de la couverture éventuelle du quai n° 5 qui doit être construit pour abriter les voyageurs des intempéries.

Pour améliorer la fluidité du trafic ferroviaire, un conducteur de trains souhaite le relèvement de la vitesse d’accès à 50 km/h sur les nouvelles voies à créer en gare de Nice.

◆ *Eléments de réponse figurant au dossier*

Les aménagements prévus concernent la création de 2 voies à quai de 200m, d’un quai central de 220 m et du prolongement de la passerelle existante, les travaux sont prévus au sein des emprises ferroviaires.



La pièce C, Tome 2 CT Nice Ville, décrit dans le § 1.2.3 les aménagements prévus à la gare de Nice ville, sans toutefois aborder le sujet de la couverture éventuelle du quai 5.

◆ Questions de la commission et réponses du Maître d'ouvrage

Quelle sera la vitesse d'accès aux voies nouvelles à quai (H & I) en gare de Nice ? Question soulevée par un conducteur de train qui suggère 50 km/h pour améliorer la fluidité du trafic

“La vitesse d'accès aux voies nouvelles est de 30 km/h. La remarque est juste en termes d'exploitation. Une vitesse de 50 km/h permettrait en effet une meilleure fluidité. Toutefois, cette augmentation de la vitesse nécessiterait l'installation et l'insertion de nouveaux appareils de voies dans la zone contrainte des quais qui engendreraient des coûts supérieurs au gain en exploitation. C'est une optimisation d'analyse de la valeur déjà réalisée à ce stade d'étude.”

215 : Un abri pour protéger les voyageurs des intempéries est-il prévu pour le quai 5 à construire en gare de Nice-ville ?

“Oui, la mise en place d'abris ponctuels avec façades de protection au vent et assises est envisagée.”

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

“Il n'existe pas à ce jour de train de fret en direction de Breil.

Cependant à l'horizon LNPCA si ce trafic venait à se développer, il pourrait transiter par la voie K circulation à Nice ville. Cette voie est contigüe à la voie I en impasse.”

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

“La ligne Nice-Digne est exploitée par la Région PACA et ne relève donc pas du domaine d'intervention de SNCF Réseau. Un tel aménagement n'est pas envisageable dans le cadre du projet des Phases 1 & 2 de la LNPCA. Il relève de la volonté des AOT et AOM de proposer des solutions intermodales en lien avec le ferroviaire. Un tel projet semble à première vue présenter une faisabilité complexe et un coût élevé, pour des bénéfices qui restent à démontrer.”

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

“Les études d'exploitation n'ont pas révélé de besoin de créer une 3^{ème} voie entre Nice Aéroport et Nice ville pour atteindre les objectifs de desserte fixés par les co-financeurs ni en phase 1, ni en phase 2 du projet. En effet c'est principalement l'alternat de Nice Aéroport couplé à l'ERTMS (installé préalablement au projet LNPCA) qui permettent de fluidifier l'écoulement du trafic entre ces 2 gares et de gérer le rattrapage dans la zone de Nice Aéroport”

GARE DE NICE SAINT-ROCH

◆ Analyse et synthèse de l'ensemble des observations

L'enquête sur la gare Nice-Saint-Roch a fait l'objet de 4 observations dont une de l'association FNE PACA.

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

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

Avis des PPA

La Ville de Nice ne s'est pas exprimée sur cette opération.

◆ *Éléments de réponse apportée dans le dossier*

Le programme est l'aménagement d'un faisceau de remisage sur le technicentre Saint-Roch, site stratégique qui fonctionne en complément du site de Cannes Marchandises. Son but est d'offrir un appui logistique et répondre aux enjeux ferroviaires de l'aire niçoise et plus largement jusqu'à frontière italienne.



Figure 2 : plan de l'organisation fonctionnelle prévue sur le faisceau de Nice Saint-Roch (Concertation 2019)

◆ *Questions de la commission et réponses du Maître d'ouvrage*

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

“Le site est très contraint, la faisabilité de l'aménagement d'une zone logistique de ferroutage est à confirmer par une étude, étant donné la densité d'infrastructures de transport, la présence du Paillon et de nombreux bâtis résidentiels et d'activité économique. Très vraisemblablement, le coût d'un tel aménagement serait très élevé.

Indépendamment de cette proposition d'établir un terminal d'autoroute ferroviaire en gare de L'Ariane-La Trinité, il existe 2 obstacles majeurs à l'établissement d'une ligne d'autoroute ferroviaire :

- Aucun des tunnels situés entre Saint Louis sur la ligne PLM et Vintimille n'est apte au gabarit des Autoroutes Ferroviaires à ce jour. Une mise au gabarit de tous les tunnels serait donc un préalable avec un coût associé potentiellement prohibitif*
- La gare L'Ariane-La Trinité se trouve sur la voie unique Nice-Breil largement empruntée par des TER et dont la fréquence va significativement augmenter en 2025 avec l'ouverture à la concurrence prévue par la Région Sud. Dès lors il serait indispensable de doubler la voie unique entre Nice Saint Roch et L'Ariane-La Trinité pour permettre la cohabitation des TER avec des trains d'autoroute ferroviaire. Ce doublement viendrait en revanche compromettre les aménagements de la LNPCA sur le site de Nice Saint Roch car il devrait se faire en grande partie sur la surface prévue pour aménager un faisceau de remisage TER à 5 voies de 220m en phase 2 du projet.*

« Ainsi au vu des aménagements préalables nécessités par un trafic d'autoroute ferroviaire sur l'ensemble de la ligne Marseille-Vintimille et des impacts qu'il générerait sur le projet LNPCA à Nice Saint Roch, un terminus à l'Ariane-La Trinité n'est pas une solution envisageable pour aménager un terminus d'autoroute ferroviaire. »

SNCF Réseau ne donne pas de suite à cette demande

♦ *Commentaires de la commission*

Pour **LA GARE CANNES-MARCHANDISES**

Concernant une nouvelle concertation demandée par les opposants au choix du SICASIL, la Commission d'enquête prend acte de la position du Maître d'ouvrage qui s'appuie sur le constat établi en présence du Garant et de la communication importante mise en œuvre pour l'information du public

La Commission d'enquête prend acte des points suivants :

- La conception de la gare se poursuivra en liaison avec la Ville de Cannes,
- Du partenariat avec la Ville de Cannes pour l'intégration au mieux de la gare dans le paysage avec une augmentation des surfaces végétalisées avec la création de 2920 m² d'espaces verts qui se traduit par des effets positifs pour la flore et la faune,
- De la position du Maître d'ouvrage qui s'inscrit dans une meilleure offre de services et d'exploitation de la gare ; elle note la volonté du Maître d'ouvrage d'une concertation avec les riverains pour un aménagement urbain qui accentue l'effet de coupure entre les immeubles proches et la gare,

Le Maître d'ouvrage précise l'intérêt de la passerelle demandée par la Ville mais ne répond pas sur la nécessité de maintenir la gare Sud demandée par des déposants.

A la demande de végétaliser la passerelle des 2 côtés par des déposants, la commission d'enquête prend acte de la proposition jugée intéressante par le Maître d'ouvrage qui la présentera aux co-financiers.

A la demande de déposants, de préserver la végétation existante et les espaces verts, et de réduire le bétonnage au profit des espaces verts, le Maître d'ouvrage répond que les demandes ont été prises en compte en concertation avec la Ville de Cannes.

Le réaménagement du site de maintenance est l'occasion de traiter architecturalement le dépôt de matériel et les hangars afin d'améliorer l'environnement actuel et l'impact visuel à l'est de la résidence du ROYAL PALM.

La Commission d'enquête note que :

- Le déplacement de la gare de 30 à 60mètres ne peut être suivi d'effet à la fois pour des problèmes de faisabilité technique et pour tenir compte de l'insertion paysagère la mieux appropriée avec l'aménagement des 2 coulées vertes prévues par la ville de Cannes ; l'étude de déplacement des voies et quais conduit à des contraintes fortes voire à une infaisabilité technique pour traiter la diminution du bruit demandé par les riverains.
- Le dimensionnement de la passerelle se poursuivra en liaison avec les co-financiers dont la CACPL et de la volonté du Maître d'ouvrage de réduire la co-visibilité en proposant un aménagement en concertation avec les représentants des 2 résidences concernées.
- Le Maître d'ouvrage a la volonté de reconstituer l'ensemble des franchissements impactés avec des solutions établies en concertation avec la ville et les riverains.

- De l'engagement du Maître d'ouvrage de préserver les espaces verts en dégagant un bilan positif et en s'attachant à préserver les arbres qui constitue le poumon de la ville. Cette démarche correspond à la volonté de la Ville de Cannes d'améliorer l'environnement.

Dans la mesure où des solutions seront mises en œuvre pour ne pas dégrader la qualité de vie actuelle, notamment le traitement des phénomènes acoustiques exposé dans le chapitre "Nuisances sonores", la commission d'enquête précise que la majorité des riverains ne sont pas opposés au projet.

Pour **LA GARE DE CANNES CENTRE**

L'ouverture au nord de **la gare Cannes Centre** est aujourd'hui envisagée, en mesures de phasage provisoire, pour permettre les travaux de création du quai supplémentaire et la reprise complète des deux souterrains existants. La commission d'enquête demande au Maître d'ouvrage de prendre les mesures nécessaires pour la réalisation de la prolongation du passage souterrain, projet soutenu par la Ville, pour faciliter l'accès en toute sécurité à la gare des habitants situés au nord des voies ferrées.

Pour **LA GARE DE NICE AEROPORT TGV**

La commission d'enquête prend acte de la cohérence du parti paysager et de l'intégration urbaine de la Gare de Nice-Aéroport au sein de la ZAC du Grand Arénas.

Pour **LA GARE DE NICE-VILLE**

La Commission s'en remet à l'expertise de SNCF R concernant la gare de Nice-Ville.

Pour **LA GARE DE NICE SAINT-ROCH,**

La Commission prend acte de la position de la réponse du Maître d'ouvrage à la question relative à l'étude de la halte de l'Ariane.

7.3.3.1.3. Thème 4 : Infrastructures ferroviaires

Les infrastructures de la gare TER Cannes Marchandises comportent :

- La création de 4 voies à quai de 220 m dont 2 voies centrales permettant le retournement sans cisaillement des TER de la navette azurée en terminus, et le remaniement des voies principales sur l'ensemble du linéaire, du faisceau de voies du technicentre côté mer, des voies de service côté terre pour restitution des fonctions existantes,
- La création d'une passerelle de 5 m de large assurant une fonction de liaison ville-ville entre les bâtiments voyageurs Nord et Sud et d'accès aux quais,
- La création de la 3^{ème} voie en terrier : Bifurcation Cannes- Grasse

Les infrastructures de la bifurcation de Cannes-Grasse comportent notamment la création d'une 3^{ème} voie dénivelée en terrier passant sous la voie de la ligne Marseille-Vintimille, le doublement de la voie entre la bifurcation et le halte du Bosquet, la suppression de la halte existante de La Bocca et l'élargissement de l'ouvrage hydraulique du Font-de-Veyre.

◆ *Analyse et synthèse de l'ensemble des observations*

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

La commission d'enquête a rencontré le 3 février 2022 le Maire de Grasse, Président de la Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse (CAPG), Vice-Président du Conseil Départemental 06 et le Maire de Mouans-Sartoux, Vice-Président de la CAPG. Ces deux élus ont déposé une contribution durant l'enquête pour confirmer leur position pour que la bifurcation Cannes-Grasse se fasse sans rupture de charge.

On notera que quelques observations sont favorables à un maintien de cette ligne sans rupture de charge, elles sont donc favorables au projet proposé.

Avis des PPA

Le Maire de Cannes émet un avis favorable au projet de DUP assorti de la prise en compte des demandes formulées dans la délibération sur le projet.

Les Maires de Grasse et de Mouans-Sartoux sont résolument opposés à la rupture de charge.

◆ *Eléments de réponse apportée dans le dossier*

Le dossier fait état de plusieurs variantes étudiées pour réaliser la dénivellation de la bifurcation et parmi lesquelles a été retenu le principe de passage inférieur de l'une des lignes sous l'autre, deux solutions ont été étudiées et comparées : le passage de la ligne Cannes-Grasse sous la ligne Marseille-Vintimille ou le passage d'une voie de la ligne Marseille-Vintimille sous la ligne Cannes-Grasse.

Une solution alternative proposée par une association locale a été examinée et écartée en raison des insuffisances intrinsèques que son analyse a révélé selon les conclusions du chapitre 2.2.2 pages 48 du CT 9 Cannes La Bocca

Le passage de la voie nord de Marseille-Vintimille sous Cannes Grasse offre le plus de latitude pour réduire les nuisances, particulièrement les nuisances sonores : les discussions avec le territoire ont conduit à doubler le linéaire de voie couverte.

Parmi les 3 variantes d'aménagement envisagées, la solution suivante a été retenue selon le schéma ci-dessous.

Le schéma fonctionnel visé est le suivant :

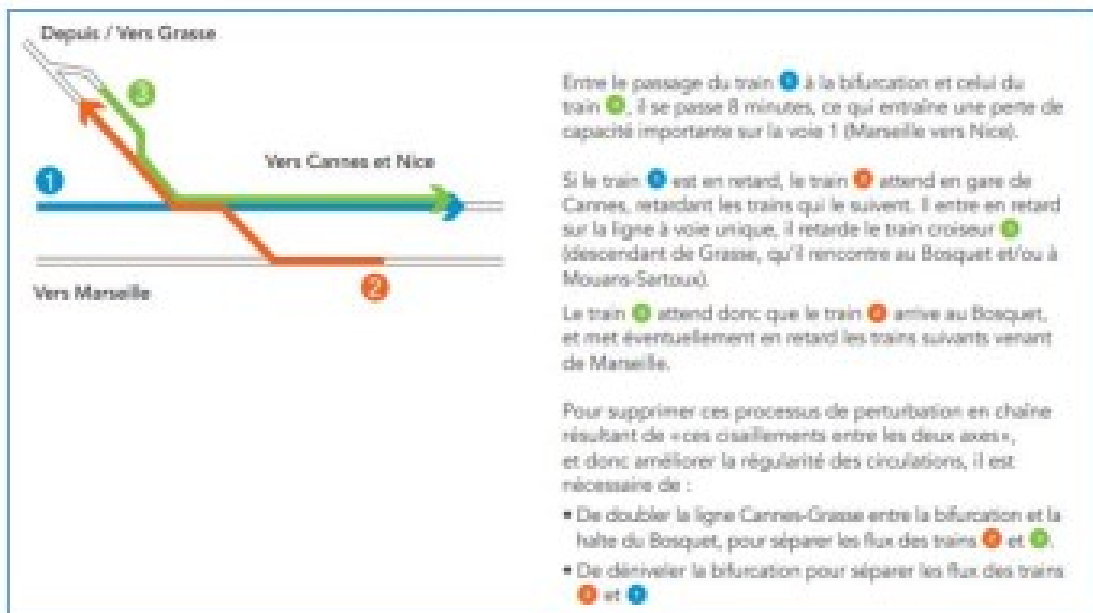


Figure 3 : schéma des installations existantes, nouvelles et modifiées

Les circulations de Marseille-Vintimille dans le sens impair (en direction de Nice) seront réalisables par deux itinéraires :

- Via la voie 1 existante, qui conserve son emplacement actuel et reste empruntée par les trains de Fret (qui ne peuvent emprunter la dénivellation) : le cisaillement perdure sans circulation à contre sens, mais sa fréquence devient marginale ;

Ce qu'on veut éviter :



- Via la voie 1 bis, nouvellement créée, qui n'est empruntable que par les trains voyageurs et qui part en terrier : le cisaillement avec les trains de l'axe Canne- Grasse est supprimé pour les trains voyageurs.

◆ *Questions de la commission et réponses du Maître d'Ouvrage*

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

*Dans sa réponse le Maître d'ouvrage expose le choix de la variante retenue parmi les nombreuses études qualitatives et quantitatives menées depuis plus de 10 ans. La bifurcation de Grasse est l'une des principales sources de perturbation de la circulation des trains sur la ligne Marseille-Vintimille. Les **études d'exploitation ferroviaire** ont démontré que la dénivellation de la bifurcation de Cannes-Grasse est indispensable à l'amélioration de la robustesse et de la régularité du système ferroviaire d'une part et à l'augmentation du trafic prévue dans le cadre de la navette azurée d'autre part. Le déploiement du nouveau système de signalisation ERTMS N2 hybride contribuera à améliorer les conditions d'exploitation du réseau ferroviaire, sans pour autant permettre d'offrir les conditions nécessaires et suffisantes à la mise en place de la navette azurée.*

Les améliorations qui ont reçu un accueil positif de la part des riverains et de la Ville de Cannes ont été intégrées dans le dossier de l'enquête publique à savoir :

- *Le prolongement de 300 m de la section en tranchée couverte de la nouvelle voie nord, passant de 300 m à 600 m de linéaire couvert,*
- *Le déplacement et le réaménagement du boulevard de la Mer et le rétablissement à l'identique des accès riverains,*
- *Le rétablissement des franchissements de voies ferrées impactés par le projet,*
- *Le réaménagement et l'amélioration des ouvrages hydrauliques au droit du ruisseau de Font de Veyre,*
- *L'insertion paysagère de l'opération.*

La proposition du SID Syndicat d'Initiative et de la Défense de Cannes La Bocca n'est pas faisable techniquement. Une adaptation éventuelle de cette proposition nécessiterait des investissements dont l'impact et le coût seraient supérieurs à ceux de la dénivellation de la bifurcation de Grasse. L'objectif du projet est d'augmenter le report modal en faveur du train. C'est pourquoi, le principe même de la création d'une rupture de charge avec correspondance entre les 2 lignes (qui n'existe pas aujourd'hui) va à l'encontre des objectifs poursuivis.

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

Plusieurs pièces du dossier d'enquête publique permettent de repérer l'implantation de la 3ème voie et de la section couverte de cette voie : le Plan Général des travaux, dans la pièce B2, ou le cahier territorial de Cannes la Bocca (pièce CT9), avec notamment la figure 43 de la page 52.

La troisième voie sera couverte depuis le square de Morès à l'ouest, jusqu'au Vélès plage à l'est, c'est-à-dire au droit du Château de la Mer, des Terrasses de Cannes, de Cannes Les Plages, d'Alga Marina, de la villa Belle Rive, de la Clinique du Méridien, des résidences les Magnolia, de la Grande bleue, de la villa Primavera, du Montmajour, du Kerkyra, de la Villa Souvenir, de la Villa Canaletto et du Vélès Plage.

Tel qu'indiqué sur Plan Général des Travaux, les aiguillages seront implantés, à la jonction de 2 voies. L'implantation précise des aiguillages sera définie dans les phases d'études à venir.

Il est trop tôt pour pouvoir définir l'implantation des installations électriques particulières. Toutefois, les installations électriques actuelles (poste de transformation et herse caténaire) seront remaniées et implantées de manière à réduire dans la mesure du possible (gabarit électrique) l'impact visuel pour les riverains"

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

"Le tracé de la 3ème voie est contraint par le boulevard Leader à l'est, qui nécessite, pour ne pas réduire le gabarit routier du franchissement, que la voie nouvelle soit à niveau avec les voies actuelles à cet endroit.

En amont de ce franchissement, à l'ouest, le tracé et l'implantation de l'infrastructure ont été optimisés afin d'augmenter le linéaire de voie nouvelle couverte au maximum, dans le respect des contraintes de franchissement du bd Leader et d'impact visuel pour les résidences voisines.

Un allongement de la voie en souterrain vers l'est impliquerait de pouvoir devoir passer sous le boulevard Leader et donc de faire remonter la voie sur 600 mètres à l'est, jusqu'à la rue Liégard. Cette solution qui permettrait de réduire les impacts sur le boulevard de la Mer et devant la résidence Cannes Beach, a été étudiée et présentée à la Ville de Cannes à la suite de la concertation de 2019. Elle a cependant été écartée, compte tenu des impacts qu'elle générerait sur les bâtiments du campus international de Cannes, sur le 10 rue Liégard et sur l'ensemble des fonds de jardin de l'esplanade du Golfe. Le surcoût de cette solution a en outre été estimé à environ 60 M€."

◆ *Commentaire de la commission*

La Commission note que la proposition alternative du SID a été examinée et écartée en raison des insuffisances de son analyse (cf. en page 48 du Cahier Territorial de Cannes La Bocca)

A la demande des riverains concernant la situation de la troisième voie « en terrier » ou en « aérien », pour chaque résidence depuis la résidence « La Licorne », jusqu'à la résidence « Cannes Beach », mais aussi la position des ouvrages annexes (aiguillages, postes électriques...), la Commission regrette que le Maître d'ouvrage ne puisse pas apporter actuellement des réponses plus précises à cette question.

La Commission prend acte des contraintes posées par la demande de prolongation qui se traduirait par des impacts sur le campus international de Cannes sur le 10 rue Liégard et sur l'ensemble des fonds de jardin de l'esplanade du Golfe.

7.3.3.1.4. Nuisances

La grande variété des nuisances évoquées conduit à séparer l'analyse en fonction du type de nuisance évoquée.

NUISANCES SONORES ET VIBRATOIRES

◆ *Analyse et synthèse de l'ensemble des observations*

La plupart des observations déposées font état de nuisances sonores et vibratoires considérées comme minimisées par la présentation qui en est faite dans le dossier.

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

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

Le dépose-minute à proximité du bâtiment A de la résidence Royal Palm (gare Marchandises Cannes-La Bocca) est sujet à de nombreuses réactions demandant sa suppression pour cause de bruit de circulation de voitures et de pollution.

S'expriment aussi des interrogations et demandes sur les mesures d'évitement, de diminution et de protection (murs anti-bruit, voies enterrées)

Pour limiter les nuisances sonores et la pollution atmosphérique dues à l'augmentation du trafic ferroviaire et des voitures, les déposants expriment les doléances suivantes :

- La construction d'un mur anti-bruit avec l'intégration d'un toit sur toute l'emprise cadastrale de la résidence afin d'isoler le bâtiment côté Ouest, Nord et Est,
- Le recul des quais, en lien avec les rails, mais également d'enfermer complètement la structure de la gare avec une enveloppe insonorisée
- Le traitement des annonces phoniques en gare

Avis des PPA

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

◆ Eléments de réponse apportée dans le dossier

L'aire d'étude rapprochée est implantée en milieu urbain avec un environnement relativement bruyant. Le Boulevard du Midi Louise Moreau, l'Avenue Francis Toner et l'Avenue du Docteur Picaud induisent un secteur un secteur de nuisance sonore de 100 m de large à partir du bord extérieur de ces voies. L'aire d'étude est également en grande partie localisée dans un secteur par le bruit lié à la voie ferrée. Des bâtiments d'habitations sont présents au droit des secteurs des opérations et principalement au droit de de la bifurcation Cannes-Grasse. Lors des phases de concertations de fortes inquiétudes ont été émises vis à vis des nuisances acoustiques générées par le projet. Cela se traduit au niveau des incidences brutes par des incidences notables temporaires liés aux travaux et des vibrations liées au chantier.

Pour le bruit et les vibrations, d'une manière générale, il est considéré que les augmentations de bruit liées à l'augmentation de trafic ferroviaire par rapport à la situation de référence (c'est-à-dire en 2035 sans le projet) restent modérées, parce que les apports du projet portent essentiellement sur le nombre de circulations en heure de pointe : les circulations en heure creuse auront été augmentées selon les besoins en situation de référence.

Or les effets sonores sont mesurés par le cumul quotidien (en distinguant période de jour et période de nuit).

L'analyse acoustique intègre également les effets du projet sur la circulation routière, qui ne sont significatifs que très ponctuellement.

Les incidences du projet dépassent rarement le seuil réglementaire de 2 dB, et sans atteindre alors – sauf exception - les seuils à respecter sur les périodes réglementaires diurne (63 dB(A)) et nocturne (58 dB(A)).

Cependant le Maître d'ouvrage admet qu'une vigilance particulière devra être portée aux secteurs où la proximité géographique peut conduire à une addition des effets acoustiques.

Pour autant, selon le Maître d'ouvrage, il n'y a donc pas besoin de murs anti-bruit : des traitements de façade sont préconisés sur un nombre limité d'îlots bâtis. Localement, des systèmes innovants de murets à proximité immédiate des voies seront déployés.

Des dispositions particulières sont déployées vis-à-vis des annonces en gare (annonces directionnelles, modulation selon l'ambiance sonore, etc.).

Les risques liés aux vibrations sont plus généralisés : ils sont liés le plus souvent à de nouveaux aiguillages, ou au rapprochement de voies. Des dispositifs anti-vibratiles seront déployés dans les secteurs où des bâtiments sensibles sont concernés.

Avis de l'Ae

Le dossier identifie des augmentations de bruit significatives pour les récepteurs proches de la ligne Cannes-Grasse, en restant à des niveaux de bruit modérés ; le long de la ligne Marseille-Vintimille, le niveau sonore augmente en période diurne à la hauteur de la bifurcation (jusqu'à +1,5 dB(A)). Le dossier ne prévoit aucune protection.

L'Ae recommande de reprendre intégralement l'analyse des incidences acoustiques du projet en prenant en compte les services (voyageurs et fret) projetés aux horizons 2030 et 2050.

L'Ae précise que la modélisation du bruit solidien présente une sensibilité particulière sur ce secteur. Elle recommande la mise en place de tapis sous ballast afin de réduire le risque de plaintes liées à la perception tactile et auditive des vibrations générées en « phase exploitation ».

Dans son Mémoire en réponse à l'Ae (pièce F), le Maître d'ouvrage présente les PNB Points Noirs du Bruit existants, l'analyse multi-expositions en situation de projet et l'examen des niveaux de bruit solidiens qui ont conduit à des préconisations dans les secteurs d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire liés au projet.

◆ Questions de la commission et réponses du maître d'ouvrage

152 / 175 / 202 : Quels dispositifs allez-vous mettre en œuvre pour la protection contre le bruit ?

« Tel que présenté dans la pièce C – Tome 2 – Cahier Territorial Cannes La Bocca au §4.3.8 p.203 et suivantes, au droit de la résidence Royal Palm, les habitants bénéficieront d'une baisse significative des niveaux sonores de jour et de nuit, par rapport à la situation actuelle. Ceci s'explique par :

- *Le remplacement du matériel roulant actuel (Corail) par des trains moins bruyants,*
- *L'arrêt des TER en gare et la réduction de la vitesse de ceux ne s'arrêtant pas. Le bruit augmentant avec la vitesse, cette réduction de la vitesse compensera l'élévation du niveau sonore lié à l'augmentation du trafic ferroviaire.*

Ainsi, la mise en œuvre de mesures de protections acoustiques n'est pas requise dans le cadre du projet, de part et d'autre de la gare. C'est pour cela qu'un mur anti-bruit, que l'intégration d'un toit sur toute

l'emprise cadastrale de la résidence afin d'isoler le bâtiment côté Ouest, Nord et Est et encore moins une enveloppe insonorisée n'ont été prévus »

NUISANCES SONORES LIEES A LA CIRCULATION ROUTIERE

◆ *Analyse et synthèse de l'ensemble des observations*

Des déposants font état de nuisances sonores liées à la circulation routière générée par la dépose minute prévu à proximité du bâtiment A de la résidence Royal Palm sur le boulevard Sud très fréquenté notamment en haute saison.

◆ *Éléments de réponse apportée par les éléments du dossier*

Des études de circulation locale ont été réalisées afin de quantifier l'impact du projet sur la circulation routière dans le périmètre de Cannes la Bocca. Les résultats de ces études sont présentés dans la pièce C - Tome 2 - Cahier Territorial Cannes la Bocca au chapitre 4.3.1 / Circulation, page 169 et suivantes. L'accès à la gare en voiture sera principalement effectué par le nord (avenue de la Roubine).

La dépose des passagers sur le boulevard du Midi Louise Moreau, sur lequel n'est pas prévu de parking dédié à la gare, restera quant à elle marginale en volume. En effet, le flux routier généré par le projet sur le boulevard du Midi s'élève à 20 véhicules/jour à la mise en service du projet, en 2035, évolution qui ne sera pas perceptible par les riverains de la gare.

◆ *Questions de la commission et réponses du maître d'ouvrage*

152 : Afin de limiter les nuisances sonores dues à l'augmentation du trafic ferroviaire et des voitures :

« Des études de circulation locale ont été réalisées afin de quantifier l'impact du projet sur la circulation routière dans le périmètre de Cannes la Bocca. Les résultats de ces études sont présentés dans la pièce C - Tome 2 - Cahier Territorial Cannes la Bocca au chapitre 4.3.1 / Circulation, page 169 et suivantes. L'accès à la gare en voiture sera principalement effectué par le nord (avenue de la Roubine).

La dépose des passagers sur le boulevard du Midi Louise Moreau, sur lequel n'est pas prévu de parking dédié à la gare, restera quant à elle marginale en volume. En effet, le flux routier généré par le projet sur le boulevard du Midi s'élève à 20 véhicules/jour à la mise en service du projet, en 2035, évolution qui ne sera pas perceptible par les riverains de la gare »

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

“Comme indiqué dans le cahier territorial de Cannes la Bocca, le MOA s'engage à étudier la mise en œuvre de protections acoustiques allant au-delà des exigences réglementaires. Ces protections sont les suivantes :

- *Écrans bas rapprochés (mini-murs acoustiques au plus près des rails),*
- *Tapis anti-vibrations sous les voies reprises,*
- *Amortisseurs d'âme de rail destinés à absorber les vibrations parcourant le rail et à réduire ainsi le bruit et les ébranlements,*
- *Revêtements absorbants sur les murs de soutènement ;”*

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

“La variante d'implantation de la gare à l'est des résidences a été étudiée et proposée à la concertation en 2019. Il s'agit de la variante "Pierre Sépard", qui a été écartée à l'issue de la concertation de 2019 (cf page 138 de la pièce F1 et chapitre 2.2 du cahier territorial de la Bocca (Pièce C: Tome 2).”

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

« Aux abords de la gare de Cannes Centre, les évolutions du trafic et les aménagements liés au projet ont un impact non significatif au regard des textes réglementaires relatifs à la modification d'infrastructure : aucune protection acoustique n'est nécessaire réglementairement dans le cadre de cette opération.

Néanmoins, des tapis sous ballast seront mis en place sous les appareils de voies afin de réduire le risque de perception tactile et auditive des vibrations générées par les circulations ferroviaires. L'implantation de ces tapis sera étudiée précisément lors des phases d'études à venir.

De plus, les mesures suivantes seront mises en place dans et aux abords de la nouvelle gare : installation de haut-parleurs directionnels ; déclenchement des annonces sonores uniquement en cas de présence sur les quais ; réglage du niveau sonore des annonces au niveau de bruit ambiant.

A noter par ailleurs que les riverains bénéficieront d'une baisse significative des niveaux sonores de jour et de nuit, par rapport à la situation actuelle, grâce au remplacement en 2025 du matériel roulant actuel (Corail) par des trains moins bruyants. »

NUISANCES LIEES A LA QUALITE DE L'AIR, A LA POLLUTION ATMOSPHERIQUE ET LUMINEUSE, ATTEINTE A LA VIE PRIVEE (CO-VISIBILITE), PROPRETE ET SECURITE AUX ABORDS DES GARES

◆ Analyse et synthèse de l'ensemble des observations

Des déposants expriment des inquiétudes sur la pollution de l'environnement provoqué :

- Par la poussière métallique très corrosive pour les surfaces métalliques susceptible de dégrader les peintures de voitures, les terrasses et balcons
- La pollution provoquée par une circulation des voitures sur la zone d'accès proche des résidences
- De limiter la pollution lumineuse en n'orientant pas l'éclairage de la station vers les résidences. Il est demandé de traiter la co-visibilité des résidents à partir de la passerelle reliant les 2 bâtiments voyageurs nord et sud qui surplombe les résidences afin que leur intimité soit préservée de la vue des passants

Certains déposants demandent que tout l'éclairage de la station Cannes Marchandises doive être dirigée loin des résidences proches de la gare, de même les panneaux éclairés devront être limités, de veiller à la propreté des espaces et abords des gares ainsi qu'à la sécurité des copropriétaires.

Avis des PPA

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

◆ *Éléments de réponse figurant au dossier*

Selon la Pièce C1 de l'étude d'impact la qualité de l'air conditionnée par l'espace urbain est qualifiée de moyenne à bonne sur les mesures des 4 dernières années (indice ATMO).

La qualité de l'air est satisfaisante sur l'aire d'étude et à proximité routière. La densité de la population est faible aux abords de la future gare et forte aux abords de la bifurcation. Il est indiqué que les émissions de poussières et les émissions thermiques des engins de chantier seront limitées dans le temps et dans l'espace. Les émissions d'odeurs liées aux gaz d'échappement des engins de chantier ou aux matériaux employés et de poussières sont qualifiées d'indice non notable.

Concernant la qualité de l'air, il est considéré dans le dossier que même si localement, les gares peuvent accroître la circulation routière dans leur environnement proche, cet accroissement n'apparaît jamais significatif (inférieur à 5%), et que par ailleurs le projet induit globalement un report modal de la voiture vers le train et donc contribue ainsi à une réduction globale des niveaux de polluants dans l'air.

Avis de l'Ae

L'Ae recommande, dans chaque cahier territorial, l'analyse d'incidence en termes de qualité de l'air pour y intégrer les projets urbains liés à la réalisation du projet et l'accès aux gares, en référence aux nouvelles valeurs cibles de l'OMS Organisation Mondiale de la Santé, y compris pour l'ozone. Compte tenu des bénéfices attendus du projet pour cet enjeu, l'Ae recommande d'accompagner le projet de mesures plus volontaristes pour accroître le report modal principalement du réseau routier structurant vers le réseau ferré, en cohérence avec les objectifs du SRADDET de la région PACA.

◆ *Questions de la commission et réponses du maître d'ouvrage*

157- Les requérants demandent un engagement de la SNCF pour un nettoyage régulier des poussières nocives du béton pour la santé et l'agression sur la peinture des bâtiments.

Des mesures spécifiques pour éviter l'envol de poussière seront mises en œuvre pendant la phase travaux (cf. page 148 du CT Bocca).

Étant donné les faibles volumes de poussière ou de polluants émis dans l'atmosphère par les travaux, ces volumes seront rapidement dilués.

Les circulations ferroviaires émettent de très faibles volumes de poussière ou de polluants dans l'atmosphère, étant donné que la ligne Marseille-Vintimille est électrifiée et que les trains circulant sur cette ligne sont à traction électrique. Seuls quelques trains, notamment des trains travaux, peuvent être tractés occasionnellement par une locomotive diesel. Les volumes de poussières ou de polluants sont rapidement dilués dans l'air.

A noter que les poussières issues de l'usure des freins des trains notamment, représentent une part très négligeable des poussières émises, loin derrière celles émises par le transport routier, les activités domestiques ou industrielles.

La source de corrosion identifiée au niveau du Royal Palm est très vraisemblablement due le sel marin, étant donné la proximité immédiate de la mer.

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

"Le Mo prend en compte cette demande. Les aménagements ont été prévus pour préserver le cadre de vie des riverains. Lors des phases d'études ultérieures, les réflexions sur la définition plus fine des mesures

d'insertion se poursuivront en concertation avec les résidents et la ville de Cannes qui est très attentive à l'intégration dans le tissu urbain"

Les demandes concernant la pollution lumineuse feront l'objet d'une attention particulière dans les phases d'études ultérieures.

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

« Le Mo prend en compte cette demande. Les inquiétudes portant sur la co-visibilité des riverains depuis la passerelle feront l'objet d'études ultérieures afin de proposer des adaptations des aménagements ainsi que des mesures de concertation avec les riverains pour améliorer l'insertion du projet et réduire la co-visibilité ».

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

Ils demandent également la plantation de haies autour de la résidence (arbustes épineux) pour rendre l'escalade plus difficile et la propreté des espaces aux abords des gares.

« Une clôture, ou mur de délimitation, sera érigée entre la gare et les résidences riveraines afin d'éviter les risques d'intrusions. Une réflexion pourra être menée en concertation avec les riverains dans les étapes ultérieures afin de proposer un aménagement paysager et urbain qui accentue l'effet de coupure entre les immeubles riverains et la gare.

En fonction des enjeux identifiés avec les riverains et les représentants des services de maintien de l'ordre public, des mesures spécifiques pourront être identifiées, financées et mises en œuvre avec le concours et l'accord de la municipalité

Propreté des espaces de la gare et des abords

Les emprises de la gare seront entretenues et un service de nettoyage sera bien entendu assuré pour garantir la propreté de la gare. La propreté des espaces publics autour de la gare, comme celle de tous les espaces publics cannois, relève des compétences de la Ville de Cannes. »

156 : Les riverains souhaitent l'installation de caméras de surveillance avec une surveillance renforcée au niveau de tous les accès de leur Résidence

"En fonction des enjeux identifiés avec les riverains et les représentants des services de maintien de l'ordre public, des mesures spécifiques pourront être identifiées financées et mises en œuvre avec le concours et l'accord de la municipalité."

◆ *Commentaires de la commission*

Nuisances sonores et vibratoires (augmentation du trafic ferroviaire et de la circulation routière)

Le projet vise à ce que le report modal de la voiture vers le fer diminue le trafic routier

La commission d'enquête prend acte de :

- La mise en place de tapis sous ballast pour réduire le risque de perception tactile et auditive des vibrations générées par les circulations ferroviaires

- L'engagement du maître d'ouvrage à étudier la mise en œuvre de protections acoustiques allant au-delà des exigences réglementaires

La commission rappelle la réponse du Maître d'ouvrage qui indique que le choix du site SICASIL, retenu lors de la concertation en 2019, ne permet pas le recul des voies pour limiter le bruit.

Nuisances à la pollution atmosphérique et lumineuse

La commission note que la prise en compte de mesures spécifiques pour réduire la pollution atmosphérique et de la pollution lumineuse fera l'objet d'une attention particulière dans les phases d'études.

Atteintes à la vie privée et aux mesures de sécurité

La commission acte la prise en compte par le Maître d'ouvrage des mesures pour préserver l'atteinte à la vie privée, des adaptations qui seront proposées pour la préservation de l'intimité et des mesures de sécurité pour la protection des riverains.

7.3.3.1.5. Impacts paysagers, milieu naturel, risques naturels et technologiques

Impact paysager et milieu naturel

◆ *Analyse et synthèse de l'ensemble des observations*

Le public, notamment les résidents de Royal Palm et des immeubles de Cannes Midi proches de la future gare demandent des efforts importants pour l'amélioration du cadre paysager, de limiter le bétonnage pour le développement de la végétation.

Avis des PPA

La Ville de Cannes demande que :

- Les nécessaires réductions et suppressions d'EVP Espaces Verts Protégés et d'arbres remarquables qui sont opérés doivent pouvoir être compensées au mètre carré près
- Un bilan des espaces verts supprimés et créés à l'échelle des périmètres d'études doit figurer dans le dossier avec l'objectif de retrouver à minima la surface des espaces verts et les arbres de haute tige

◆ *Eléments de réponse figurant au dossier*

En phase d'exploitation, les projets Cannes-Bocca Grand Ouest en lien avec le projet de gare Marchandises ainsi que le projet de Bocca-Cabana visent à transformer l'environnement urbain du littoral bocassien. Ces projets intègrent l'aménagement d'espaces végétalisés et arborés et auront des effets positifs sur la requalification paysagère du littoral bocassien.

Ils vont augmenter les surfaces végétalisées par rapport à la situation actuelle et offrir de nouveaux habitats de reproduction, alimentation et repos pour la faune et la flore.

Avis de l'Ae

Dans le cadre du paysage et patrimoine, les incidences sont considérées comme négatives à Cannes La Bocca mais plus positives pour les sites à enjeu majeur comme Nice Aéroport. Ces évaluations s'appuient sur un a priori mais pas sur des illustrations réellement convaincantes.

L'Ae recommande de mieux illustrer l'insertion paysagère des nouvelles gares et des autres ouvrages du projet dans les cahiers territoriaux.

Pour la préservation du milieu naturel de l'ensemble du projet des Phases 1&2 LNPCA, l'Ae demande de préciser les surfaces de zones humides détruites par le projet afin de définir les mesures nécessaires et les besoins de compensation.

◆ *Questions de la commission et réponses du maître d'ouvrage*

186 : Le Maître d'ouvrage peut-il prévoir une meilleure intégration paysagère des ouvrages aériens ?

« L'intégration paysagère globale de l'opération est un sujet de préoccupation partagé par le maire de Cannes. En effet, le nouvel aménagement modifiant l'ambiance paysagère locale, une attention particulière est portée à son intégration paysagère.

Ainsi, l'accent a été mis sur la végétalisation des espaces libérés et délaissés, en concertation avec la Ville de Cannes et les riverains.

Au global, le bilan des espaces verts ou zones végétalisées de toute nature (square, jardin, friches) est neutre : chaque m² d'espace vert impacté est reconstitué.

Concernant plus spécifiquement les ouvrages aériens, ceux-ci seront traités à l'aide de structures végétalisées (gabions, murs végétaux...). Au droit de la résidence du Château de la Mer, le jardin sera reconstitué avec du gazon, des arbustes et une haie végétalisée.

Cet effort de végétalisation sera poursuivi dans les phases d'études ultérieures, les optimisations apportées à la conception des aménagements chercheront à diminuer l'empreinte du projet et à augmenter les surfaces végétalisées créées.

A ce stade, le projet prévoit le rétablissement de tous les franchissements de voies existants, si possible à l'identique, c'est-à-dire en souterrain ou en aérien. Lorsque le passage en souterrain n'est pas possible, il est prévu de le reconstituer sous forme de passerelle, comme c'est le cas pour le passage Annick Galera qui devrait trop profondément s'il devait être reconstitué en souterrain. Les franchissements feront l'objet de groupes de travail avec les riverains et la ville de Cannes pour définir précisément leurs caractéristiques.

Une attention particulière sera portée sur le traitement architectural des passerelles afin que celles-ci s'inscrivent le mieux possible dans le territoire, selon les attentes des riverains, des usagers et de la Ville de Cannes. »

◆ *Commentaire de la commission :*

La Commission note que le Maître d'ouvrage apportera une attention particulière sur le traitement architectural des ouvrages aériens en concertation avec la ville et les riverains

Risques naturels (inondation)

Le risque naturel d'inondation est une thématique qui a été portée de nombreuses fois par le public et associations, par les PPA, par des élus, mais aussi par l'Ae Autorité environnementale. Le phénomène « inondation », représente une crainte matérialisable aisément pour l'ensemble des acteurs qui ont en mémoire, les nombreux évènements de la sorte, ayant impactés lourdement le territoire des Alpes-Maritimes, Nice ou Cannes compris. Ces évènements ont largement guidé l'esprit avec lequel, les observations ont été formulées. Aucune observation portant sur cette thématique n'a été formulée en rapport avec les opérations de Nice Saint-Roch et Nice Ville.

◆ *Analyse et synthèse de l'ensemble des observations*

Plusieurs requérants dénoncent l'exposition des opérations de Nice Aéroport, de Cannes-Centre, Bifurcation Cannes-Grasse et Cannes-Marchandises face au risque d'inondation en prenant en compte :

- Le réseau hydrographique local : Fleuve Var à Nice, Vallon de la Frayère, Siagne, Font de Veyre... à Cannes,
- La présence de la mer : risque de submersion marine et tsunami,
- Les inondations subies dans un passé parfois proche et l'augmentation de la fréquence d'épisodes pluvieux violents et intenses.

Ils soulignent également leur crainte d'une aggravation du phénomène qui pourrait être engendré par la création de nouvelles surfaces imperméabilisées, ou encore en raison de la position en dessous du niveau zéro NGF du terrier de la Bifurcation Cannes-Grasse.

Concernant l'opération de Nice Aéroport, plusieurs requérants et associations soulignent un manque de prise en compte des risques naturels (inondation et séisme) au droit de la future gare de Nice-Aéroport en s'appuyant sur l'Avis de l'Autorité Environnementale, délibéré n° 2021-100 adopté le 18 novembre 2021 sur la ligne nouvelle Provence-Côte d'Azur :

- Le projet se trouve en secteur d'aléa fort à très fort de débordement du Var, au droit duquel il convient d'éviter toute urbanisation,
- L'ensemble du secteur et notamment les accès piétons et le pôle d'échanges est susceptible de connaître des hauteurs d'eau entre 6 et 9 mètres.

Pour la Bifurcation Cannes-Grasse, les requérants se sont principalement inquiétés du risque de d'inondation lié à la proximité de la mer donc, du risque d'inondation par submersion marine ou « coup de mer ».

Un requérant souligne également qu'il n'est pas certain qu'un élargissement de 4 à 6m du vallon de Font de Veyre soit suffisant.

Pour Cannes-Marchandises, c'est 99 observations qui ont été portées sur la thématique de la crainte d'inondation. Ces dernières portent sur l'impact du projet au regard de sa position sur le PPR Inondation de la Ville de Cannes, mais aussi sur le risque d'aggravation du phénomène engendré par le projet et par voie de conséquence, d'aggravation de l'exposition au risque des résidences voisines.

Avis des PPA

La **Ville de Cannes** a émis un avis favorable au projet avec les demandes suivantes mais a officiellement demandé à SNCF Réseau de s'assurer en amont de toute réalisation, de la non-aggravation et du non-déplacement des risques inondations.

La Ville de Cannes fait un lien direct entre le projet objet de l'enquête et le projet qu'elle porte, projet urbain Cannes Bocca Grand Ouest.

Ce projet est confronté au risque d'inondation, relativement important dans la vallée de la Siagne et sur les vallons côtiers cannois, dont la Frayère et la Roquebillière qui passent à proximité immédiate du site de Cannes Marchandises. Cette situation contraint fortement les capacités d'urbanisation de la zone. Pour permettre la sécurisation de l'ensemble de la zone contre des inondations de type "3 octobre 2015" la Mairie et le CACPL envisagent le dévoiement de la partie terminale du cours d'eau de la Frayère précisément à l'emplacement à l'endroit prévu pour la future gare TER/TGV du SICASIL.

Le début de la réalisation de ce dévoiement du cours d'eau pourrait donc être concomitant avec la réalisation des travaux de la nouvelle gare TER prévu dans le cadre de la phase 2 du projet LNPCA. Ainsi, la Ville de Cannes rappelle qu'il avait été convenu de la nécessité de réaliser lors des phases 1 et 2, un pont cadre sous la gare TER permettant une transparence hydraulique du Vallon de la Frayère. La Ville de Cannes demande que cet ouvrage soit inclus dans le projet.

La **Ville de Nice** ne s'est pas exprimée dans la cadre de sa consultation.

Lors d'une réunion des PPA d'examen conjoint, la DDTM 06 a souligné que le Maître d'ouvrage doit s'assurer de la non-aggravation du risque d'inondation par le projet, d'autant que le projet est amené à évoluer. La DDTM remarque que le dossier ne donne aucune précision sur la réalisation du pont cadre.

◆ *Éléments de réponse figurant au dossier*

La thématique du risque d'inondation est présentée dans le CT Cahier Territorial spécifique à chaque opération aux paragraphes :

- 3.5.3. « Risques naturels liés aux eaux souterraines et superficielles »,
- 4.3.4 « Les incidences et mesures sur les eaux souterraines et superficielles ».

Pour chaque opération une présentation contextuelle géographique est proposée prenant en compte le contexte hydrographique local mais aussi le risque lorsqu'il concerne le phénomène de remontée de nappe ou de ruissellement urbain. L'ensemble des données bibliographiques ayant un impact réglementaire sur le secteur du projet est présenté : Plan de Prévention des Risque.

Au niveau des opérations de **Nice Saint-Roch, Nice-Ville et Cannes-Centre**, les enjeux et incidences du risque inondation sur le projet, ou inversement du projet sur le risque inondation ou les écoulements des eaux superficielles, sont considérés très limités. Pour l'opération de Nice Saint-Roch, le Maître d'ouvrage expose les dispositions prises pour la gestion des eaux pluviales issues des surfaces imperméabilisées, par rétention et rejet régulé dans le réseau public, le tout étant dimensionné pour une période de retour de 10 ans.

Ces modalités ne concernent que les ouvrages nouveaux, construits, ou démolis/reconstruits, sans prendre en compte l'existant.

Pour Cannes-Centre, le dossier rappelle la présence des ruisseaux de la Foux et du Châtaignier mais aussi que l'opération de Cannes Centre ne les recoupe pas et n'aura donc pas d'incidence sur leur écoulement. Le dossier précise également qu'en raison de la faible surface hors de la couverture, le projet ne nécessite pas de créer des bassins de rétention.

Les enjeux liés au risque inondation sont beaucoup plus important pour les opérations de **Nice Aéroport et Cannes-la-Bocca**. Les CT Cahiers Territoriaux respectifs sont plus fournis pour ces thématiques.

A **Nice-Aéroport**, le Cahier Territorial version 2, a pris en compte l'ensemble des remarques formulées par l'Ae Autorité environnementale et présente les enjeux liés aux aléas de remontés de nappes, inondations par débordement du fleuve Var, submersion marine et tsunami, à travers la Directive Inondation, les documents cadre (SAGE, DCE, SDAGE, PAPI, contrat de milieu...) ainsi que le PPRi de la Commune de Nice et son SCHAE -Schéma de Cohérence Hydraulique et d'Aménagement d'Ensemble. Le dossier se base également sur les modélisations hydrauliques réalisées dans le cadre du SCHAE pour présenter la situation du projet de Nice-Aéroport. Au paragraphe 4.3.4, le Maître d'ouvrage présente un ensemble de mesures prises pour la gestion des incidences du projet sur les écoulements superficiels, à savoir, la mise en place de bassin de rétention, noues d'infiltration, réseau de collecte des eaux pluviales, le tout, dimensionné pour une période de retour de 10 ans. Le dossier rappelle que le projet de Nice Aéroport ne recoupe pas de cours d'eau et n'aura donc pas d'incidence sur leur écoulement.

A **Cannes-la-Bocca**, le CT Cahier Territorial présente les enjeux liés aux inondations par débordement de cours d'eau (Siagne, Vallon de la Frayère, Font de Veyre...), submersion marine, puis à travers la Directive Inondation et les documents cadre (SAGE, DCE, SDAGE, PAPI, contrat de milieu...) ainsi que le PPRi de la Commune de Cannes. Le contexte hydrographique est riche de différents cours d'eau plus ou moins capricieux et au passé parfois tumultueux. Néanmoins, ces caractéristiques en font des éléments hydrographiques connus et étudiés, permettant une présentation de données hydrauliques locales utiles à la compréhension des enjeux. Concernant **Cannes-Marchandises**, le dossier présente les mesures destinées à compenser les impacts des surfaces imperméabilisées, comme la renaturation de l'avenue de la Roubine ou la gestion des eaux pluviales par rétention/rejets régulés, collecteurs drainants, quais drainants...

Il convient de noter que le projet ne tient pas compte de la réalisation du projet d'urbanisation portés par la Ville de Cannes et du dévoiement du Vallon de la Frayère. Le dossier précise que « les ouvrages hydrauliques de traversée de ces cours d'eau ne font l'objet d'aucun aménagement dans le cadre de l'opération de la gare TER de Cannes Marchandises. Aucune incidence n'est attendue en phase exploitation sur la continuité hydraulique de ces cours d'eau ».

Le résultat synthétique d'études hydrauliques est présenté, permettant d'apprécier l'impact du projet sur le phénomène inondation, mais les pièces graphiques sont peu lisibles. L'origine, la méthodologie ou le détail de ces études ne sont pas communiqués.

L'opération de « **la Bifurcation Cannes-Grasse** » est présentée selon la même logique (état initial), le Maître d'ouvrage précise que le terrier n'aura aucun impact sur la circulation des eaux superficielles et expose les mesures de réduction prises pour la gestion des eaux pluviales issues des surfaces imperméabilisées créées, par rétention/rejet régulés dimensionnées sur une période de retour de 10

ans, ainsi que l'élargissement du passage du « Font de Veyre », sans que ce dernier soit justifié par des modélisations hydrauliques.

Avis de l'Ae

Concernant l'opération de **Cannes-Marchandises**, dans son avis n° 2021-100 adopté le 18 novembre 2021, l'Ae, Autorité environnementale souligne que « l'enjeu principal à prendre en compte est le risque d'inondation ».

Au moment de la délivrance de son avis, le PPRi de la Ville de Cannes était en cours de révision. Pour prendre en compte les données les plus récentes (en particulier la crue de 2019) pour la définition de l'aléa.

Compte-tenu des projets d'urbanisation portés par la Ville de Cannes, et du fait que l'urbanisation ne sera rendue possible que sous réserve de la diminution globale de la vulnérabilité du périmètre concerné, l'Ae recommande à la Ville de Cannes d'élaborer un schéma directeur hydraulique du secteur comportant une étude hydraulique et une orientation d'aménagement et de programmation démontrant le respect de ces principes.

Par ailleurs, l'Ae précise que la réservation d'un emplacement pour la nouvelle gare, délimité dans la mise en compatibilité du PLU ne serait compatible avec les principes de gestion des risques d'inondation qu'à la condition que la réalisation de cet aménagement, seule, réduise la vulnérabilité globale du secteur. En conséquence, l'Ae recommande de présenter l'articulation entre l'ensemble des étapes de réalisation de Cannes Grand Ouest, de la LNPCA et du programme d'actions de prévention des inondations et de démontrer dans l'étude d'impact, puis à chaque actualisation, que le projet réduit la vulnérabilité du bassin versant de la Frayère pour les différents scénarios de l'aléa. Concernant l'opération de **Bifurcation Cannes-Grasse et Cannes-Centre**, l'Ae n'émet pas de remarque mais souligne que l'opération doit améliorer la transparence hydraulique globale de la ligne.

L'opération de **Nice-Aéroport** a fait l'objet de lourdes remarques en lien avec le risque d'inondation, qui cumulées aux autres thématiques ont conduit l'Ae à recommander une reprise intégrale du CT Cahier Territorial Nice aéroport gare TGV avant l'enquête publique, pour « compléter et y corriger les nombreuses erreurs, ainsi que pour définir des mesures d'évitement ou de réduction spécifiques au moins pour chaque enjeu présentant une sensibilité forte.

Dans son avis portant sur le dossier initial, l'Ae regrette que le projet ne prenne pas en compte objectivement les points suivants :

- Que la zone du Grand Arénas est située en secteur d'aléa fort à très fort de débordement du Var, au droit duquel il convient d'éviter toute urbanisation,
- Que l'ensemble du secteur et notamment les accès piétons et le pôle d'échanges est susceptible de connaître des hauteurs d'eau entre 6 et 9 mètres,
- Que la transparence hydraulique du projet ne peut être garantie,
- Que le dossier ne fasse aucune référence au tsunami de l'aéroport de Nice du 16 octobre 1979 et ne peut donc en tirer aucune conséquence pour le projet.

L'Ae recommande notamment de démontrer la transparence hydraulique du projet en référence aux dispositions de la directive cadre sur les inondations ».

Le Maître d'ouvrage n'a pas porté une réponse spécifique aux remarques de l'Ae mais a fait le choix de rédiger un nouveau Cahier Territorial pour l'opération de Nice Aéroport qui prend en considération les recommandations de l'Ae. Par voie de conséquence, l'avis de l'Ae ne porte plus sur le dossier révisé soumis à l'enquête.

◆ *Questions de la commission et réponses du maître d'ouvrage*

165 : Les études révèlent que le Bâtiment Nord de la gare Boulevard de la Roubine sera construit en zone inondable avec le risque d'inondation du premier étage. La présence actuelle de végétation sur le boulevard de la Roubine permet d'absorber des quantités d'eau importantes, le fait d'ajouter du béton dans une zone classée inondable aura des répercussions lors de pluies diluviennes, ce risque n'est pas pris en considération, d'autant plus que la résidence est construite dans une cuvette. Les copropriétaires demandent l'installation d'un système de drainage et d'assainissement pour la résidence à l'instar de celui prévu pour le bâtiment Sud.

Sur le fait que la gare soit prévue en zone inondable.

« La révision du Plan de Prévention des Risques inondation (PPRI) de la commune de Cannes a été approuvée le 15 octobre 2021, postérieurement à l'envoi du dossier LNPCA à l'autorité environnementale.

Toutefois, les études ont pris en compte le projet de PPRI et sont donc conformes au document aujourd'hui en vigueur.

Le bâtiment voyageur nord est implanté en zone bleu B1 du zonage réglementaire du Plan de Prévention des Risques inondation (PPRI, voir plus bas), qui correspond à une zone où s'applique un principe général de constructibilité sous conditions.

Nota : il est faux de parler de risque d'inondation du premier étage : les hauteurs en jeu ne dépassent pas 1 mètre.



Zonage concerné	Règlement de la zone concerné
B1	<p>Le règlement de la zone autorise :</p> <p>« Les infrastructures publiques de transport, y compris les installations, les équipements et les constructions nécessaires à leur fonctionnement, exploitation et entretien et le stationnement lié à ces infrastructures (stationnement en bords de chaussée, le long de celle-ci), ou leur extension, dans le respect des règles du code de l'environnement, sous réserve des prescriptions suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le pétitionnaire doit réaliser une étude démontrant que ce projet d'infrastructure publique de transport assure une transparence hydraulique optimale et qu'il limite autant que possible les obstacles à l'écoulement des eaux. • Les 1ers planchers aménagés des constructions doivent être implantés au-dessus de la cote de référence + 20 cm. • L'élargissement ou la modification des infrastructures publiques de transport peuvent être autorisés. »

Les dispositions retenues pour l'aménagement de la gare respectent en tout point le règlement du PPRI pour la zone concernée.

Sur la prise en compte des incidences de cette implantation en zone inondable

Les incidences hydrauliques du projet sont liées à l'empiètement du quai nord et du bâtiment gare sur la zone inondable.

Le dossier précise clairement que l'analyse des impacts a porté sur une crue type 2015 (pages 185 et suivantes).

Les résultats des études hydrauliques montrent que les impacts du projet sont trop faibles pour être quantifiés (cf. Cahier territorial de la Bocca, chapitre 4.3.4, page 185 et suivantes).

Cependant, en considérant à la fois l'extrême sensibilité du secteur aux inondations et l'empiètement, même modeste, sur la zone inondable, il a été décidé de prévoir un nouvel ouvrage hydraulique à travers le remblai ferroviaire qui déboucherait au-delà du boulevard du Midi, qui abaisse les hauteurs d'eau d'environ 10 cm pour un évènement type 2015.

Le projet va donc au-delà des obligations de non-incidence pour proposer un ouvrage qui améliore la situation globale du secteur.

Sur les risques d'imperméabilisation des sols

Le projet a été élaboré en étroite concertation avec la Ville de Cannes. Le Maire de Cannes a demandé à SNCF Réseau d'intégrer au mieux la gare dans la vision qu'il porte pour ce quartier, notamment au niveau de la végétalisation des espaces.

Ces demandes ont bien été prises en compte. Ainsi, dans le CT Bocca :

- cf. figures 13, 15 et 17 pour les vues 3D, qui mettent en avant l'effort d'intégration des espaces verts dans le projet
- cf. chapitre 4.3.7, figure 165 : projet architectural et paysager du projet (avant/après) ; tableau du bilan de création d'espaces verts : de 0 m² d'espaces verts aujourd'hui, il est prévu la création d'environ 3000 m² (1 700 m² côté nord et 1 200 m² côté sud)
- cf. page 195 et suivante.

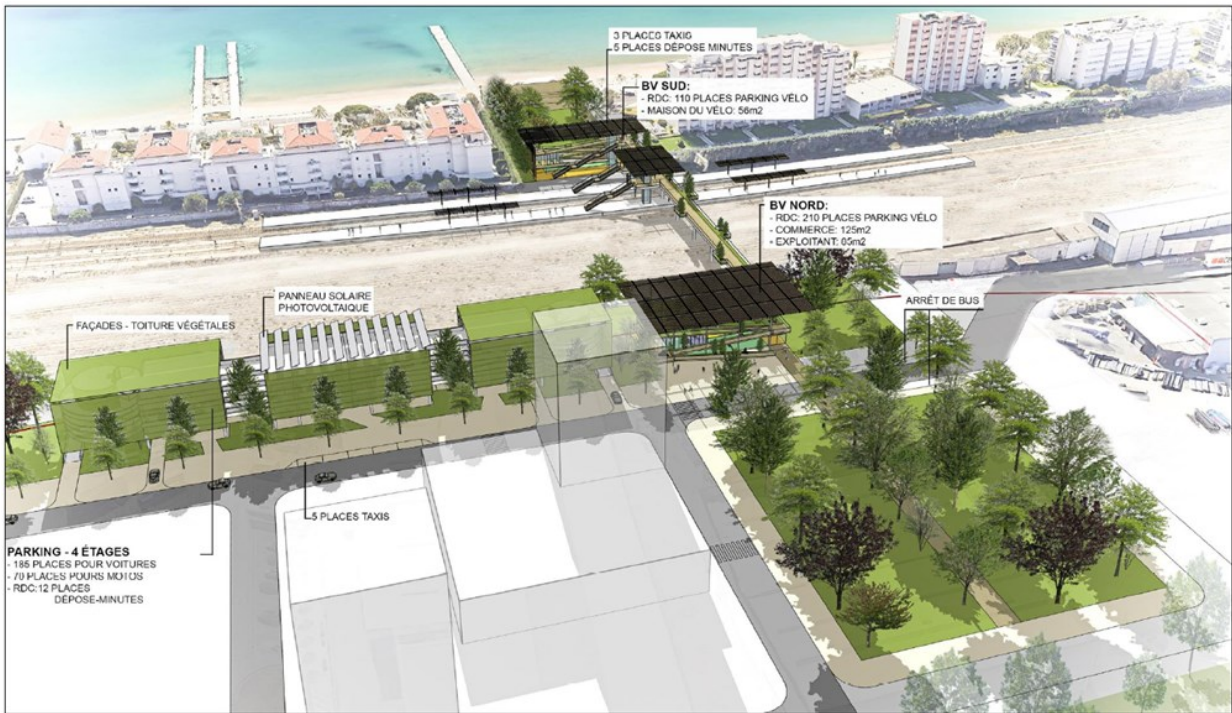


Figure 17 : vue 3D de la nouvelle gare TER de Cannes Merchandises (AREP, 2021)

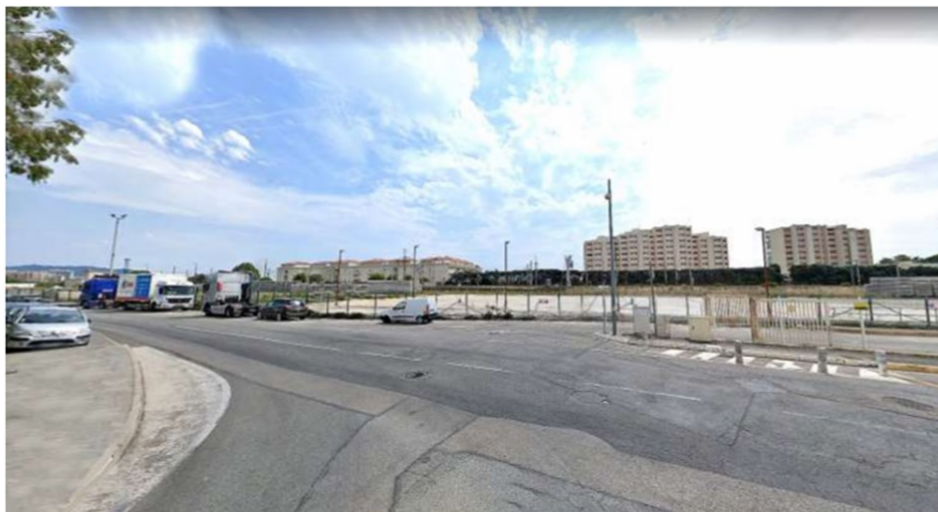


Figure 25 - Gare de Cannes Merchandises - Le site d'implantation future. Etat existant -Source googlemaps



Figure 26 - La gare de Cannes 'Ouest' TER dans sa situation de projet

Au total, le projet présenté contribuera à augmenter les surfaces végétalisées, et donc à réduire l'imperméabilisation du secteur.

	Espaces verts impactés	Espaces Verts créés (ou reconstitué)
Cannes la Bocca	0 m ²	2 920 m ²
Bif de Grasse	4 775 m ²	4 655 m ²
TOTAL	4 775 m ²	7 475 m ²
Bilan		+ 2 800 m²



Figure 165 : projet architectural et paysager de la future gare TER de Cannes Marchandises (AREP, 2021)

Sur la gestion des eaux pluviales

L'opération nécessite la mise en place d'un système de collecte longitudinale et d'assainissement des eaux de la plateforme et de la gare.

Elle comprend notamment la réalisation de 4 bassins de rétention pour recueillir l'ensemble des écoulements des quais et de la plateforme de la future gare TER de Cannes Marchandises. Les eaux rejoignent ensuite l'exutoire du réseau communal d'eaux pluviales (cf. Cahier Territorial de la Bocca, chapitre 4.3.4, page 180 et suivantes), n'impactant pas ainsi la résidence du Royal Palm.

L'assainissement de la résidence n'est pas du ressort du Maître d'ouvrage.

166 : Les résidents de ROYAL PALM demandent des études supplémentaires sur les risques d'inondation

« Des études complémentaires seront réalisées dans les phases d'études ultérieures, notamment dans le cadre de la procédure d'autorisation environnementale (dossier loi sur l'eau).

A ce stade, les études hydrauliques réalisées respectent le principe de non-aggravation de la situation existante, en prenant en considération les derniers événements pluvieux dimensionnant.

Cependant, en considérant à la fois l'extrême sensibilité du secteur aux inondations et l'empiètement, même modeste, sur la zone inondable, il a été décidé de prévoir un nouvel ouvrage hydraulique à travers le remblai ferroviaire qui déboucherait au-delà du boulevard du Midi, améliorant ainsi la situation actuelle. »

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

« L'opération nécessite la mise en place d'un système de collecte longitudinal et d'assainissement des eaux de la plateforme et de la gare.

Elle comprend notamment la réalisation de 4 bassins de rétention pour recueillir l'ensemble des écoulements des quais et de la plateforme de la future gare TER de Cannes Marchandises. Les eaux rejoignent ensuite l'exutoire du réseau communal d'eaux pluviales (cf. Cahier Territoriale de la Bocca, chapitre 4.3.4, page 180 et suivantes), n'impactant pas ainsi la résidence du Royal Palm.

L'assainissement de la résidence n'est pas du ressort du MOA du projet. »

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

« La gare de Cannes centre a été inondée lors de l'épisode de 2015. Le sujet doit être regardé sous deux angles complémentaires :

- *Au titre de la gestion du réseau ferroviaire :
SNCF Réseau et Gare & Connexion ont réalisé des audits de l'évènement pour en tirer les enseignements.
Ces audits montrent que la réduction du risque ne peut être obtenue que par un traitement global des écoulements pluviaux sur le bassin versant de la Foux.
La CACPL s'est emparée du sujet dans le cadre du Plan d'Aménagement de Protection contre les Inondations (PAPI) Cannes Pays de Lérins. La seule solution envisageable serait de réaliser un bras secondaire pour contenir un évènement centennal depuis Le Cannet (place Aubanel) jusqu'à la mer. Devant l'ampleur des travaux, le PAPI 2021-2026 prévoit la réalisation d'une étude pour préciser les modalités et les coûts de ces travaux à effectuer en plein centre urbain.*
- *Au titre du projet des Phases 1 & 2 de la LNPCA :
Le projet présenté sur la gare de Cannes Centre ne modifie pas l'exposition de la gare au risque d'inondation ni les effets pour les avoisinants puisque la structure de la gare n'est pas modifiée : il ne s'agit que d'une reprise du plan de voies et du déplacement de souterrains. Les études d'avant-projet préciseront les dispositions à intégrer au projet pour améliorer la sécurité des usagers. »*

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

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

Le début de réponse est le même qu'à la question 209, ci-avant

Les remarques de l'AE portent sur le traitement global du risque d'inondation dans la plaine du Var, largement au-delà du projet de gare Nice Aéroport : l'AE acte que l'ouverture du passage Maicon contribue à améliorer la situation.

Ainsi, les interrogations de l'AE portent sur le principe même du développement de l'urbanisation dans la plaine du Var : c'est le sens de l'avis émis par l'AE sur le PLU Métropolitain.

SNCF Réseau constate que cet avis – consultatif – n'est pas compatible avec le PPRI en vigueur et plus généralement avec le positionnement de l'État sur ce dossier.

Comme l'indique le mémoire en réponse, le renvoi par l'AE au décret sur les PPRI de 2019 et à la cartographie du TRI ne remet pas en cause la stratégie définie par l'État sur la Basse Vallée du Var.

La réponse du MO est un long développement qu'il n'est pas nécessaire de reproduire ici ; pour plus de détails le lecteur se reportera au Mémoire en Réponse au PV, question 213, en annexe.

172/181 : La ville de Cannes /CACPL précise qu'il est stratégique que le projet LNPCA prenne en compte dès à présent ce dévoiement de la Frayère dans ses études, afin notamment que la réalisation des ouvrages hydrauliques de franchissement inférieur puisse être envisagée sous les voies circulées au moment de la réalisation de la nouvelle gare TER.

« La réalisation du dévoiement de la Frayère ne répond pas à une exigence réglementaire ou à un besoin découlant des études hydrauliques réalisées dans le cadre du projet des Phases 1 & 2 de la LNPCA.

La Ville de Cannes demande que des mesures conservatoires sous la gare et les quais soient prises pour permettre la réalisation d'un dévoiement de la Frayère sans attendre la gare TGV (phases ultérieures).

Le projet présenté à l'enquête publique permet la réalisation de ces mesures conservatoires (ouvrage de 30 m de large environ) si celles-ci étaient retenues. Toutefois, ces mesures ne sont pas prévues dans le protocole de financement validé par l'ensemble des cofinanceurs, dont la CACPL.

Il a été convenu avec les cofinanceurs du projet que les conditions de réalisation et de financement de cette anticipation seraient étudiées dans les études d'AVP après l'obtention de la DUP. Avec l'accord des financeurs, elle pourra faire l'objet d'un écart de programme technique et d'un ajustement du coût en relation. »

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

La gare de Cannes Centre a été inondée lors de l'épisode de 2015. Le sujet doit être regardé sous deux angles complémentaires :

Au titre de la gestion du réseau ferroviaire :

SNCF Réseau et Gare & Connexion ont réalisé des audits de l'évènement pour en tirer les enseignements.

Ces audits montrent que la réduction du risque ne peut être obtenue que par un traitement global des écoulements pluviaux sur le bassin versant de la Foux.

La CACPL s'est emparée du sujet dans le cadre du plan d'aménagement de protection contre les inondations (PAPI) Cannes Pays de Lérins. La seule solution envisageable serait de réaliser un bras secondaire pour contenir un évènement centennal depuis Le Cannet (place Aubanel) jusqu'à la mer. Devant l'ampleur des travaux, le PAPI 2021-2026 prévoit la réalisation d'une étude pour préciser les modalités et les coûts de ces travaux à effectuer en plein centre urbain.

Au titre du projet des Phases 1 & 2 de la LNPCA :

« Le projet présenté sur la gare de Cannes Centre ne modifie pas l'exposition de la gare au risque d'inondation ni les effets pour les avoisinants puisque la structure de la gare n'est pas modifiée : il ne s'agit que d'une reprise du plan de voies et du déplacement de souterrains. Les études d'avant-projet préciseront les dispositions à intégrer au projet pour améliorer la sécurité des usagers. »

Risques sismiques et de tsunami

◆ *Analyse et synthèse de l'ensemble des observations*

Certains déposants, en référence aux observations de l'Ae, signale que le risque sismique et le risque tsunami n'ont pas été pris en compte dans l'étude du projet.

Avis des PPA

Les PPA ne se sont pas prononcés sur cette thématique.

◆ *Éléments de réponse figurant au dossier*

Avis de l'Ae

L'Ae a fait remarquer au Maître d'ouvrage que le risque sismique n'a pas suffisamment été pris en compte et que le risque tsunami n'est pas abordé alors qu'il est un enjeu fort pour la Côte d'Azur.

Dans sa réponse à l'Ae, le Maître d'ouvrage a porté sur la pièce F1 des informations sur le séisme en indiquant que l'aire d'étude rapprochée se situe en zone 4 de sismicité moyenne. La ville de Nice est concernée par un Plan de Prévention des Risques sismiques (PPRs) approuvé le 28 janvier 2017. Le risque sismique implique des dispositions constructives.

Pour le tsunami, le Maître d'ouvrage précise que la référence reste le tsunami du 1 octobre 1979 qui a provoqué l'éboulement du rebord de la plateforme aéroportuaire (remblai effondré). La vague a surtout touché Antibes avec des niveaux forts dans le quartier de la Salis qui semblent être des records dans ce secteur de la Méditerranée. Le Maître d'ouvrage indique que le projet n'est donc pas soumis à des risques de tsunami identifiés.

Eaux souterraines et superficielles

◆ *Analyse et synthèse de l'ensemble des observations*

Des requérants attirent l'attention sur la nécessité d'approfondir les études pour connaître les incidences du projet sur les eaux souterraines. Ils manifestent une crainte sur les répercussions des pluies diluviennes qui ruissellent sur les surfaces qui ne sont plus végétalisées du fait d'une forte urbanisation.

Avis des PPA

La Ville de Cannes demande au Maître d'ouvrage de prendre en amont du projet toutes les dispositions pour ne pas aggraver les incidences pour l'écoulement des eaux souterraines et la qualité des nappes.

◆ *Éléments de réponse figurant au dossier*

Ces questions sont développées dans le dossier d'enquête, Pièce C1, Partie 5, au chapitre 2.2 ; en page 14, un tableau décrit les incidences et les mesures du projet. Pour la Navette Azurienne, on note que les perturbations identifiées concernent les sites de Nice-Aéroport, de Cannes Centre et de Cannes-La-Bocca.

Avis de l'Ae

Dans l'étude d'impact, l'analyse des incidences rarement quantitative ne garantit pas que les mesures les plus importantes feront l'objet de mesures correctement proportionnées dès le stade de la demande d'utilité publique.

Les aménagements souterrains à Nice Aéroport, Bifurcation Cannes-Grasse sont susceptibles d'avoir des incidences sur les écoulements des eaux souterraines (pompages en phase travaux, effet barrage en exploitation) ; certaines questions importantes ne sont pas suffisamment approfondies, le dossier est incomplet sur les aléas géologiques.

L'Ae recommande d'approfondir significativement l'analyse des incidences du projet sur les eaux souterraines, en particulier pour les écoulements et la qualité des nappes afin de pouvoir les quantifier et dimensionner de façon proportionnée les mesures d'évitement et de réductions nécessaires.

Dans son mémoire en réponse à l'Ae concernant la bifurcation Cannes-Grasse, le Maître d'ouvrage (en pièce F1) indique que des dispositions seront prises sur le volet nord de la tranchée pour drainer les venues d'eaux éventuelles de part et d'autre de la tranchée pour éviter des poussées hydrostatiques et les remontées de nappes en amont.

◆ *Questions de la commission et réponses du maître d'ouvrage*

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

« La tranchée de l'ouvrage souterrain sera orthogonale à la ligne de pente et aux écoulements dont le point bas est la mer, au sud. Son point bas est à 6 mètres sous le niveau de la mer.

Elle se situe au pied du massif cristallin et métamorphique (gneiss, essentiellement) de la Croix des Gardes : ce sont des formations très peu perméables, où les écoulements sont localisés dans les réseaux de fissures.

Les débits interceptés seront donc faibles : ils seront gérés par des drains autour des ouvrages de la tranchée qui garantiront la transparence de l'ouvrage.

Les études géotechniques seront poursuivies lors des phases d'études ultérieures afin d'affiner les incidences quantitatives du projet sur les eaux souterraines et les mesures associées dans le cadre du dossier de demande d'Autorisation environnementale. L'étude d'impact sera actualisée sur ces différents points à cette occasion.

Sur la gestion des eaux pluviales

L'opération nécessite la mise en place d'un système de collecte longitudinal et d'assainissement des eaux de la plateforme et de la gare.

Elle comprend notamment la réalisation de 4 bassins de rétention pour recueillir l'ensemble des écoulements des quais et de la plateforme de la future gare TER de Cannes Marchandises. Les eaux rejoignent

ensuite l'exutoire du réseau communal d'eaux pluviales (cf. Cahier Territorial de la Bocca, chapitre 4.3.4, page 180 et suivantes), n'impactant pas ainsi la résidence du Royal Palm.

L'assainissement de la résidence n'est pas du ressort du MOA du projet. »

Risques technologiques

◆ *Analyse et synthèse de l'ensemble des observations*

La commission n'a pas relevé d'observation du public

Avis des PPA

Pas d'observation

◆ *Éléments de réponse figurant au dossier*

Les risques technologiques sont liés à la voie ferrée qui est une voie de passage de matières dangereuses et à la présence de l'Établissement ICPE non Seveso BELISA au sein de la zone d'activité de la Roubine, dont l'activité est à l'arrêt.

A **Nice-Saint-Roch** : évacuation des déchets purgés dans les centres de stockage spécialisés (MR).

Avis de l'Ae

L'Ae recommande d'apprécier les évolutions des risques de transports de matières dangereuses liées au projet.

◆ *Questions de la commission et réponses du maître d'ouvrage*

Le projet utilisant les voies ferrées existantes, les emprises nouvelles des gares n'étant pas affectées par la présence d'établissement ICPE, la Commission d'enquête n'a pas jugé utile de solliciter le Maître d'ouvrage sur l'impact des risques technologiques.

◆ *Commentaires de la commission*

Sur les risques inondation

Les éléments proposés par le Maître d'ouvrage ainsi que les réponses apportées dans le cadre de la présente enquête sont globalement satisfaisants et complets, illustrant la prise en compte du risque à ce stade du projet (phase DUP). Le projet est compatible avec les différents documents opposables, tels que les PPRI des Communes de Nice et de Cannes, le Maître d'Ouvrage a pris en compte les recommandations de l'Ae Autorité environnementale concernant l'opération de Nice-Aéroport.

Au niveau de Cannes-Marchandises, toutes les analyses se fondent sur des données bibliographiques et des modélisations hydrauliques fournies, précises et circonstanciées, mais qui seront, aux dires du Maître d'Ouvrage, complétées ultérieurement par des études complémentaires (Cf. réponse à la question N°166).

Concernant la Gare de Cannes-Centre, le Maître d'Ouvrage reconnaît le risque d'inondation mais précise que sa maîtrise ne dépend pas du projet, mais bien de la maîtrise du bassin versant de la Foux, dont la gestion relève du PAPI Plan d'Aménagement de Protection contre les Inondations Cannes Pays de Lérins. Le PAPI 2021-2026 prévoit la réalisation d'une étude pour préciser les modalités et les coûts des travaux à effectuer en centre urbain.

En conséquence, il est permis de se demander si les données proposées dans le dossier sont suffisantes pour apprécier le risque inondation, tant en considérant l'impact du projet sur le risque, que l'impact du risque sur la conception du projet.

Les études et modélisations, destinées à dimensionner, sécuriser le projet et les surtout les usagers, à s'assurer de la non-aggravation du risque pour les riverains, doivent également permettre d'améliorer la transparence hydraulique de chaque opération, conformément aux recommandations de l'Autorité Environnementale.

Par ailleurs, il est indispensable de réaliser ces études en coordination avec celles nécessaires aux projets urbains portés par la Commune de Cannes, notamment dans le cadre du dévoiement du Vallon de la Frayère et pour ce qui concerne la protection de la gare de Cannes centre contre le ruissellement urbain.

Sur les risques séismes-tsunami

La Commission d'enquête attire l'attention du Maître d'ouvrage sur le fait que les côtes méditerranéennes sont exposées au risque tsunami compte tenu de l'activité sismique du bassin méditerranéen. Le risque est certes peu fréquent mais réel. Le littoral azuréen a déjà été impacté par des tsunamis en 1887 (séisme Ligure), en 1979 (glissement sous-marin à l'aéroport de Nice) et en 2003 (séisme au large de l'Algérie). La commission suggère de prendre en compte les cartographies des itinéraires d'évacuations vers des zones refuges pour la population en cas d'alerte à l'exemple de la commune de Cannes. Cette cartographie tirée du document d'information communal des risques majeurs représentée ci-après, a été conçue à la suite d'exercices d'alerte réalisés en 2017- 2018 – 2021.



R étant des sites refuges temporaires tsunami

Sur les risques des eaux souterraines et superficielles

La Commission d'enquête estime qu'elle ne dispose pas d'informations suffisantes sur les études géotechniques pour se prononcer d'une manière circonstanciée sur les impacts des eaux souterraines sur les ouvrages.

Sur les risques technologiques

Les zones traversées par la navette azurée sont très faiblement impactées par des installations à risques technologiques. Les matières dangereuses transportées par les trains seront les mêmes que celles actuellement transportées, seule la fréquence des convois de fret sera éventuellement légèrement augmentée ; SNCF Réseau doit éviter les arrêts de convois dans les abords des villes proches des habitations pour ne pas mettre la population en danger et en renforçant la prévention du risque TMD dans le respect de la réglementation.

7.3.3.1.6. Impacts fonciers

La thématique relative aux impacts du projet sur le foncier a été au cœur des observations portées, principalement par des particuliers et les observations déposées pendant l'enquête sont majoritairement défavorables ou portent des réserves témoignant des inquiétudes des requérants, elles soulignent les impacts potentiels négatifs du projet.

Aucune observation portant sur cette thématique n'a été formulée en rapport avec les opérations de Nice Saint-Roch, Nice Ville, et Nice Aéroport.

◆ *Analyse et synthèse de l'ensemble des observations*

Les observations portées par le public concernent la phase chantier mais aussi la phase exploitation du projet. Des requérants s'inquiètent de l'impact négatif du projet sur leurs biens immobiliers, engendrée par :

Désordre sur le bâti :

Au niveau de l'opération Cannes Marchandises et bifurcation Cannes-Grasse, les requérants s'inquiètent des impacts de la circulation de l'eau pluviale et souterraine (rabattement de nappes) qui vont se rapprocher des bâtiments et qui pourraient impacter les fondations. Ils sont également inquiets de la proximité du projet avec les bâtiments et souhaitent obtenir plus de précisions.

Ils sollicitent la réalisation d'études au cas par cas pour prévenir de ces impacts et désordres sur le bâti (fissures, fragilisation des fondations, affaissements...).

Expropriations – impact emprise jardins :

Plusieurs contributions indiquent que la réalisation du projet nécessite des expropriations mais aussi des impacts sur les propriétés privées. Les observations demandent le rétablissement à l'identique des clôtures notamment au droit du Boulevard de la Mer et des jardins privatifs.

Perte de valeur des biens immobiliers :

Les requérants s'inquiètent de l'impact négatif du projet sur leurs biens immobiliers et la perte de valeur de leurs biens immobiliers dû à la détérioration du cadre de vie (impact paysager, détérioré - notamment par les passerelles-, nuisances acoustiques, vibratoires...) et sur l'emprise du projet sur les propriétés privées et leurs jardins. Ils demandent le rétablissement à l'identique des clôtures.

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

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

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

Les résidents, conscients de la situation de cet espace, souhaitent connaître le devenir de ce qu'ils considèrent comme étant « leur jardin ».

Avis des PPA

La Ville de Cannes demande de limiter les impacts des emprises-chantiers sur les EVP Espaces Verts Protégés et jardins privés comme par exemple celui de la résidence « Mer et Plages » pour l'installation des deux bases de vie en phase chantier.

◆ *Éléments de réponse figurant au dossier*

L'ensemble des considérations liées au foncier est traité dans la pièce C1 du dossier « étude d'impact générale ». Il convient de se référer aux « Cahiers territoriaux spécifiques », paragraphes 3.2.1., 4.2.2 et 4.3.2, pour prendre connaissance des enjeux liés au foncier, de chaque opération.

Pour les opérations portées à **Nice-Saint-Roch** et **Nice-centre**, SNCF Réseau dispose de la maîtrise foncière des terrains concernés par l'opération. Les emprises travaux (base travaux, zones de travaux et zones de circulation d'engins) sont entièrement contenues dans les emprises SNCF à l'exception, pour Nice-Centre, d'une base travaux qu'il est envisagé d'installer sur des emprises ferroviaires propriété de la Région. En phase de réalisation, ces opérations n'ont donc aucune incidence sur le bâti, l'occupation du sol et le foncier.

A **Nice-Aéroport**, la gare de Nice Aéroport sera réalisée sur des terrains appartenant à la SNCF et à la Métropole Nice-Côte d'Azur.

L'élargissement de la plateforme ferroviaire vers le nord et la création du parking silo sont envisagés sur les terrains actuellement occupés par les bâtiments du MIN Marché d'Intérêt National dont la métropole Nice-Côte d'Azur prévoit le déplacement à la Baronne, sur la commune de la Gaude à l'horizon 2023.

Dès lors, ces terrains seront libérés de toutes activités et pourront accueillir les travaux de la gare de Nice Aéroport. Selon le Maître d'ouvrage, il n'y a pas d'impact direct sur le bâti.

L'aménagement de la gare de **Cannes-Centre** ne nécessite aucune acquisition de terrain car SNCF Réseau dispose de la maîtrise foncière des terrains concernés par l'opération. Durant la phase travaux, le chantier nécessitera l'occupation temporaire de terrains hors emprises SNCF, Boulevard d'Alsace et « le long de la gare », sans qu'il n'y ait d'impact sur le bâti habitable.

Les enjeux liés au foncier des deux opérations portées à **Cannes-la-Bocca**, à savoir la Bifurcation Cannes-Grasse et Cannes-Marchandises, sont traités par le Maître d'ouvrage dans la pièce C – Tome 2 du Cahier Territorial correspondant.

Au paragraphe 3.2.1, le Cahier Territorial mentionne « La maîtrise foncière des terrains concernés par l'opération n'est pas totale. Des acquisitions foncières seront nécessaires au projet, sans fournir de détail.

Au paragraphe 4.2.2. « Milieu Humain – Occupation du sol, bâti et foncier », le document mentionne d'une part « Il n'y a pas d'impacts sur le bâti habitable : seule une remise est touchée », puis, le Maître d'ouvrage expose que pour les besoins du chantier :

« Certains terrains seront en effet utilisés pendant les travaux mais non nécessaires ensuite, pour la phase d'exploitation »,

« Les parcelles qui seront concernées par des occupations temporaires seront définies dans les phases ultérieures d'étude du projet ».

Le document précise néanmoins, qu'une « enquête parcellaire sera conduite localement à l'issue de l'enquête publique relative à la DUP Déclaration d'Utilité Publique, permettant de cibler uniquement les surfaces nécessaires pour les aménagements à réaliser. En cas d'implantation sur des parcelles privées, il sera demandé des autorisations d'occupations temporaires de terrains aux propriétaires des parcelles concernées pour la réalisation des accès et des installations de chantier. Toute acquisition temporaire nécessaire au chantier sera effectuée dans les conditions prévues par le code de l'Expropriation. Les occupations temporaires pourront faire l'objet d'une indemnisation versée à chaque propriétaire concerné. Les terrains seront ensuite remis aux propriétaires »

Enfin, au paragraphe 4.3.2., sur les incidences et mesures sur le « Milieu Humain -Occupation du sol, bâti et foncier » le dossier évoque la même remise évoquée précédemment au point 4.2.2., mais aussi que le projet affecte :

- A Cannes-Marchandise, « du bâti économique », mais qui est inclus dans le projet de restructuration urbaine de Cannes Bocca Grand Ouest
- Au niveau de la Bifurcation Cannes-Grasse, « un foncier inclus de longue date dans un emplacement réservé, qui est public dans sa majeure partie »

Là, le Maître d'Ouvrage évoque une dizaine de bâtiments nécessitant d'être démolis dans le cadre des 2 opérations. A Cannes Marchandises, le dossier identifie l'impact du projet sur :

- Le bâtiment du SICASIL,
- Les terrains de tennis de la résidence Royal-Palm,
- Du bâti d'activités (entrepôts et bureaux) mais dont la démolition était prévue dans le cadre du projet urbain Cannes Grand Ouest.

Dans le cadre de l'opération de la « Bifurcation de Cannes-Grasse », notamment de la construction de la troisième voie en terrier et du reprofilage nécessaire du Boulevard de la Mer, le dossier précise que des études techniques ont permis d'optimiser le projet pour limiter ou supprimer l'impact sur le foncier sauf au droit des résidences Kerkyra et Vélès plage, ainsi qu'au droit du Holiday Inn.

Le Maître d'ouvrage informe donc qu'une enquête parcellaire sera conduite avant le démarrage des travaux, qu'elle permettra de déterminer les parcelles ou parties de parcelles concernées par des acquisitions foncières. Ces parcelles nécessaires aux deux opérations seront acquises de préférence par voie amiable.

◆ *Questions de la commission et réponses du maître d'ouvrage*

167 : Les requérants exigent que l'ensemble de ces propositions devront être satisfaites pour éviter une démarche juridique débouchant sur une demande d'indemnisation pour la perte de locations et pour le prix de vente des appartements. La Présidente du Conseil Syndical Cannes Midi précise que l'expropriation des tennis va entraîner une dévalorisation des biens immobiliers.

"Les pertes de revenus des riverains de la zone de chantier seront intégralement prises en charge par le MO, que l'activité soit commerciale, industrielle ou privée.

Des observatoires comptables seront mis en place pour ces évaluer les pertes.

Concernant la perte de valeur à la vente de biens immobiliers, le MOA prendra en charge le dommage financier dès lors qu'il sera démontré que le préjudice est direct, matériel, justifié et certain."

168 : Certains déposants demandent s'il est prévu un dédommagement des propriétaires concernés pour la pose d'un double vitrage pour se protéger du bruit.

Les évolutions du trafic et les aménagements liés au projet ont un impact non significatif au regard des textes réglementaires relatifs à la modification d'infrastructure (cf. pièce C – Tome 2 – Cahier Territorial Cannes La Bocca au §4.3.8 p.203 et suivantes) : aucune protection acoustique n'est réglementairement nécessaire dans le cadre de cette opération.

Il n'est donc prévu aucun dédommagement pour la pose d'un double vitrage.

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

"Le Maître d'ouvrage a connaissance de cette information"

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

"La réalisation du projet nécessite l'acquisition d'une bande de 2 à 3 mètres de large sur le terrain de la Ville de Cannes, soit l'espace situé aujourd'hui entre le mur du fond de jardin et le terrain de pétanque.

Le moment venu, SNCF Réseau prendra contact avec la Ville de Cannes, propriétaire, afin d'engager la procédure d'acquisition de cette bande de terrain. Une fois celle-ci acquise, elle deviendra la propriété de SNCF Réseau. Le reste de la parcelle AR321 demeurera la propriété de la Ville de Cannes, qui pourra décider de maintenir la jouissance à la résidence.

A la fin des travaux, un nouveau mur sera construit en délimitation de la parcelle AR321 et du boulevard de la Mer et les terrains seront remis en état, avec une attention particulière pour l'aménagement paysager du jardin."

Relocalisation des entreprises

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

« L'impact sur le bâti a été évalué et présenté dans le cahier territorial de Cannes la Bocca (C2 - CT9 - chapitre 4.3.2 - page 172) : "Une dizaine de bâtiments nécessiteront d'être démolis dans le cadre des 2 opérations" ; "au nord, le bâtiment de la gare TER sera positionné en lisière des emprises SNCF. Les aménagements de desserte (dépose minute, taxis, parking, ...) seront implantés sur du bâti d'activités dont l'évolution est de toute façon prévue dans le cadre du projet urbain Cannes Grand Ouest".

Plus précisément, trois parcelles cadastrales, accueillant des activités économiques, sont partiellement impactées par le projet :

- *Le dépôt Palm Bus*
- *Un entrepôt loué par la CACPL (Propriétaire : TODEL – AG INVEST)*
- *Un bâtiment à usage mixte (entrepôt et bureaux) (Propriétaire : TODEL – AG INVEST)*

Les chapitres 4.2.2 et 4.3.2 du cahier territorial de Cannes la Bocca, volet "Activités économiques", présentent les incidences du projet et les mesures spécifiques proposées (pages 141 et 175) respectivement en phase travaux et une fois le projet en service.

Le projet de la gare a été élaboré en concertation avec la Ville de Cannes et l'aménagement proposé est cohérent avec le projet de renouvellement urbain de Cannes Bocca Grand Ouest matérialisé à ce jour dans le PLU de la commune par un plan d'ensemble, par une servitude d'attente de projet et par une zone d'aménagement différé inscrit dans les documents graphiques. »

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

« Les pertes justifiées et documentées de revenus commerciaux, industriels ou privés des riverains de la zone de chantier, seront intégralement prises en charge par le MOA pendant la période concernée.

Des observatoires comptables seront mis en place pour évaluer ces pertes.

La perte de valeur à la vente de biens immobiliers en phase travaux ou une fois le projet mise en service, sera prise en charge par le MOA dès lors qu'il sera démontré que le préjudice est direct, matériel et certain. »

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

« Plusieurs pièces du dossier d'enquête d'utilité publique permettent de repérer l'implantation de la 3ème voie et de la section couverte de cette voie : le Plan Général des travaux, dans la pièce B2, ou le cahier territorial de Cannes la Bocca (pièce CT9), avec notamment la figure 43 de la page 52.

La troisième voie sera couverte depuis le square de Morès à l'ouest, jusqu'au Vélès plage à l'est, c'est-à-dire au droit du Château de la Mer, des Terrasses de Cannes, de Cannes Les Plages, d'Alga Marina, de la

Villa Belle Rive, de la Clinique du Méridien, des Résidences les Magnolia, de la Grande bleue, de la Villa Primavera, du Montmajour, du Kerkyra, de la Villa Souvenir, de la Villa Canaletto et du Vélès Plage.

Tel qu'indiqué sur Plan Général des Travaux, les aiguillages seront implantés, à la jonction des 2 voies. L'implantation précise des aiguillages sera définie dans les phases d'études à venir.

Il est trop tôt pour pouvoir définir l'implantation des installations électriques particulières. Toutefois, les installations électriques actuelles (poste de transformation et herse caténaire) seront remaniées et implantées de manière à réduire dans la mesure du possible (gabarit électrique) l'impact visuel pour les riverains. »

167 : Les requérants exigent que l'ensemble de ces propositions devront être satisfaites pour éviter une démarche juridique débouchant sur une demande d'indemnisation pour la perte de locations et pour le prix de vente des appartements. La Présidente du Conseil Syndical Cannes Midi (R297) précise que l'expropriation des tennis va entraîner une dévalorisation des biens immobiliers.

“Les pertes de revenus des riverains de la zone de chantier seront prises en charge par le maître d'ouvrage sur la base de documents justifiés, quelle que soit l'activité concernée dans les conditions fixées par la jurisprudence.

Des observatoires comptables seront mis en place pour évaluer les pertes éventuelles.

Concernant la perte de valeur vénale à la vente de biens immobiliers en phase travaux ou après mise en service du projet, celle-ci sera prise en charge par le Maître d'Ouvrage dès lors qu'il sera démontré que le préjudice est anormal et spécial.”

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

« Le maître d'ouvrage prendra, sur la base des analyses géotechniques des sols traversés, toutes les précautions nécessaires pour garantir d'une part que les vibrations resteront à un niveau compatible avec la tranquillité et la santé des riverains, et d'autre part que la stabilité des terrains et des bâtiments soit assurée en permanence.

Une expertise des bâtis situés à proximité de la zone de travaux pourra être réalisée préalablement au démarrage du chantier pour préciser les éventuelles mesures à mettre en œuvre. Concernant les travaux, des mesures très restrictives seront mises en place pour que les techniques constructives utilisées réduisent au maximum les vibrations dès lors que du bâti se trouve à proximité.

D'une manière générale, les dispositions suivantes seront prises :

- *Réalisation d'études géotechniques pour définir le rayon d'action des vibrations émises en fonction de la nature des terrains traversés, des caractéristiques à la source et ainsi identifier les risques potentiels.*
- *Réalisation d'études vibratoires.*
- *Utilisation de techniques constructives et de matériels peu ou pas producteurs de vibrations.*
- *Organisation du chantier en recherchant la production minimale de vibrations.*
- *Réalisation d'états des lieux contradictoires des bâtis proches des travaux pour permettre de repérer rapidement et sans contestation les éventuels désordres et ainsi prendre les dispositions qui s'imposeront pour assurer la sécurité des personnes et des biens. »*

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

“Les murs de l'ouvrage souterrain seront réalisés selon la technique de la paroi moulée qui consiste à réaliser la paroi par panneaux unitaires, en excavant verticalement à la profondeur et l'épaisseur de mur à construire, en fonction de la nature des terrains et des efforts de flexion à calculer. Au fur et à mesure de la réalisation de l'excavation, celle-ci sera remplie avec de la boue bentonitique qui permet de stabiliser les parois. Une fois atteinte la profondeur voulue, les cages d'armatures seront installées et le béton sera coulé via des colonnes de bétonnage par le fond de l'excavation, se substituant ainsi à la boue bentonitique, qui sera alors pompée depuis le haut de la tranchée et recyclée pour être réutilisée pour une prochaine excavation. Une fois les deux murs de l'ouvrage réalisés, ils serviront de soutènement, et les matériaux du terrain situé à l'intérieur de la future tranchée pourront être excavés.

Ainsi, hormis les travaux d'excavation à l'intérieure de l'ouvrage souterrain, aucune fouille n'est nécessaire, limitant ainsi les travaux de terrassement à l'emprise de la tranchée couverte.

“Le point de terrassement le plus proche” des résidences correspond donc au mur nord de la tranchée couverte, qui est identifiable sur le Plan Général des Travaux, pièce B2, pages 70 et 71, par le trait “mur de soutènement” situé au nord de la future tranchée. Cette distance par rapport aux principales résidences du boulevard de la Mer est supérieure à 20 mètres. Pour les résidences les Terrasses de Cannes et le Château de la Mer, cette distance se situe environ entre 7 mètres et 11 mètres”

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

Les accès en phase travaux

Le phasage de réalisation des travaux sera étudié précisément dans les phases d'études ultérieures. Toutefois, afin de limiter, voire éviter, la gêne liée à la suppression temporaire d'un franchissement des voies, SNCF Réseau cherchera à échelonner les interventions sur les 5 ouvrages de franchissement des voies existants, impactés sur 900 mètres, pour qu'un accès à la mer alternatif soit maintenu en permanence (cf figure 58 pages 71 CT Bocca). Les interventions sur ces ouvrages seront privilégiées lors de périodes de moindre fréquentation (hiver).

Les accès en phase exploitation

La reconstitution des franchissements existants des voies ferrées sera étudiée en détail et concertée avec les riverains et les services de la Ville de Cannes dans les phases d'études ultérieures. Le principe de base, tel que présenté dans le dossier d'enquête, est de reconstituer l'ensemble des franchissements impactés. Néanmoins, les solutions de reconstitution seront réexaminées et partagées afin de confirmer les caractéristiques, les implantations, l'insertion souterraine ou aérienne des ouvrages et l'insertion architecturale des passerelles. En particulier, les emplacements de chaque ouvrage seront discutés, des mutualisations étant possibles, dès lors que les riverains et la Ville le souhaiteraient. »

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

« L'accès privatif au square de Morès depuis le Château de la Mer, impacté par les travaux, sera reconstitué. Les réflexions à venir sur les modalités de réalisation et le phasage des travaux permettront de définir, en concertation avec les résidents du château de la Mer, la solution la plus adaptée pour garantir un accès en continu au square. »

◆ Commentaires de la commission

Une indemnisation est prévue par le Maître d'Ouvrage pour les professionnels du tourisme/loisirs, en cas de pertes d'exploitation avérée dues au déroulement du chantier sous réserve de la preuve de la perte d'exploitation. Ces dispositions sont présentées dans la pièce C : Tome 2 Cahiers territoriaux - Cannes la Bocca - 4.2.2. Pages 142/197.

Les "indemnisations" prévues pour les propriétaires bailleurs pourront être étendues aux propriétaires occupants en vertu d'un préjudice subi par une perte de valeur de leur bien seulement en cas de nécessité de vente de ce dernier ou de succession, durant la phase travaux, puisque, la vente de biens immobiliers riverains des zones de chantier peut être momentanément impactée.

Dès lors que le préjudice est démontré direct, matériel, et certain le Maître d'ouvrage pourra prendre en charge le dommage financier.

Néanmoins, en dehors de ces cas, le Maître d'Ouvrage n'a pas envisagé à ce jour des indemnisations pour d'autres cas particuliers.

Il sera cohérent et juste que cette disposition s'applique à la clinique "Le Méridien" qui potentiellement, ne pourra plus accueillir de résidents dont la nécessité de repos n'est pas compatible avec le déroulement du chantier et ses nuisances sonores et vibratoires.

La Commission d'enquête note la volonté justifiée du Maître d'ouvrage de compenser les préjudices financiers, par des indemnisations fondées sur des éléments objectifs, réels et concrets, évalués par des « observatoires comptables ».

Le Maître d'ouvrage considère, qu'au titre du respect des dispositions réglementaires en termes de nuisances acoustiques, il n'envisage pas le financement de « double vitrage » au profit des logements positionnés à proximité du projet.

Les potentielles expropriations évoquées et impactant, soit des entreprises du secteur de Cannes-Marchandise, soit des résidences de particuliers, également au droit de Cannes Marchandises, mais aussi de la bifurcation Cannes-Grasse, ne sont pas précisément identifiées dans le dossier, ce qui a entraîné une certaine frustration des requérants. Au droit de la zone d'aménagement de la voie en terrier de la Bifurcation Cannes-Grasse, le Maître d'Ouvrage indique dans ses réponses que :

"Plusieurs pièces du dossier d'enquête d'utilité publique permettent de repérer l'implantation de la 3ème voie et de la section couverte de cette voie : le Plan Général des travaux, dans la pièce B2, ou le cahier territorial de Cannes la Bocca (pièce CT9), avec notamment la figure 43 de la page 52."

Le présent dossier d'enquête publique n'est pas concomitant à un dossier d'enquête parcellaire, comme c'est souvent le cas lors d'enquête préalable à une DUP, Déclaration d'Utilité Publique, nécessitant des expropriations. L'enquête parcellaire a pour but de déterminer avec précision les limites des propriétés situés dans l'emprise du projet devant être déclaré d'utilité publique et d'identifier exactement leurs propriétaires, et ce en vue d'une acquisition soit à l'amiable, soit par expropriation.

En conséquence, il n'est pas possible au stade de cette enquête, de déterminer la façon dont les propriétés sont impactées par le projet : Il est regrettable que ces imprécisions ne permettent pas à la Commission d'enquête de porter un avis éclairé sur ce point.

Il conviendra de définir l'impact réel sur les propriétés et de déterminer les surfaces impactées.

Concernant la parcelle AR321, la lecture des pièces graphiques du dossier, une consultation cadastrale (source : cadastre. Gouv) et des documents d'urbanisme de la Ville de Cannes (PLU) semblent indiquer :

- Que la résidence "Cannes les Plages" correspond à la parcelle AR 309, tandis que l'emprise du projet concerne la parcelle AR 321,
- Que la parcelle AR 321 est concernée par un emplacement réservé désigné IC.2 au PLU, conformément à l'article L 151-38 du Code de l'Urbanisme,
- Que cet emplacement réservé a pour désignation "création de voirie ou d'infrastructure pour transport en commun et aménagements d'espaces publics" compatible avec le projet du Maître d'Ouvrage,
- Que le projet tel que proposé par le Maître d'ouvrage n'impacte qu'une partie de la parcelle AR 321 sans impacter la parcelle AR 309., une partie des "jardins" présent sur cette parcelle ne sera pas impactée.

En conséquence, il est permis de penser que l'impact réel sur le foncier de la propriété "Cannes Les Plages" est nul.

La Commission d'enquête a noté la prise en compte par le Maître d'Ouvrage des potentiels impacts sur la structure ou la qualité du bâti (fondations, vibrations...), et sa volonté de réaliser des études techniques destinés à identifier les risques et à trouver des solutions pour les supprimer.

7.3.3.1.7. Impacts socio-économiques

◆ Analyse et synthèse de l'ensemble des observations

Le thème de l'impact socio-économique n'est que faiblement abordé sur l'ensemble de la navette azurée. Il n'est évoqué que dans 5 contributions :

Néanmoins le public évoque souvent ce sujet de manière indirecte, plutôt comme une conséquence des nuisances induites par les travaux et en phase opérationnelle, notamment les riverains de la bifurcation Cannes-Grasse et de la future gare TER Cannes-Marchandises. En effet, ces personnes sont inquiètes par rapport à la perte de chiffres d'affaires sur l'activité économique touristique (locations saisonnières) et la dévalorisation de leur(s) bien(s) en cas de vente. Il est à noter que ces contributions n'apparaissent pas dans les contributions indiquées supra mais sont traitées dans le thème "impact foncier".

Un requérant souhaite que les infrastructures ferroviaires soient enfouies afin que l'espace qu'elles occupent, soit rendu disponible pour d'autres projets, en expliquant les retombées socio-économiques favorables que cela induirait, notamment au profit de la Ville de Cannes et de ses habitants.

Certaines entreprises et organisations professionnelles se sont exprimées favorablement au projet en soulignant ses impacts positifs sur les déplacements et l'économie de la "sous-région" Côte d'Azur.

Elles ajoutent que dans un contexte de réduction indispensable des émissions de CO₂, il est impératif de préparer l'adjonction d'un autre mode d'accessibilité mettant en œuvre un transport décarboné, rapide et efficace, précisant que la ligne actuelle ne remplit absolument pas cette mission et qu'il est donc indispensable pour l'avenir économique de la région, d'améliorer la connexion ferroviaire.

Avis des PPA

La commune d'Antibes a donné un avis favorable au projet de DUP de La LNPCA (Phases 1 et 2) et demande que la phase 2 puisse être anticipée et planifiée simultanément à la phase 1 pour une mise en service en 2026 permettant une desserte cadencée à 10 minutes par heure dans les gares entre Cannes Marchandises et Nice.

La Communauté d'agglomération du Pays de Grasse, ainsi que la commune de Grasse ont émis un avis favorable au projet de DUP présenté à l'enquête publique.

La commune de Cannes a émis un avis favorable au projet de DUP valant mise en compatibilité du PLU sous réserve de la prise en compte des observations émises (conservation des deux espaces vert protégés et réalisation lors des phases 1 et 2, d'un pont cadre sous la future gare TER de Cannes marchandise afin d'assurer une transparence hydraulique).

◆ *Eléments de réponse figurant au dossier*

Sources : Cahiers territoriaux Pièce C TOME 2

CANNES LA BOCCA (Marchandises et bifurcation)

De manière directe, le cumul de la réalisation des projets va contribuer à dynamiser localement les travaux publics, avec l'effet d'entraînement sur d'autres secteurs que cela suscite, notamment pour le projet urbain de Cannes Grand Ouest.

Indirectement, les deux projets Gare TER de Cannes marchandises et bifurcation Cannes-Grasse, sont susceptibles d'avoir un impact positif sur les activités situées à proximité de la zone de travaux, le personnel travaillant sur le chantier constituant une source de clientèle supplémentaire, notamment pour les bars et les restaurants.

NICE AEROPORT

Les activités économiques de l'aire d'étude rapprochée reposent principalement sur la zone d'activité et l'aéroport. Présence du projet d'envergure de la ZAC Grand Arénas : Opération favorable au développement socio-économique local en raison de l'amélioration de la mobilité - incidence notable positive.

L'offre touristique et de loisirs est limitée dans l'aire d'étude rapprochée (quelques hôtels liés à la présence de l'aéroport, un musée et un parc animalier). Cette opération est favorable au développement économique local en raison de l'amélioration de la mobilité avec accroissement de l'attractivité de la ville.

Avis de l'Ae

L'Ae Autorité environnementale ne s'est pas prononcée sur ce thème particulièrement dans le cadre de la Navette Azuréenne, mais dans le cadre global du projet.

◆ *Questions de la commission et réponses du maître d'ouvrage*

Relocalisation des entreprises (Gare Cannes Marchandises)

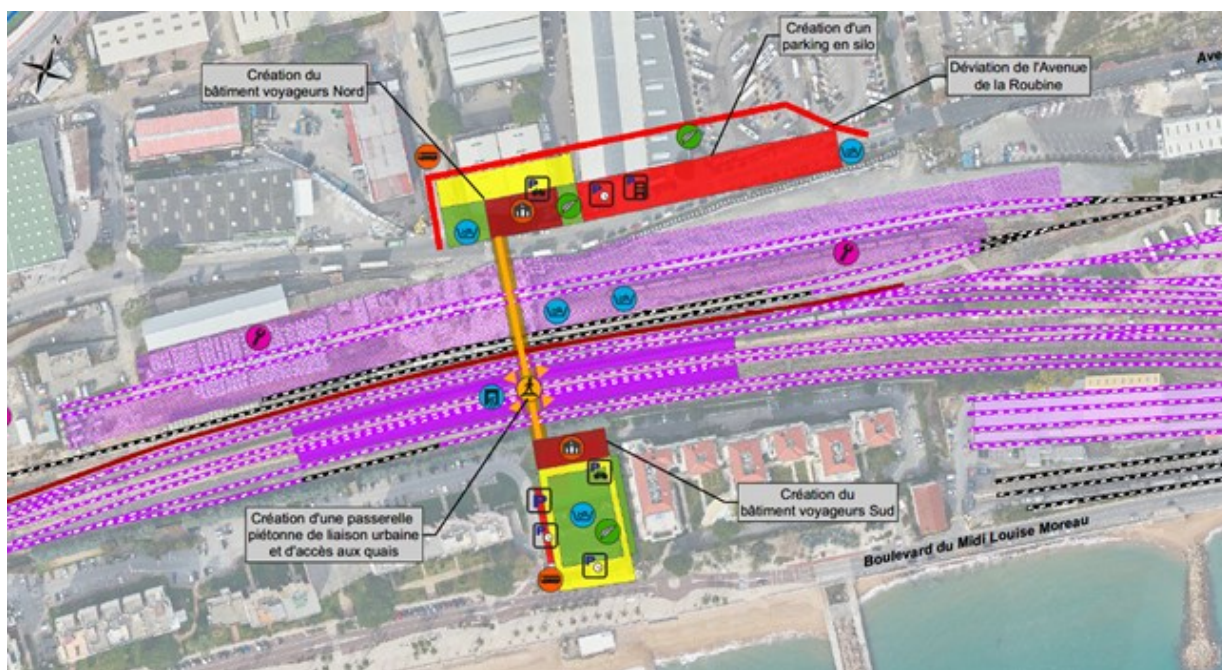
171 : La CCI 06 considère que les incidences de la réalisation de la nouvelle gare sur les activités existantes doivent apparaître clairement. Il est conclu que le projet n'a lui-même pas d'incidence significative. Cette approche nous paraît contestable d'autant plus que le projet urbain n'a pour

l'heure pas fait l'objet d'une présentation détaillée au public mettant en lumière ses impacts précis sur les établissements du quartier.

Voir réponse question 183.

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

« Le Plan Général des Travaux de Cannes la Bocca, dans la pièce B2 (page 68) du dossier d'enquête d'utilité publique, permet d'avoir une vision générale des impacts sur le tissu urbain sur la base d'une représentation graphique.



L'impact sur le bâti a été évalué et présenté dans le Cahier Territorial de Cannes La Bocca (C2 - CT9 - chapitre 4.3.2 - page 172) : "Une dizaine de bâtiments nécessiteront d'être démolis dans le cadre des 2 opérations" ; "au nord, le bâtiment de la gare TER sera positionné en lisière des emprises SNCF. Les aménagements de desserte (dépose minute, taxis, parking, ...) seront implantés sur du bâti d'activités dont l'évolution est de toute façon prévue dans le cadre du projet urbain Cannes Grand Ouest".

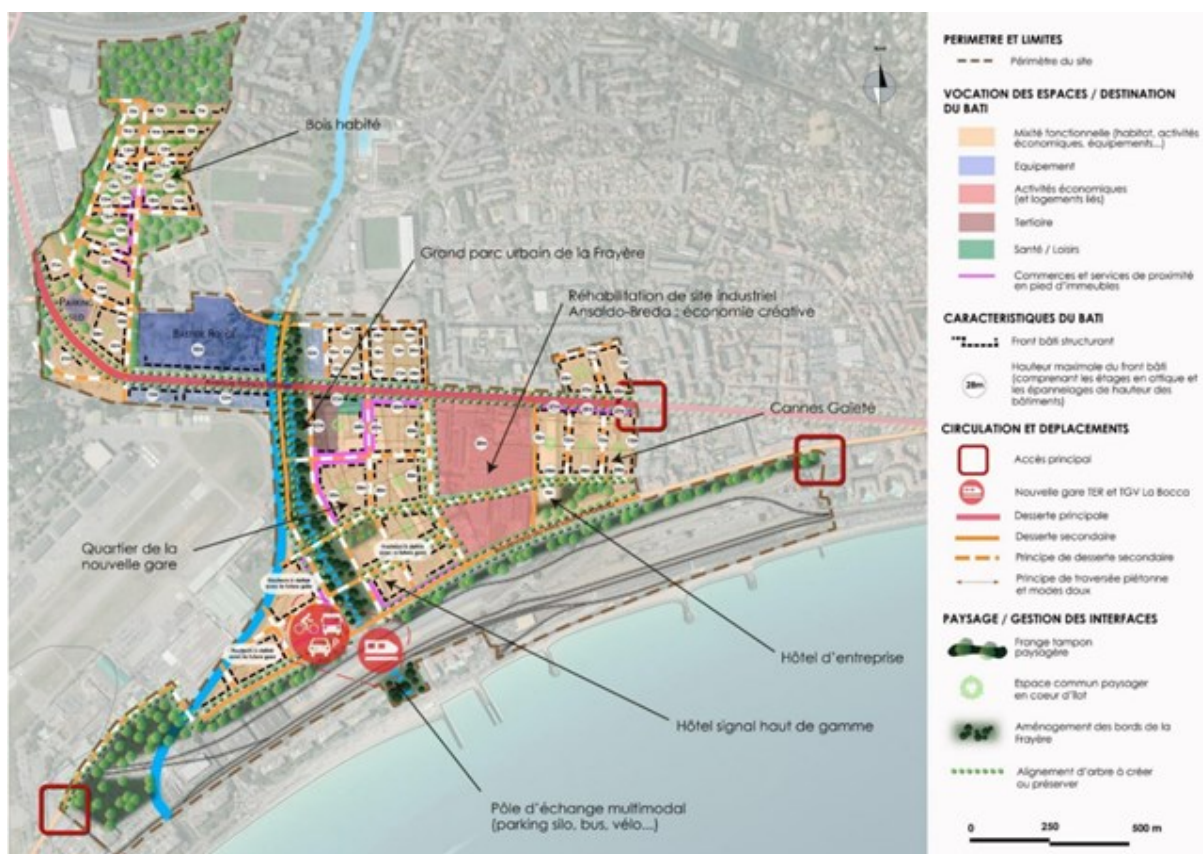
Plus précisément, trois parcelles cadastrales, accueillant des activités économiques, sont partiellement impactées par le projet :

- Le dépôt Palm Bus ;
- Un entrepôt loué par la CACPL (Propriétaire : TODEL – AG INVEST) ;
- Un bâtiment à usage mixte (entrepôt et bureaux) (Propriétaire : TODEL – AG INVEST).

Les chapitres 4.2.2 et 4.3.2 du Cahier Territorial de Cannes La Bocca, volet "Activités économiques", présentent les incidences du projet et les mesures spécifiques proposées (pages 141 et 175) respectivement en phase travaux et une fois le projet en service.

Le projet de la gare a été élaboré en concertation avec la Ville de Cannes et l'aménagement proposé est cohérent avec le projet de renouvellement urbain de Cannes Bocca Grand Ouest matérialisé à ce jour dans

le PLU de la commune par un plan d'ensemble, par une servitude d'attente de projet et par une zone d'aménagement différé inscrit dans les documents graphiques. »



Plan Local d'Urbanisme de Cannes – Rapport de Présentation - Livret D – page 40

◆ Commentaires de la commission

Hormis les incidences sur la valeur du foncier et des pertes éventuelles de revenus dans le cadre des locations touristiques qui concernent les propriétaires des résidences directement mitoyennes, concentrées sur les opérations de la bifurcation de Cannes-Grasse et de la future gare TER de Cannes-Marchandises, l'impact économique et social pour la partie Cannes-La-Bocca – Menton de la LNPCA présente des avantages pour l'ensemble de la population maralpine, à plusieurs niveaux :

- Au plan économique, le report quotidien de la voiture vers le train permettra de réduire le temps passé dans les nombreux bouchons dus essentiellement aux mouvements pendulaires d'Ouest en Est, et vice-versa. Cela concerne non seulement l'aller-retour vers le lieu de travail, mais également l'ensemble du temps perdu par les entreprises au cours d'une journée par un allongement du temps de trajet dans le cadre des livraisons (approvisionnements ou autres). Ce facteur aura donc un impact financier positif direct sur les entreprises concernées.
- Au plan de la sécurité, la circulation routière de toute nature, est nettement plus accidentogène que les transports collectifs ferroviaires, il n'est donc pas vain d'espérer, sinon une diminution, au moins une stabilisation du nombre d'accidents sur les axes routiers principaux de la Côte d'Azur.
- Au plan de la protection de l'environnement, le développement du transport par voie ferrée est à l'heure actuelle le moyen de transport le plus propre en termes de pollution car moins consommateur d'énergie d'origine carbonée et également nettement moins producteur de GES Gaz à Effet de Serre.

- Au plan de la qualité de vie, facteur influent du bien-être social, dans la mesure où la régularité, la fiabilité et la ponctualité du transport quotidien par voie ferrée sont nettement renforcées (objectifs exposés du projet LNPCA), l'usager du train voit sa qualité de vie améliorée par rapport au citoyen qui continue à utiliser son véhicule individuel, véritable facteur de stress à l'origine de situations anxiogènes. Ce dernier point laisse d'ailleurs envisager favorablement un report modal de la voiture vers le train.

La Commission d'enquête estime que le bilan des impacts socio-économiques est globalement positif.

7.3.3.1.8. Multimodal

Dans le cadre du projet soumis à l'enquête, la thématique de l'intermodalité doit s'apprécier au niveau régional (Ligne Marseille-Nice), mais la Navette Azurée est, à son échelle géographique, indéniablement concernée par ce sujet, en raison de la nature du projet et la création de deux PEM (Pôles d'Echange Multimodal), mais aussi compte tenu des enjeux stratégiques de territoire et de mobilité durable, des réseaux routiers saturés, ou encore la densité de population.

D'un point de vue général, si le dossier soumis à l'enquête souligne la situation complexe du Département des Alpes-Maritimes en termes de déplacements, les observations déposées pendant l'enquête par le public, les Associations, les PPA et autres participants à l'enquête sont majoritairement favorables.

Les observations reçues sur cette thématique ont été formulées par des particuliers, usagers ou non du train, des associations (Fédération du BTP 06, Association DEPART, Collectif sauvegarder et promouvoir la ligne Nice – Sospel - Breil - Tende – Cuneo, Association Choisir Le Vélo, SID Syndicat d'Initiative et de Défense de Cannes La Bocca) des élus ou institutionnels (Commune de Mougins).

◆ Analyse et synthèse de l'ensemble des observations

Qu'il s'agisse des aménagements du PEM Pôle d'Echange Multimodal de Nice Aéroport, de la Gare de Cannes Marchandises, le principe d'intermodalité ou la création de PEM (Pôle d'Echange Multimodal) n'est pas remis en cause et se voit soutenu par le public ayant participé à l'enquête.

Au droit du PEM (Pôle d'Echange Multimodal) de Nice Aéroport, la position géographique de la nouvelle gare (proche aéroport, autoroute, réseau Tram et Bus...) est appréciée puisqu'elle permet de développer le caractère multimodal de l'infrastructure.

Certaines observations favorables souhaitent une accentuation de l'offre multimodale, une densification des moyens de transports notamment le TER, pour maximiser la coordination de l'offre ferroviaire avec les autres modes de déplacements (tram, bus, vélo principalement). Ils souhaitent également une meilleure coordination avec les autres lignes, notamment la ligne Cannes-Grasse. Au regard de la complémentarité avec l'utilisation des vélos, un requérant sollicite des précisions sur l'organisation des parkings vélos.

Plusieurs requérants habitants des Vallées de la Roya et des Paillons, souhaiteraient bénéficier directement de l'offre multimodale du PEM Nice-Aéroport par la mise en service d'une ligne directe Breil/Nice Aéroport, en vue d'avoir la possibilité d'accéder au bassin d'emplois situé à l'Ouest de Nice (Basse Vallée du Var, Arénas, MIN...), de prendre l'avion aisément et d'offrir un accès direct vers ces

vallées par le train, aux voyageurs arrivant à l'aéroport, et enfin, de permettre un report modal plus fort de la voiture vers le train, fluidifiant ainsi la circulation routière des vallées.

Un requérant unique considère cet aménagement trop excentré par rapport aux zones d'habitations et souhaite la création d'une halte TER au droit de Magnan pour éviter une rupture de charge avec le Tram.

Au droit de la gare actuelle de Cannes-la-Bocca, les partisans de la gestion de la ligne Cannes-Grasse en rupture de charge considère que l'offre multimodale de la gare existante est soit suffisante, soit améliorable pour atteindre un niveau répondant aux enjeux.

Plusieurs requérants soulignent également que la disparition de cette gare compliquera l'accès aux trains pour les habitants de ce quartier. Pour ces raisons, un requérant propose la création d'une ligne de Tramway reliant la gare de Cannes Marchandises à la gare de Cannes Centre.

Au droit de la gare de Cannes-Marchandise, peu d'observations ont été formulées sur la thématique de la multimodalité. Les résidents de la Résidence ROYAL PALM sont défavorables au projet et notamment à la réalisation d'un dépose-minute devant leurs résidences, en raison des nuisances engendrées par une circulation accrue, ce qui relève d'un effet négatif du fonctionnement multimodal.

Des associations

Une association souligne la complémentarité entre la nouvelle gare de Nice-Aéroport et l'aéroport pour désenclaver la région PACA.

Un collectif souhaiterait bénéficier directement de l'offre multimodale du PEM Nice-Aéroport par la mise en service d'une ligne directe Breil/Nice Aéroport, en vue d'avoir la possibilité d'accéder au bassin d'emplois situé à l'Ouest de Nice (Basse Vallée du Var, Arénas, MIN...), de prendre l'avion aisément et d'offrir un accès direct vers ces vallées par le train, aux voyageurs arrivant à l'aéroport, et enfin, de permettre un report modal plus fort de la voiture vers le train, fluidifiant ainsi la circulation routière des Vallées.

Des organisations professionnelles

La CCI, constate que le principe de l'intermodalité engendrera localement une augmentation de la circulation routière, mais que le report modal sur le train diminuera cette circulation à une échelle plus large. Elle souligne la position stratégique des gares Nice-Aéroport mais souhaite un confortement de l'intermodalité notamment par la mise en place d'un parking vélo. Elle se dit est satisfaite du dimensionnement évolutif des parking de l'opération. Elle est favorable au projet et souligne son intérêt pour l'ensemble des modes de déplacements, et souligne les effets positifs du projet sur la fluidification des bus.

Plusieurs entreprises du département soulignent les difficultés de déplacement rencontrées dans la région niçoise, et soutiennent le projet en raison de son apport multimodal.

Des élus ou collectivités

La commune de Mougins souscrit pleinement à la construction de la nouvelle gare de TGV TER de Nice aéroport, notamment en raison de son apport pour l'intermodalité.

Une élue de la Ville de Nice regrette le fait que l'accès au PEM de Nice Aéroport engendre localement une augmentation du trafic routier. L'augmentation globale du trafic routier sera de 29% sur la

ZAC Grand Arénas en plein développement alors que le projet LNPCA est présenté comme « sans incidence ».

Avis des PPA

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

◆ *Éléments de réponse figurant au dossier*

Une présentation de l'intermodalité relative aux opérations de Nice Saint-Roch, Nice Ville et Cannes Centre est proposée dans chacun des cahiers territoriaux respectifs de ces opérations, au paragraphe 3.3.2 « Transports en commun urbains et intermodalité ».

Chaque cahier propose une synthèse sommaire et descriptive de l'offre intermodale s'appliquant à chacune de ces opérations, dont la simplicité caractérise le peu d'enjeu que représente cette thématique pour ces opérations. Pour la Ville de Nice, l'intermodalité est assurée par le tramway, des lignes de bus, un réseau routier urbain permettant un accès aux véhicules et un ensemble de dispositif de stationnement, accès vélo et piéton, tandis que Cannes Centre n'est pas desservi par un réseau de tramway.

Le dossier souligne l'absence d'impact sur l'exploitation des lignes de bus et de tramway présentes à proximité, la circulation routière en phase de réalisation tout en notant des perturbations possibles mais limitées en phase chantier (4.2.1 Les incidences en termes de mobilités et d'infrastructures de transport).

En phase chantier, les incidences portent essentiellement sur des perturbations dans la circulation des trains et la circulation sur le réseau routier local liées aux allées et venues de camions, et de déplacements des piétons. Pour limiter ces impacts négatifs, le Maître d'ouvrage propose des alternatives et mesures de réduction telles que :

- Des interruptions de trafic ferroviaire prioritairement aux heures où le nombre de trains est le plus faible (la nuit) et limitées au maximum par une optimisation du phasage des travaux,
- La mise en place de services de substitution : bus et cars.
- A Cannes par exemple, les accès au chantier s'effectueront par trains travaux, depuis la base travaux de Cannes Marchandises pour limiter les circulations routières de camions.
- Des coupures ponctuelles de la circulation automobile durant la période de travaux.

Concernant les opérations de Cannes Marchandises y compris la bifurcation Cannes-Grasse et de Nice Aéroport, la thématique de l'intermodalité est abordée dans chaque cahier territorial sous une autre approche en raison du fait que l'objet des travaux est de créer de nouveaux PEM (Pôles d'Echange Multimodal) accordant une place pour chaque type de transport, ainsi que pour les piétons : vélo, voiture, taxis, transports en commun (bus/car, tramway lorsqu'il est présent). Les impacts ou nuisances de la phase chantier sont évoqués à l'identique que pour les opérations de Nice Saint-Roch, Nice Ville et Cannes Centre, mais la présentation de l'opération laisse une place prépondérante à l'intermodalité, au travers des paragraphes 1.3.1 Le pôle d'échanges multimodal, pour Cannes-Marchandise et 1.2.3 Le pôle d'échanges multimodal, pour Nice Aéroport.

Le PEM (Pôle d'Echange Multimodal) de Cannes-Marchandise propose une offre intermodale spécifique, à savoir :

- En modes doux (à pied, vélo, etc.) avec le centre-ville par l'intermédiaire de l'axe vert est-ouest en longeant les voies et avec le reste du futur quartier de la ville à travers l'axe vert nord-sud (via la passerelle urbaine et d'accès aux quais),
- En transport en commun avec un possible dévoiement du bus en site propre depuis l'avenue Francis Tonner vers l'avenue de la Roubine pour la gare Nord et avec la conservation de l'arrêt existant pour la gare Sud.

A ce jour, le projet prévoit la création d'un emplacement :

- D'arrêt de bus/car par sens avec une possibilité d'extension à 2 emplacements pour la future gare Nord ;
- Pour les voitures particulières, soit pour de la dépose minute ou la création de stations de taxis côté Nord et Sud, soit pour du stationnement de longue durée, grâce au parking aérien de 4 étages, d'une capacité de 185 places.

L'offre de transports en commun, d'équipements pour les modes actifs (marche à pied, vélo) et d'accès en voiture est intégrée au schéma de développement du quartier pour assurer une parfaite complémentarité entre les différents modes de transport. Le Plan de Mobilités de la CACPL Communauté d'Agglomération Cannes Pays de Lérins, intégrera le fonctionnement prévisionnel de la gare, afin d'en renforcer l'accessibilité.

Au niveau de la Bifurcation Cannes-Grasse, le dossier identifie précisément, à la fois les impacts sur les circulations locales internes au quartier (Boulevard de la Mer), mais aussi, les enjeux d'intermodalité auxquels la gare actuelle ne peut répondre en raison du caractère exigüé du site dans lequel elle s'insère, et des difficultés d'accès à ce site.

A Nice-Aéroport, l'offre intermodale spécifique de la gare est en lien direct avec la création d'un pôle multimodal, au sein duquel la gare s'insère, ce dernier comprend :

- Les stationnements VP longue durée et VP courte durée,
- Le stationnement vélos,
- Le dépose minute,
- La station de taxis et VTC,
- Les bus de substitution,
- Le parking Loueurs,
- « La Mob'Active » : ou espace de renseignement et d'échanges sur les mobilités actives, cet espace est associé à la maison des mobilités.

Cette offre est complétée par celle existante et proposée dans le PEM Saint-augustin : tramway, bus et cars départementaux et régionaux.

Avis de l'AE

L'Ae ne porte un avis sur la thématique de l'intermodalité que pour l'opération de Nice Aéroport et rappelle que la gare Nice Aéroport TGV n'est que la nouvelle étape de création et d'aménagement

d'une gare prévue dans la directive territoriale d'aménagement des Alpes-Maritimes et est destinée à permettre une répartition optimisée des voyageurs longue distance entre les deux gares TGV de Nice.

◆ *Questions de la commission et réponses du maître d'ouvrage*

170 : Certains déposants proposent d'augmenter le nombre de bus de l'entrée de La Bocca vers la nouvelle gare, d'autres suggèrent la réalisation d'une ligne tramway allant de Cannes Centre à la gare de Cannes Marchandises pour pallier la suppression de Cannes La Bocca ?

Le Plan de Mobilité de la Communauté d'Agglomération Cannes Pays de Lérins (CACPL) en cours d'élaboration renforcera l'accessibilité de la gare en transports en commun.

Ainsi le projet de desserte en transports en commun permettrait de connecter la gare dans 7 directions différentes. En effet, celle-ci serait desservie par :

- 3 lignes passantes : du côté nord, la ligne Palm Express C (Cannes centre - Bastides) et la ligne 11 (le Cannet- Thalès) et du côté sud,
- La ligne 22 (Théoule – La Napoule - Cannes centre) ;
- 1 ligne terminus, la ligne 14 (Gare Cannes La Bocca – Aéroport Cannes-Mandelieu via Thales Alena Space) au nord de la gare.



Figure 12 : schéma de desserte en transports urbains de la future gare envisagée à ce jour par la CACPL (à préciser selon les orientations du PDU en cours d'élaboration)

L'organisation des transports en commun urbains sur le périmètre de la Ville de Cannes et de la Communauté d'agglomération relève de la CACPL, Autorité Organisatrice des Mobilités (AOM). La proposition de créer une ligne de tramway sera remontée à la CACPL. Toutefois, la CACPL prévoit la mise en service d'une ligne de BHNS - Bus à Haut Niveau de Service entre Cannes Centre et la gare TER de Cannes Marchandises (ligne Palm Express C : Cannes centre - Bastides), à l'horizon du projet de gare TER à Cannes Marchandises, qui répond d'un point de vue fonctionnel à la demande exprimée.

212 : Le Maître d'ouvrage peut-il préciser l'organisation des « parkings vélos » prévus à la réalisation dans le cadre projet Nice-Aéroport ?

« Les 800 places de stationnements prévues au programme du projet à l'horizon de sa mise en service seront logées dans les ilots 2.6 et 5.7. Les études à venir permettront d'affiner les formes et les hauteurs de ces ilots dans un but d'intégration urbaine et de qualité d'usage. L'ilot 5.6, situé à l'ouest du 5.7 pourrait recevoir également une fonction de stationnement à destination des usagers du quartier. Ces parkings en ouvrage le long des voies ferrées ont également pour vocation de constituer un écran acoustique efficace et très utile au quartier Grand Arénas qui se développera au nord. »

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

« Prolonger les trains Nice-Breil jusqu'à Nice Aéroport n'est techniquement pas réalisable car les rames de la relation Nice-Breil ne seront pas équipées de l'ERTMS selon la décision de l'AOM. Elles ne pourront donc pas rouler sur la section Nice ville-Nice Aéroport qui sera elle équipée en ERTMS. L'AOM a opté pour avoir des correspondances en gare de Nice Ville entre les TER de la navette azurée cadencés entre Cannes et Menton (4 TER en phase 1 et 6 TER en phase 2) avec arrêt à Nice Aéroport et les trains de la ligne de Breil. Dès lors l'intérêt de créer une voie en impasse à Nice Aéroport ne se présente pas. »

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

« La ligne Nice-Digne est exploitée par la Région PACA et ne relève donc pas du domaine d'intervention de SNCF Réseau. Un tel aménagement n'est pas envisageable dans le cadre du projet des Phases 1 & 2 de la LNPCA. Il relève de la volonté des AOT et AOM de proposer des solutions intermodales en lien avec le ferroviaire. Un tel projet semble à première vue présenter une faisabilité complexe et un coût élevé, pour des bénéfices qui restent à démontrer. »

218 : La création d'une 3ème voie entre Nice-Aéroport et Nice-ville serait-elle susceptible de fluidifier le trafic ?

« Les études d'exploitation n'ont pas révélé de besoin de créer une 3ème voie entre Nice Aéroport et Nice ville pour atteindre les objectifs de desserte fixés par les co-financeurs ni en phase 1, ni en phase 2 du projet. En effet c'est principalement l'alternat de Nice Aéroport couplé à l'ERTMS (installé préalablement au projet LNPCA) qui permettent de fluidifier l'écoulement du trafic entre ces 2 gares et de gérer le rattrapage dans la zone de Nice Aéroport. »

◆ *Commentaires de la commission*

Le principe de multimodalité du projet semble emporter l'unanimité de tous les participants à l'enquête, qu'il s'agisse de particuliers, usagers ou non, d'associations ou d'élus. Les principales opérations de la navette azurée ayant un effet sur le développement du multimodal et du report modal au bénéfice du train sont les opérations de la gare de Nice-Aéroport et de la gare Cannes Marchandises.

La position géographique de chacune de ces opérations, surtout celle la gare de Nice Aéroport est stratégique et permet d'améliorer niveau de desserte sur le territoire des Alpes-Maritimes. En vue d'optimiser le transport multimodal, l'évolution de l'offre ferroviaire, doit s'accompagner d'une évolution des autres modes de transports en commun, en conséquence, à travers une collaboration étroite entre l'exploitant du réseau SNCF et les collectivités en charge de la gestion des autres transports en commun.

Le Plan de Mobilité de la CACPL (Communauté d'Agglomération Cannes Pays de Lérins) en cours d'élaboration ainsi que la mise en service d'une ligne de BHNS Bus à Haut Niveau de Service entre Cannes Centre et la gare TER de Cannes Marchandises illustrent cette nécessité de concertation et de complémentarité.

La Commission prend acte des arguments techniques ayant pour vocation à justifier l'impossibilité de la prolongation des trains de Nice-Breil jusqu'à Nice Aéroport.

La question de l'existence, du fonctionnement, et de la gestion des parkings vélos/voitures est également une thématique incontournable, qui a été soulevée par le public pendant l'enquête. En effet, le report modal de la voiture au bénéfice du train, ne peut se faire qu'à la condition de la présence de

stationnements dédiés. Si le projet proposé a intégré ce paramètre en prévoyant la construction de parking, la question du coût du stationnement devrait être étudiée, pour permettre d'inciter les automobilistes à utiliser le train.

7.3.3.2. Appréciation de la commission

Le projet de la navette azurée vise à la fois à augmenter l'offre ferroviaire et à améliorer sa fiabilité et sa robustesse tout en réduisant les temps de parcours pour les voyageurs mais aussi à préserver le développement du fret ferroviaire en s'appuyant sur le déploiement de la signalisation ERTMS.

Ce projet comporte notamment :

- Les opérations prévues dans le secteur de La Bocca qui visent les deux objectifs principaux :
 - L'aménagement sur le site de Cannes Marchandises d'une gare TER qui constituera le terminus ouest de la navette azurée,
 - La dénivellation de la bifurcation (*) de la ligne Cannes-Grasse pour supprimer un « cisaillement » cause des retards et permettant d'accroître la capacité du réseau.
(*) Cette opération va entraîner une fermeture temporaire de la ligne Cannes-Grasse pendant quelques mois pour la réalisation des travaux avec la mise en place de solutions alternatives pour le transport des voyageurs, mais certains risquent de se détourner plus longuement de l'offre ferroviaire.
- L'opération prévue dans le secteur de Nice Aéroport vise les 2 objectifs fonctionnels suivants :
 - Créer dès la phase 1 une gare qui s'inscrit dans le PEM existant de Nice Saint Augustin, la gare TGV contribuant au développement de l'offre modale et renforçant la centralité et l'importance de l'offre ferroviaire ;
 - Contribuer à l'augmentation de la fréquence des TER avec un TER toutes les 10 minutes grâce à l'alternat réalisé.

Le projet de création d'une gare TER/TGV sur le site de Nice Saint-Augustin prévoit l'aménagement en phase 1 d'une gare à 4 voies à quai, qui pourrait évoluer ultérieurement vers une gare à 6 voies à quai.

Le projet vise à créer un RER Réseau Express Régional de Cannes Marchandises à Menton, rejoignant des PEM qui facilitent le rabattement vers la ligne.

La SNCF devrait être plus associée aux PDU pour favoriser le rabattement vers les gares : Menton/Nice... et tenir compte de l'enquête ménage transports.

Concernant l'intégration Paysagère

Les caractéristiques de ces 2 gares sont de créer l'intermodalité et de s'intégrer aux projets urbains structurants à savoir :

- La gare Cannes-Marchandises s'intègre au projet urbain « Cannes Bocca Grand Ouest » porté par la Ville de Cannes se traduisant par une amélioration de l'environnement avec l'augmentation de 3000m² d'espaces végétalisés qui auront un impact positif pour le cadre de vie.
- La gare Nice TGV Aéroport est insérée à son milieu urbain en connexion très forte avec l'identité de son territoire qui rassemble les infrastructures de mobilité (gare routière, par-

kings...) à proximité immédiate, y compris la ligne de tramway T2. Son intégration paysagère comporte de grands espaces libres avec l'introduction de concepts végétalisés contextualisés au site.

Les aménagements envisagés autour de ces deux gares sont en conformité avec les dispositions de la loi LOM.

Concernant les gares de Cannes-centre, Nice-ville et de Nice Saint-Roch, les aménagements prévus seront réalisés à l'intérieur des emprises ferroviaires et limitent les impacts aux riverains.

La Commission prend note de l'effort d'intégration paysagère des nouvelles gares, décrite et illustrée dans le dossier, et considère que les aménagements périphériques (atriums, cheminement piétons et cyclables confortables) sont **compatibles avec la LOM (Loi d'Orientation des Mobilités actives)**.

Concernant le bilan socio-économique

La Commission d'enquête estime que le bilan des impacts socio-économiques (en termes d'économie, de sécurité, d'environnement et de qualité de vie) est globalement positif.

La navette azurée est vouée au développement économique notamment dans le secteur touristique et donc de l'emploi avec une incidence positive pour le climat.

Concernant les nuisances des travaux :

Les nuisances générées par les travaux soulèvent des inquiétudes importantes. Les intervenants redoutent que les aménagements de la gare Cannes-Marchandises, ceux de la bifurcation Cannes-Grasse et ceux de la gare Cannes Centre, génèrent des nuisances sonores et d'autres perturbations liées aux travaux, pendant une durée de 3 à 4 ans.

La population est exposée au cumul de bruit de toutes origines (bruit ferroviaire, bruit routier ...). Le cumul avec le bruit lié au trafic aérien est important pour Cannes La Bocca et Nice aéroport.

La Commission d'enquête est très attentive aux observations formulées par le public concernant le bruit et les nuisances générées par les travaux ; elle attire l'attention du Maître d'ouvrage sur la nécessité de répondre avec efficacité à ces préoccupations qui ont un impact sur la santé.

Concernant les risques majeurs

Les éléments proposés par le Maître d'ouvrage ainsi que les réponses apportées dans le cadre de la présente enquête sont globalement satisfaisants et complets, illustrant la prise en compte des risques à ce stade du projet (phase DUP).

Le projet est compatible avec les différents documents opposables, tels que les PPRn des communes de Nice et de Cannes, le Maître d'ouvrage a pris en compte les recommandations de l'Ae Autorité environnementale concernant l'opération de Nice-Aéroport.

Néanmoins, toutes les analyses se fondent sur des données bibliographiques et des modélisations fournies, précises et circonstanciées, mais qui seront, aux dires du Maître d'ouvrage, complétées ultérieurement par des études complémentaires (géotechnique, hydraulique...).

En conséquence, la Commission d'enquête estime ne pas avoir les informations suffisantes pour apprécier les risques, tant en considérant l'impact du projet sur le risque, que l'impact du risque sur la conception du projet.

La commission s'inscrit dans la position de l'Ae considérant que les risques géologiques ne sont pas suffisamment pris en compte même au stade d'une DUP.

Par ailleurs, il est indispensable de réaliser ces études en coordination avec celles nécessaires aux projets urbains portés par la commune de Cannes, notamment dans le cadre du dévoiement du Vallon de la Frayère.

Concernant les préjudices subis

La commission d'enquête prend acte du fait que le Maître d'ouvrage s'engage à prendre en charge les préjudices financiers subis du fait du projet (phases chantier et exploitation) dès lors que ce préjudice sera démontré et évalué par des « observatoires comptables », à l'exclusion du relogement temporaire des propriétaires occupants.

Il sera cohérent et juste que l'établissement de soins "Le Méridien" bénéficie de l'indemnisation du fait de son impossibilité à accueillir des résidents dont la nécessité de repos n'est pas compatible avec le déroulement du chantier.

La commission d'enquête remarque qu'en l'absence d'enquête parcellaire, il ne lui est pas possible d'apprécier précisément l'impact du projet sur le foncier. Elle note néanmoins que le nombre des acquisitions nécessaires est limité.

7.4. L'OFFRE FERROVIAIRE VOYAGEURS

7.4.1. Préambule

Le projet des phases 1 & 2 LNPCA soumis à l'enquête publique concerne la création de Réseaux Express Métropolitains (REM) autour des 3 grandes villes, Marseille, Toulon et Nice. Il s'agit d'améliorer et de rendre plus attractif le service du transport quotidien des voyageurs en renforçant la robustesse et la fiabilité des infrastructures ferroviaires.

L'offre ferroviaire prévue à terme est une desserte cadencée jusqu'à 6 trains par heure et par sens de circulation sur chacun des REM. Les liaisons Intercités seront également renforcées avec jusqu'à 3 TER/TGV par heure entre Marseille et Vintimille. Enfin, les temps de parcours seront réduits notamment grâce à la suppression des cisaillements au niveau des jonctions des lignes d'Hyères et de Grasse avec la voie principale.

7.4.1.1. Analyse et synthèse de l'ensemble des observations

Le public s'est exprimé en émettant un certain nombre de propositions pour améliorer l'offre telle que présentée dans le dossier d'enquête. Plus de 200 observations ont été recueillies.

Les propositions reçues émanent aussi bien de particuliers, que d'associations, de partenaires économiques et de collectivités. Le détail de cette typologie peut être consulté dans les paragraphes précédents du présent rapport, spécifiquement étudiée au regard des trois départements sur lesquels les différents projets d'opérations devraient être réalisés.

Les suggestions reçues concernent aussi bien le service aux voyageurs que l'infrastructure ferroviaire qui la sous-tend et couvre à la fois le tracé de la LNPCA phases 1 & 2 et celui d'autres dessertes en relation plus ou moins directe avec le projet soumis à l'enquête.

La création, la réouverture de gares ou la création de services est demandée, dans le cadre de la réalisation de trois RER - Réseaux Express Régionaux - autour des métropoles de Marseille, Toulon et Nice pour une meilleure desserte du territoire et dans l'objectif de la diminution de la circulation routière et des émissions de GES (Gaz à Effet de Serre) associées.

POUR L'ETOILE MARSEILLAISE

La desserte directe de l'aéroport de Marignane, de la zone commerciale des Milles, de Port-de-Bouc, ou de Martigues et Fos sont citées, ainsi que l'aménagement de la gare de l'Estaque et la réouverture de celle du Rove.

La mairie des 11/12^{ème} arrondissement suggère la création d'une gare multimodale à La Parette.

La fermeture du PN de Saint-André suscite une opposition forte portée par le CIQ de Saint-André.

La ville de Marseille manifeste son intérêt pour le développement de la voie littorale, et à ce titre, est favorable à l'exploitation des haltes existantes, à la création de nouvelles haltes, mais aussi à la réouverture des haltes qui ont été fermées.

Le projet de la nouvelle gare souterraine Saint-Charles est assez bien accueilli (CCI, Ville de Marseille) : « *Marseille ne sera plus un terminus mais un lieu de passage* ». La diminution des temps de trajets est aussi soulignée. Des craintes sont néanmoins exprimées concernant les retombées en termes de fréquentation du centre-ville.

Les tunnels sont généralement considérés avec plus de réserves : Jugés coûteux pour une amélioration marginale des temps de trajets. Des contre-propositions sont faites pour « contourner Marseille » tels que : Utiliser le tunnel des Chartreux ; reporter le départ du RGV (Réseau Grande Vitesse) à Aix ou à la Blancarde.

POUR LA NAVETTE TOULONNAISE

Ce sont la réouverture de la gare de la Farlède, la création d'une autre à l'entrée Ouest de Toulon ainsi qu'à La Ciotat qui sont principalement évoquées. Le principe même de cette navette centrée sur Toulon, suscite une certaine inquiétude chez ceux dont le trajet pendulaire quotidien se fait entre Saint-Cyr-sur-Mer et Marseille : ils craignent en effet que l'offre ferroviaire au départ de Saint-Cyr-sur-Mer ne favorise la direction de Toulon au détriment de celle de Marseille.

La question du développement de l'intermodalité au niveau du terminus d'Hyères est évoquée pour la desserte du centre-ville.

Des usagers de la gare des Arcs souhaitent une desserte TGV directe, ainsi qu'une amélioration de la fréquence des trains vers Saint-Raphaël.

POUR LA NAVETTE AZUREENNE

Elle ne fait pas exception à ce florilège de propositions : l'augmentation de la circulation ferroviaire sur la ligne littorale entre Cannes et Nice est considérée comme une nuisance potentielle dans un secteur à vocation touristique affirmée et à forte densité de population ; le dévoiement d'une partie du

trafic est attendu, d'autant plus que le technopôle de Sophia-Antipolis est considérée comme insuffisamment desservie par les transports publics.

Les irrégularités du service liées aux contraintes de la zone frontalière sont mentionnées et suscitent la demande de rupture de charge en gare de Menton en direction de Vintimille afin d'éviter leur répercussion sur le reste de la ligne.

Certains souhaitent une intégration plus développée de la navette azurée, allant jusqu'au raccordement de la ligne Nice-Digne.

Le maire d'Antibes demande que la réalisation de la phase 2 du projet soit avancée en même temps que la phase 1.

D'une manière générale, l'amélioration des conditions d'accueil et de l'offre de services dans les gares de la ligne est souhaitée. Plusieurs souhaits sont évoqués :

- La présence de guichets pour l'accueil,
- L'amélioration du revêtement des quais,
- La rénovation des bâtiments,
- La mise en place systématique de rampes d'accès pour les vélos, et d'abris pour les voyageurs.

L'implantation de services autour des gares est également souhaitée : Distributeurs Automatiques de Billets, commerces de proximité, retrait de colis, bibliothèques... Ces « pôles » d'activités pourraient contribuer à développer l'attractivité et la sécurité des gares.

La réalisation de places de parking en nombre suffisant et l'accessibilité des principales gares pour favoriser le rabattement du trafic routier vers le ferroviaire est souvent évoquée.

L'extension horaire des dessertes ferroviaires constituerait une incitation supplémentaire aussi bien pour les travailleurs en horaires décalés que pour les adeptes de sorties récréatives et culturelles en soirées.

Les tarifs des trajets sont jugés peu incitatifs et ne favorisent pas l'émergence d'une véritable alternative à la voiture individuelle. Le système de billetterie est considéré comme complexe et peu adapté à des trajets faisant appel successivement à plusieurs services ferroviaires distincts.

Le projet HPMV, Haute Performance Marseille Vintimille qui prévoit la mise en place du système européen de gestion ERTMS et le déploiement de rames neuves sur la ligne est parfois compris comme de nature à répondre seul au besoin d'améliorer la fréquence des trains.

AUTOUR DE LA LNPCA

L'absence de réponse par le projet aux besoins de mobilité des populations du Haut-Var est soulignée : une ligne transversale Gardanne – Brignoles – Saint-Maximin - Carnoules est mentionnée à plusieurs reprises.

D'autres observations plus périphériques par rapport au projet ont été relevées et concernent la couverture des départements des Alpes de Haute Provence et des Hautes Alpes. Certains évoquent même des destinations beaucoup plus lointaines.



7.4.1.2. Éléments de réponse figurant au dossier

La pièce A - Objet de l'Enquête - définit le périmètre du projet soumis à l'enquête publique dans la figure 2, du paragraphe 3 : « *Le développement des TER par la création de 3 Réseaux Express Métropolitains.* »

Le même document précise le périmètre du projet (§ 4.2) : « *le projet s'étend sur trois départements : les Bouches-du-Rhône, le Var et les Alpes-Maritimes et une région administrative : Provence Alpes Côte d'Azur.* »

La pièce C, Tome C1, Partie 2 Description du Projet, précise, dans son chapitre 2.1, les objectifs généraux, également déclinés dans la Pièce A, Objet de l'Enquête, §3 et dans la pièce D, Evaluation Economique et Sociale, § 2.7 :

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

Au sein des 3 RER, Réseaux Express Régionaux, 25 opérations d'infrastructure ont été définies et ont fait l'objet d'études d'impact dédiées par site dans les Cahiers Territoriaux (Pièce C, Tome C2).



Quelques volumes du dossier d'enquête

La desserte de l'aéroport de Marseille est assurée par des TER au départ de la gare de Marseille Saint-Charles en direction de Rognac – Miramas. Dans le dossier présenté à l'enquête (Pièce C, tome 2, CT Corridor Ouest, chapitre 1), le projet ne prévoit pas de modification d'infrastructure, ni de gare nouvelle. Le niveau de service TER est défini avec l'Autorité Organisatrice des Mobilités et le Conseil Régional PACA.

Concernant l'**étoile Marseillaise**, la Pièce C –Tome 2 « Cahier Territorial Corridor Ouest » précise l'évolution de l'offre dans le cadre du projet : environ 30 % de trains en plus pour chacune des lignes.

Le projet LNPCA consiste à rendre indépendants les flux de circulation des lignes Paris - Lyon - Méditerranée (PLM), des voies littorales vers l'Ouest (Marseille/Estaque) et des voies vers l'Est (Marseille/Toulon/Nice/Vintimille).

Les rebroussements et cisaillements seront supprimés en Gare Saint-Charles ; le doublement du tunnel de Saint-Louis fera disparaître un goulet d'étranglement d'un kilomètre : ce seront autant de causes de retard et de dysfonctionnements en moins sur le réseau.

L'Ae (Autorité environnementale) souligne l'intérêt du doublement du tunnel de Saint-Louis pour l'évolution future des flux.

Concernant la **desserte Marseille - Saint-Cyr**, il est prévu, dans le cadre du projet et en heures de pointe, d'assurer 2 TER par heure avec un service omnibus d'Aubagne à Hyères, soit au total 24 allers et retour quotidiens Marseille – Hyères (Pièce C, tome 2, Saint-Cyr-sur-Mer, chapitre 1.1.2).

L'Ae recommande de prendre en compte les hypothèses de service retenus dans l'évaluation socio-économique pour modéliser les trafics à la mise en service, et dans la continuité, et d'y intégrer les dessertes vers le Nord. Elle rappelle que le bilan de l'offre ferroviaire doit tenir compte des bénéfices collectifs tirés de l'amélioration des transports en commun sur la qualité de vie.

Le SGPI recommande de compléter la description des projets de transports collectifs urbains induits par les nouvelles offres ferroviaires.

7.4.1.3. Questions de la commission et réponses du maître d'ouvrage

Le présent paragraphe synthétise les questions et réponses mentionnées en détails dans les chapitres du présent rapport spécifiquement dédiés aux grandes zones géographiques.

La commission a interrogé le Maître d'Ouvrage, SNCF-Réseau, sur un certain nombre de demandes de création de dessertes et/ou d'infrastructures supplémentaires non prévues dans le projet LNPCA phases 1 & 2.

Interrogé sur la possibilité de desservir l'**aéroport de Marseille** par voie ferroviaire, le MO répond que :

*« L'aéroport de Marseille-Provence est situé dans une zone totalement urbanisée et enclavée. En revanche le Département des Bouches du Rhône porte un projet de transport en site propre reliant la gare actuelle de **Vitrolles** Aéroport Marseille Provence à l'aérogare ».*

Concernant la desserte de la **zone commerciale des Milles**, SNCF-R précise que :

*« La ZI des Milles est située sur la ligne ferroviaire **Aix en Provence-Rognac**. Cette ligne n'est pas dans le projet LNPCA mais fait partie des projets connexes (réouverture au trafic voyageurs de la ligne Aix-Rognac et de la boucle Marseille-Rognac-Aix-Marseille). Dans le cadre de ce projet, il est envisagé une halte à Plan d'Aillane desservant également la ZI des Milles. »*

A propos de réouverture ou de création de gares, le Maître d'Ouvrage précise que :

- *Ni la réouverture des gares/haltes de la Belle de Mai, du Resquiadou, de la Farlède, de Roquebrune sur Argens, du Muy ou de Puget sur Argens,*
- *Ni la création d'une halte à l'entrée Ouest de Toulon, ne font partie du programme des phases 1 et 2 de la LNPCA.*

« La politique d'arrêt des TER et la volonté d'ouvrir ou de rouvrir des haltes est de la responsabilité de l'AOM (Autorité Organisatrice des Mobilités), c'est à dire le Conseil Régional.

A noter cependant les enjeux liés à l'exploitation ferroviaire. En effet, rajouter un arrêt supplémentaire pour les TER favorise les phénomènes de rattrapage des TER omnibus par des trains plus rapides (TER semi-directs, inter-villes, TAGV.), et peut péjorer très fortement la robustesse et l'exploitation des circulations ferroviaires. La réalisation d'un arrêt supplémentaire sur cette section de ligne nécessiterait de revoir complètement le schéma de desserte actuellement proposé. »

Concernant la **desserte du Haut-Var**, SNCF-Réseau répond que :

« L'offre ferroviaire et la politique de desserte des différentes gares et haltes sont définies par la Région en qualité d'Autorité Organisatrice des Mobilités (AOM).

Localement, l'offre des transports ferroviaires pour le Centre Var sera améliorée grâce à la mise en service de la navette toulonnaise, ainsi qu'à l'amélioration de l'offre longue distance. Cette offre est détaillée dans le Cahier Territorial de Carnoules §1.1.3 et plus particulièrement la figure 11 qui représente le schéma de service à l'horizon de la phase 2 (en incluant l'apport de l'ERTMS qui est un préalable au projet LNPCA).

En ce qui concerne le Haut-Var, aucun service ferroviaire ne le dessert directement. Il est donc nécessaire de se rabattre en transport collectif ou en mode routier vers la ligne ferroviaire Marseille-Vintimille pour bénéficier des améliorations de service (par exemple en gare de Cuers ou éventuellement Carnoules) ».

Pour ce qui est du **Centre-Var**, la réponse est :

*« Aucun aménagement spécifique n'est prévu sur la gare actuelle de **La Ciotat** ».*

*« **L'ERTMS**, nécessaire à l'interopérabilité européenne et donc à la LNPCA, ne permet pas à lui seul de générer l'augmentation des fréquences autour des métropoles telle que portée par le présent projet.*

*Dans le cadre de la **navette azurée** et du dévoiement d'une partie du trafic en dehors de la ligne littorale, SNCF Réseau répond que « la création d'une nouvelle gare dans le secteur de Sophia-Antipolis, et donc d'une ligne nouvelle pour desservir cette nouvelle gare, pourra être incluse dans les "phases 3 et 4 "du projet LNPCA non encore finalisé. Cet aménagement ne fait donc pas partie du projet soumis à l'enquête d'utilité publique. Ces phases seront soumises à un nouveau débat public suivant la décision de la CNDP. »*

Le MO précise que :

*« Il n'existe pas à ce jour de plan pluriannuel prévoyant la **réouverture de la ligne Carnoules/Bri-gnoles/Gardanne**. »*

Concernant la desserte de la **gare des Arcs**, le MO répond que :

À l'horizon de la phase 2, il sera ajouté un sillon rapide TGV ou TET par sens en heure de pointe, un TER Les Arcs – Menton par sens en heure de pointe, ce qui représentera une augmentation de 27 à 44 trains par sens et par jour vers la navette toulonnaise et de 27 à 48 trains par sens et par jour vers la navette azurée.

« Les correspondances en gare de Cannes centre entre les TER de Grasse et les TGV Paris-Nice seront portées à 30 minutes en phase 1 et ensuite à 27 minutes en phase 2. Ces temps sont suffisants pour permettre aux voyageurs de changer de quai, même en cas de léger retard. »

Sur la demande de raccordement de la **ligne Nice – Digne** à la gare de Nice ville, le Mo apporte la réponse suivante :

« La ligne Nice-Digne est exploitée par la Région PACA et ne relève donc pas du domaine d'intervention de SNCF Réseau. Un tel aménagement n'est pas envisageable dans le cadre du projet des Phases 1 & 2 de la LNPCA. Il relève de la volonté des AOT et AOM de proposer des solutions intermodales en lien avec le ferroviaire. Un tel projet semble à première vue présenter une faisabilité complexe et un coût élevé, pour des bénéfices qui restent à démontrer. »

A la demande de prolonger la **ligne Tende – Breil - Nice** jusqu'à la gare de Nice Aéroport, le Mo répond que :

« Prolonger les trains Nice-Breil jusqu'à Nice Aéroport n'est techniquement pas réalisable car les rames de la relation Nice-Breil ne seront pas équipées de l'ERTMS selon la décision de l'AOM. Elles ne pourront donc pas rouler sur la section Nice ville-Nice Aéroport qui sera elle équipée en ERTMS. L'AOM a opté pour avoir des correspondances en gare de Nice Ville entre les TER de la navette azurée cadencés entre Cannes et Menton (4 TER en phase 1 et 6 TER en phase 2) avec arrêt à Nice Aéroport et les trains de la ligne de Breil. Dès lors l'intérêt de créer une voie en impasse à Nice Aéroport ne se justifie pas. »

A propos de l'amélioration de **l'intermodalité avec les transports urbains** le MO précise que :

« Les Plans de Déplacements Urbains des agglomérations et Métropoles sont toujours élaborés en prenant en compte le développement de l'offre ferroviaire notamment à travers la mise en place nouvelle des Services Express Métropolitains et de projets comme la LNPCA. Les gares, souvent au centre du maillage des transports en commun mutent progressivement en Pôles d'Échanges Multimodaux, en général conçus avec SNCF Gares & Connexions en tant que partenaire des collectivités en charge de l'intermodalité. »

Sur le sujet des **parkings** :

« La logique du projet reste le développement du report modal autour des PEM construit par le projet, ce qui devrait modérer l'augmentation du au trafic VP dans les autres gares.

Indépendamment du projet mais dans les mêmes horizons de temps, un important Contrat de performance conclu entre SNCF Gares & Connexions et la Région Sud, prévoit aussi des rénovations de gares dans un objectif de modernisation et d'amélioration des services complémentaires : rénovation du patrimoine bâti et des quais, amélioration de la signalétique, du confort d'attente du voyageur et des accès... Dans certains cas, l'amélioration de l'intermodalité et de parkings est également envisagée. Dans ce même cadre de Contrat de performance et d'un partenariat avec l'État, le déploiement de dispositifs de stationnements sécurisés pour les vélos seront déployés de manière générale sur les gares de la Région. »

Concernant l'amélioration des conditions d'accueil des voyageurs dans les gares situées le long de l'itinéraire LNPCA, le MO précise que

« Indépendamment du projet, l'ensemble des gares de la Région Sud vont s'inscrire progressivement dans un grand plan de rénovation et d'amélioration du confort d'accueil des voyageurs à travers des Contrats de Performance entre SNCF Gares & Connexions et la Région Sud, dont le premier a été conclu en 2020, pour couvrir 400 opérations avec un budget de 40 M€ sur 3 ans ».

7.4.2. Commentaires de la commission

Le projet présenté à l'enquête publique, qui consiste à créer trois réseaux express régionaux autour des trois grandes métropoles régionales améliore sensiblement l'offre ferroviaire qui s'adresse aux voyageurs du quotidien, en particulier ceux qui effectuent des trajets pendulaires domicile – lieu de travail, et retour. La commission considère qu'une meilleure fréquence de desserte, atteignant 6 trains cadencés par heure dans chaque sens, est de nature à augmenter l'attractivité du rail et par voie de conséquence à réduire les encombrements routiers et les émissions de GES qui s'en suivent.

Les travaux d'infrastructure prévus à Marseille : la nouvelle gare souterraine et les tunnels sont des éléments majeurs dans l'amélioration attendue de l'offre ferroviaire.

Le maintien de l'interconnexion de la ligne de Grasse avec celle de Cannes a tout son sens dans la mesure où la quasi- totalité des voyageurs qui l'empruntent, réalisent un trajet qui ne s'arrête pas ou ne débute pas à Cannes La Bocca. En effet ce trajet s'inscrit dans le cadre d'une liaison vers une ville, un bassin d'emploi ou de résidences, ou en correspondance avec un autre moyen de transport dans le cadre de l'intermodalité. Du point de vue du service de transport de voyageurs, il n'y a donc aucune raison

objective à imposer un transbordement à l'ensemble des voyageurs. S'agissant d'un service, il apparaît comme naturel qu'il soit adapté au besoin général de ceux qui l'utilisent, sans qu'il leur impose des contraintes non nécessaires.

A contrario, les lignes de Breil-Tende et de Digne ont leur terminus à Nice, elles ont un rôle de rabattement vers une ville qui constitue une destination et une attractivité en qualité de bassin d'emploi et d'activités. Dans ces conditions, on peut considérer que seule une minorité des usagers de ces lignes poursuivent leur voyage en correspondance sur une autre ligne ferroviaire ou aérienne.

Le phasage de la réalisation de la navette azurienne a été déterminé en fonction de l'atteinte d'un objectif qui rend certaines opérations interdépendantes les unes des autres ; par exemple la réalisation de la dénivellation de la bifurcation Cannes – Grasse implique le déplacement de la gare de Cannes La Bocca en raison de l'espace contraint entre les immeubles résidentiels et le bord de mer au droit de cet aménagement. Enfin, des motifs liés à l'étalement dans le temps du financement du projet ont aussi été pris en compte dans la décision du COI.

La commission note que la création ou la réouverture de gares ou de lignes ferroviaires est de la compétence de l'Autorité Organisatrice des Mobilités, en l'occurrence le Conseil Régional, partenaire du projet présenté à l'enquête publique. Cela pourrait être l'objet d'un projet complémentaire pour augmenter encore le report modal de la route vers le fer.

La commission attire l'attention sur le fait que le fractionnement de l'offre ferroviaire au travers de la filialisation et de l'ouverture de certains services à la concurrence ne doit pas constituer une contrainte supplémentaire pour les voyageurs lorsqu'ils acquièrent leurs titres de transport au risque de se révéler comme une dissuasion à l'utilisation des transports collectifs.

La multimodalité, qui permet d'utiliser successivement différents moyens de transports, individuels et collectifs, pour réaliser un trajet complet, reste le complément indispensable de l'offre ferroviaire.

La commission considère que le projet est de nature à améliorer sensiblement l'offre ferroviaire des trains du quotidien sur l'ensemble de la ligne.

7.5. LE FRET

7.5.1. *Préambule*

Préserver le développement du fret ferroviaire : C'est le quatrième objectif du projet LNPCA présenté par SNCF Réseau dans le dossier. Toutefois, il est précisé que le projet permettra de dégager de la capacité et d'apporter de la robustesse qui bénéficieront aussi au fret.

Dans le projet présenté à l'enquête publique, SNCF Réseau n'apporte que très peu de réponse concernant les synergies et interactions avec les projets Fret portés par GPMM, la CCI et l'UPE 13.

7.5.1.1. Analyse et synthèse de l'ensemble des observations

Les observations concernant le Fret Ferroviaire s'élèvent à 49 dont une lettre-type signée 276 fois (opposition au fret ferroviaires des habitants de Saint-André).

Deux positions antagonistes s'expriment dans ces observations.

Il faut distinguer la place du fret dans le projet LNPCA sur un plan général, de la situation particulière de la place du fret sur certaines sections de la ligne, comme Saint-André à Marseille ou Saint-Cyr-sur-Mer, dans le Var.

- Sur un plan général, des particuliers et associations jugent que le projet n'est pas assez ambitieux pour le développement du fret, ce qui permettrait de diminuer le nombre de camions sur les routes sur l'axe Aix-Italie et se désolent que le ferroutage ne fasse plus partie des priorités par rapport au problème de pollution et de changement climatique (36 observations).
Il est à noter également les contributions d'acteurs économiques : La CCI 13 constate dans le dossier d'enquête que « les aménagements du corridor Ouest ne permettent ni n'anticipent le développement du fret » et indique qu'il est indispensable qu'ils ne les obèrent pas. L'UPE 13, souligne que l'affichage d'une politique ambitieuse au point de vue environnemental ne peut faire l'économie du fret ferroviaire au risque d'être critiquable. De plus, le projet de développement du MIN des Arnaux à hauteur de 450Md€ doit impérativement s'appuyer sur un fret ferroviaire efficace. Il précise que la desserte ferroviaire est très loin des standards internationaux.
- Sur un plan particulier :
 - Sur le secteur de Saint-André à Marseille, On rencontre une forte opposition des CIQ et de la population, sur un éventuel développement du fret ferroviaire qui proviendrait du Port de Marseille et qui serait facilité par la fermeture des deux passages à niveau. On note notamment les CIQ de Saint-André, le CIQ de Saint-Henri, la Fédération des CIQ du 15ème et la Fédération des CIQ du 16ème, et l'Association du Conseil Citoyen Nord Littoral Ouest.
Cet élément est traité dans le cadre du Corridor Ouest, sur le territoire « Etoile marseillaise ».
 - Sur le territoire de la « Navette toulonnaise », il est noté une proposition technique précise d'utiliser La Seyne-sur-Mer plutôt que Saint-Cyr-sur Mer pour le fret (contribution n°678)

- Sur le territoire de la « Navette azurée », des demandes particulières telles que : la création d'une aire de ferroutage à Cannes La Bocca, la création d'une plate-forme multimodale de la zone des Bréguières aux Arcs, l'étude d'un développement du fret à hauteur de la halte de l'Ariane à Nice, la préservation des installations de Nice Saint-Roch pour la desserte logistique ferroviaire et le développement du fret sur la ligne Nice-Breil.

7.5.1.1.1. *Éléments de réponse figurant dans le dossier*

Le contexte relatif au transport de marchandises et au fret ferroviaire dans la région est décrit dans la pièce D du dossier.

Les flux totaux de la région (y compris les hydrocarbures) représentent environ 285 millions de tonnes (285 Mt) annuelles en 2015, dont 255 Mt sont générées par les activités de la région : Les flux internes (104 Mt), qui sont quasi-exclusivement routiers ; Les échanges nationaux (44 Mt) et internationaux (90 Mt) ; Les flux de marchandises entre d'une part, le Sud-Ouest de la France et la Péninsule Ibérique et, d'autre part, l'Italie, la Grèce et les Balkans par route et fer (15 Mt).

Le transport ferroviaire de marchandises utilise globalement les mêmes infrastructures que les voyageurs, en s'appuyant en outre sur des infrastructures et des services spécifiques : Ports maritimes et fluviaux, axe rhodanien, plates-formes logistiques et de transport combiné, zones d'activités industrielles, dont le Grand Port Maritime de Marseille (GPMM) avec 79 millions de tonnes en 2019, dont 1,4 millions de marchandises conteneurisées. Il est organisé autour des bassins Ouest à Fos-sur-Mer, des bassins Est à Marseille (Mourepiane) et du port de La Seyne (83).

La route reste le mode de transport dominant, avec une part de marché proche de 60 %, et même de 90 % pour les seuls trafics terrestres.

LE FRET FERROVIAIRE EN REGION PACA

Les flux de fret ferroviaire sont réalisés soit par :

- Le transport combiné rail-route, opéré à partir des terminaux de transport combiné dans le port de Fos-sur-Mer, à Avignon-Champfleury, à Clésud-Miramas ou encore à Marseille (Le Canet et Mourepiane)
- Le transport ferroviaire conventionnel, est utilisé pour le transport de bois, de pièces métalliques, d'éléments de construction de grande taille. Ce mode de transport est également adapté au transport de marchandises en vrac liquides (hydrocarbures), ou solides (granulats).

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

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

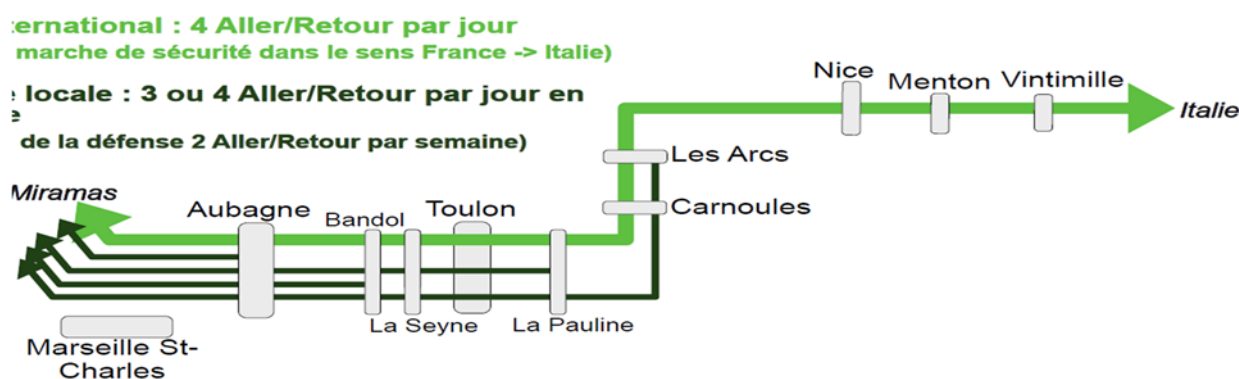
Pourtant sur les 285 Mt de flux totaux de la région, cela représenterait moins de 7 % pour le fret ferroviaire (cf. appréciation de la commission).

Le fret ferroviaire représente 180 trains de fret par jour, principalement localisés dans la partie ouest de la région. Seule une très faible partie de ces trafics continue au-delà de Marseille, pour la desserte locale du littoral (1 train hebdomadaire vers La Pauline et 1 train bi-hebdomadaire vers La Penne-sur-Huveaune) ou vers Vintimille en Italie (environ 3 trains par sens et par jour), soit moins de 5 trains par jour.

Le trafic ferroviaire du GPM (Grand Port Maritime de Marseille) est de 8 millions de tonnes (plus de 40 % du trafic ferroviaire régional), soit 10 000 circulations de trains pour l'année 2019. Ce trafic est très majoritairement généré par les bassins ouest et la zone industrialo-portuaire de Fos-sur-Mer. Le transport combiné représente environ 230 navettes hebdomadaires et près de 200 000 containers en 2019.

SNCF Réseau cite, dans le plan stratégique 2020-2024 du GPM qui représente 8 Mt (plus de 40 % du trafic ferroviaire régional), 10 000 circulations de trains pour l'année 2019 et s'appuie sur le développement de l'hinterland sur l'axe Méditerranée-Rhône-Saône. L'objectif est d'augmenter de moitié la part modale du fret ferroviaire conteneurisé, actuellement de 14 % à Marseille.

LE FRET FERROVIAIRE DANS LE CORRIDOR DU PROJET



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

- La desserte des activités industrielles, logistiques (parc logistique embranché des Bréguières de 70 hectares à proximité de la gare des Arcs), des sites stratégiques Défense (Cassis-Carpiagne, Toulon-La Seyne, Hyères, Les Arcs-Druguignan, La Motte Sainte Rose-line), et le port de Toulon-Brégaillon à La Seyne (83) ;
- Le trafic international avec l'Italie via Vintimille : trafic de transport conventionnel de marchandises en l'absence de terminal de transport combiné

La réactivation de la connexion ferroviaire du port de Toulon – La Seyne (site de Brégaillon) revêt un intérêt stratégique.

Elle permet de desservir le port de Brégaillon en trains de caisses mobiles et de conteneurs standards, de véhicules et conventionnels. Des aménagements complémentaires pour développer le terminal rail-route pourront être mis en œuvre à moyen long terme.

Actuellement, à la sortie Est de Marseille, par les voies littorales passant par Saint-André on compte environ 10 trains par jour (deux sens confondus) : trains réguliers de produits industriels pour La Pauline et vers la vallée de l'Huveaune, et des trains ponctuels pour les activités militaires, soit un trafic régulier d'environ quatre trains par semaine (deux sens confondus) ; trains transportant des produits industriels de Fos / Berre (produits métallurgiques, gaz, ...) à destination des régions industrielles d'Italie, ainsi que des trains du transport combiné, soit un trafic régulier d'environ six trains par jour (deux sens confondus).

En résumé, par rapport

- Aux observations qui déplorent que le projet LNPCA ne réserve pas une plus grande place au fret ferroviaire : Les éléments du dossier ne révèlent pas de développements significatifs de nouveaux sillons réservés au fret (en dehors de la connexion du port de Brégaillon à La Seyne sur Mer), ni de projets connexes de ferroutage,
- Au fret sur le corridor Ouest de Marseille et en particulier sur la ligne qui traverse Saint-André : SNCF Réseau affirme qu'il n'y aura pas d'augmentation du fret et ne prend pas en compte l'objectif du GPMM de raccordement des voies du port aux voies littorales.

Rappel des principaux points soulevés par les PPA

- La **Ville de Marseille** dans son avis du 10 Novembre 2021 exige, que conformément aux accords pris lors du COPIL, augmentation du trafic ne soit due qu'à l'augmentation de la fréquence à usage des passagers, à l'exclusion d'une augmentation du Fret.
- L'Ae, dans son avis, écrit que « Quelques incertitudes subsistent notamment vis-à-vis des services Fret... » (Cf. page 131/215 – Pièce F)

Le MO répond :

Fret sur Marseille – Vintimille

La section de ligne entre Marseille Blancarde et Vintimille est parcourue aujourd'hui par 4 trains de fret quotidiens dans chaque sens dont 1 fret transportant des hydrocarbures dans le sens Miramas - Vintimille.

A cela s'ajoute 2 trafics régionaux au départ de Miramas et à destination de La Pauline (1 fois par semaine) et La Penne sur Huveaune (2 fois par semaine) ainsi que quelques trains militaires ponctuels. La coexistence de trains de vitesses différentes sur un axe unique a été une problématique centrale dans la conception du projet. Le projet dégagera de la capacité et apportera de la robustesse qui bénéficieront aussi au fret.

En heures de pointe, la capacité dégagée sera en effet utilisée par le TER.

En heures creuses, suivant la demande, de nouveaux sillons Fret pourront être tracés.

Ainsi, à l'issue de la phase 2 du projet, avec la libération des voies du raccordement des Chartreux par les trains de voyageurs, la capacité supplémentaire dégagée serait de :

- 1 à 2 sillons fret Miramas-Vintimille (selon le sens) ;
- 2 à 3 sillons fret Miramas-La Seyne (selon le sens).

En l'absence de demande exprimée à ce jour, on pourra retenir en phase AVP l'hypothèse de l'insertion des sillons Fret supplémentaires suivants et en étudier les incidences :

- Miramas-Vintimille : 1 A/R quotidien

- Miramas-La Seyne : 2 A/R quotidiens

Fret sur la ligne de Marseille à l'Estaque

La ligne de Marseille à l'Estaque (dite Voies du Port) est circulée aujourd'hui par 6 trains de fret chaque jour dans chaque sens, plus quelques circulations hebdomadaires.

La gare du Canet accueille aujourd'hui la plupart des trains de fret, notamment les plus longs (les trains de fret peuvent atteindre 750, voire 850 mètres de long) alors que les voies fret du faisceau d'Arenc ne dispose aujourd'hui que des voies de 550 m de long. La gare du Canet doit être fermée dans le cadre du projet Euro Med II à l'horizon 2024.

Le Plan Stratégique 2020-2024 du GPMM (Grand Port Maritime de Marseille) prévoyait d'une part la réouverture du raccordement de Mourepiane et d'autre part dans le cadre du projet LNPCA une anticipation de travaux consistant à rallonger 5 voies fret de 565 à 850 mètres sur le faisceau d'Arenc. Ce plan a fait l'objet d'un avis de la Mission Régionale d'Autorité Environnementale (n° 2634 du 9 juillet 2020).

Des évolutions majeures sont intervenues depuis :

- Le comité de pilotage de la LNPCA d'avril 2021 a décidé de supprimer du projet des phases 1 & 2 de LNPCA tout aménagement favorisant l'accroissement du fret : En particulier, les voies Fret du faisceau d'Arenc sont rétablies à l'identique, sans augmentation de leur longueur.
=> Les aménagements du Corridor Ouest pour LNPCA ne permettent ni n'anticipent le développement du fret.
- Des éléments de faisabilité délicate et d'impact financier sont apparus pour le raccordement de Mourepiane.
=> Ce projet est à l'arrêt à date.

Ainsi, avec la fermeture du Canet, une part importante des circulations devrait être reportée sur le terminal de Clésud, à Miramas. En situation de référence, les études ont toutefois considéré, par prudence, une stabilité du trafic fret par rapport à aujourd'hui. En situation projet, le trafic fret reste aussi identique puisque le projet ne change rien aux capacités fret sur cet axe.

Un accroissement du trafic Fret ne sera pas possible sur cet axe sans de nouveaux aménagements d'infrastructures ferroviaires. Ces nouveaux aménagements, s'ils étaient décidés, feraient l'objet d'une évaluation environnementale (impacts et mesures) selon la réglementation en vigueur.

7.5.1.1.2. Questions de la commission et réponses du maître d'ouvrage

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

Sur l'ensemble de la ligne Marseille-Vintimille, le projet des Phases 1 & 2 préserve le développement du fret ferroviaire (cf. pièce C Résumé non technique, page 31, chapitre 3.1.4). Ainsi le projet permettrait de dégager une capacité supplémentaire de :

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

Il permet donc de dégager de la capacité et d'apporter de la robustesse qui bénéficieront aux TER en heure de pointe, et au fret en heures creuses. Ainsi une augmentation de 2 sillons fret Miramas-Vintimille représente une offre améliorée de 40% sur cette relation par rapport à l'existant.

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

Le périmètre d'analyse Marseille-Toulon pour le tracé des trains de fret n'est pas suffisant pour se prononcer sur le positionnement des évitements nécessaires à leur insertion dans le trafic. Les trains de fret faisant essentiellement le parcours Miramas-Vintimille sur l'axe Marseille-Vintimille, il est nécessaire d'examiner leur tracé sur l'ensemble du linéaire et pas uniquement sur la section Marseille-Toulon au risque d'aboutir à des conclusions erronées ce qui est le cas de cette contribution. En prenant en compte l'ensemble des contraintes de tracé sur la totalité du linéaire Miramas-Vintimille, les études de trame horaire cadencée ont montré au contraire qu'il était indispensable dès la phase 1 du projet de préserver des évitements fret à Saint-Cyr-sur-Mer dans chaque sens de circulation pour permettre l'insertion des convois fret. De plus dans l'hypothèse du développement d'un trafic fret de Miramas vers le port de Brégaillon (avec cisaillement de la voie opposée en amont de la gare de la Seyne pour y accéder), l'évitement positionné à St Cyr pourrait également servir de voie de rétention des convois fret à destination du port facilitant ainsi leur insertion dans le graphique de circulation.

Ci-dessous, les réponses aux affirmations du contributeur :

- *Les trains FRET de 750m circulant à des vitesses entre 100 et 120 km/h, les arrêter à Saint-Cyr-sur-Mer, c'est aggraver un peu plus la saturation de la ligne (temps de freinage, temps de garage, temps de dégarage et temps de reprise de vitesse), les trains FRET pouvant être considérés comme des trains rapides, il n'est pas nécessaire de les arrêter.*

Cette assertion est fautive : les trains de marchandises circulent sur cet axe à une vitesse limite de 80 à 100 km/h maximum alors que les trains voyageurs directs circulent à une vitesse entre 125 et 160 km/h. Leurs sillons ne sont donc absolument pas parallèles et cela conduit à des rattrapages.

- *Les trains fret peuvent être arrêter à la gare de la Seyne qui a des installations adapter pour les recevoir (distance entre les gares de Saint Cyr sur Mer et la Seyne 15 km).*

La Seyne est bien trop proche de Toulon, contrairement à Saint-Cyr-sur-Mer qui se situe au milieu de tronçon Aubagne-La Seyne-Toulon, gares où l'on peut ou pourra garer des trains). La Seyne est un site de réception, pas de rattrapage en termes d'horaires global.

- *Garer des trains FRET à Saint-Cyr-sur-Mer amplifie le phénomène de saturation du tronçon de ligne entre Aubagne et Toulon. • Garer des trains FRET pour les faire doubler par des trains de voyageurs, c'est augmenter leurs temps de trajet donc leur performance. ➤ Ne pas utiliser les voies d'évitement de St Cyr pour garer des trains FRET (la vente de sillons au FRET avec des arrêts de leurs trains tous les 25km pour laisser passer des trains de voyageurs n'est pas très favorable au développement du FRET ferroviaire).*

Non c'est l'inverse. Cela permet de maintenir les sillons Fret sans attendre la libération des circulations TER et GL qui satureront le graphique en journée. Il est plus facile et donc moins long de tracer un sillon fret Aubagne-Saint Cyr sur Mer, puis Saint Cyr-La Seyne par exemple que Aubagne-La Seyne ou Toulon. Les évitements bien placés sont un moyen d'augmenter la vitesse des trains de fret qui est en moyenne de 30 à 40 km/h. D'ailleurs ces installations permettront d'augmenter le nombre de sillons FRET jusqu'à trois de plus comme indiqué dans les objectifs du projet.

La solution proposée par cette association (création d'alternats à Cassis et Ollioules + suppression des évitements fret et maintien des voies TER en impasse à St Cyr sur Mer) n'a pas été étudiée car elle ne répond pas aux objectifs de desserte et part du postulat doublement erroné que :

- *Le tracé des sillons fret (entre Miramas et Vintimille) peut s'affranchir des évitements de St Cyr (cf. réponse déjà apportée à l'item 144)*
- *Le garage des trains fret à Sain- Cyr-sur-Mer augmente la saturation du tronçon Aubagne-Toulon*

C'est même le contraire qui se produit puisque les évitements fret de St Cyr sur Mer situés à mi-distance d'Aubagne et de Toulon permettent d'insérer les sillons fret dans le nœud toulonnais précisément dans les périodes de creux du trafic voyageur et répondent donc bien aux principes de structuration de la capacité horaire afin de préserver des créneaux de passage pour chaque trafic (fret et voyageur) à Toulon et Marseille. Dès lors supprimer les évitements fret de St Cyr sur Mer dégrade l'insertion des sillons fret (voire la rend impossible dans le sens Toulon-Marseille) et les alternats suggérés à Cassis et Ollioules ne répondent pas aux objectifs de desserte voyageurs fixés par la Région Sud en qualité d'Autorité Organisatrice des Mobilités. Il y a un autre élément qui n'est pas pris en compte dans l'analyse du contributeur qui est l'impact significatif sur les coûts de signalisation qu'aurait la dissociation des zones de postes des évitements proposés de ceux de la gare origine/terminus de la navette toulonnaise. En effet, il y aurait dans ce cas deux postes PAI Argos au lieu d'un, soit un surcoût estimé entre 15 et 20 M€, pour une performance inférieure.

Cependant une assertion est exacte dans cette contribution : c'est celle concernant le non-choix de l'alternat en gare de Saint-Cyr-sur-Mer certes plus performant mais plus fort en impact. A noter également que la solution d'un terminus ouest de la navette toulonnaise à Ollioules proposée lors de la concertation de 2019 n'a pas été retenue. (Cf. étude d'impact globale chapitre 3 du tome 1, p 71 et suivantes).

En conclusion cette proposition ne répond à l'objectif de service, de performance ni de coût du projet et ne peut être retenue par le MO.

7.5.1.2. Appréciation de la commission

Concernant le fret ferroviaire dans le projet LNPCA, le libellé de l'objectif n°4 « Préserver le développement du fret ferroviaire » constitue déjà presque une réponse sur la faible place qui lui est réservé dans le projet.

Avec un nombre des sillons supplémentaires qui reste faible, le projet ne propose pas en l'état une amélioration significative des capacités de transport par voie ferrée et en conséquence de réduction possible du transport de marchandises par camions (Cf. axe Barcelone -Gênes par autoroute) générateur de fortes nuisances, notamment de pollutions de l'air et de pollutions sonores. D'autant, qu'aucun projet de ferroutage sur la ligne n'est envisagé.

La situation du projet LNPCA, s'inscrit dans un contexte national qui n'est lui-même pas porteur.

Selon 4F, « Fret Ferroviaire Français du Futur », qui réunit tous les acteurs de la filière en France, aujourd'hui le transport par rail ne concerne que 9% des marchandises alors que le transport terrestre représente 89 %. Cette situation découle d'une série de choix français d'équipements et de fiscalité.

L'alliance 4F propose de doubler la part modale de 9% à 18% en 2030. La Suisse et la Belgique sont déjà à 30 % et au niveau européen, l'objectif est d'atteindre pour tous les pays 30%.

SNCF Réseau a fait état, dans la réunion du 23 mars 2022 du projet d'autoroute ferroviaire Espagne-Italie (Le Boulou Perpignan- Turin via Lyon). Ce projet dont l'échéance est lointaine permettrait de dévier la circulation des camions Espagne-Italie qui traverse la Provence -Côte d'azur.

Dans un proche avenir aucune amélioration notable ne peut être attendue.

De nombreuses observations ont suggéré la remise en service de la ligne Fos-Gardanne-Carnoules. Son utilisation pourrait également être envisagée pour le fret ferroviaire.

Concernant le fret à Saint-Cyr-sur-Mer, la commission prend acte de la réponse de SNCF Réseau, indiquant que cette proposition ne répond pas à l'objectif de service, ni de performance ni de coût du projet.

7.6. PROJET LNPCA PHASES 3 ET 4

7.6.1. Analyse et synthèse des observations

Nombre de contributions	Nombre d'observations	Pétitions
350	380	0

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

- Elus /collectivités : 12
Députée : Mme. GOMEZ-BASSAC - MAIRIE DE PUGET SUR ARGENS ; BOUDOUBE / Estérel Côte d'Azur Agglomération : MASQUELIER / CASTEL Mairie / PHILIPPE LEROY TL / Mairie D'EVENOS : MONIER- BLANDINE – NOVASIK / Communauté d'Agglomération Sud Sainte Baume : MONIER / MAIRIE DE SIGNES / Commune de Villeneuve Loubet : DELAET / Mairie du Beausset : LOTTHMANN / Maire de Mougins : Richard GALY / Conseil Municipal de Marseille Provence
- Associations : 59
Association Bien Vivre Au Castellet / Collectif stop LGV Sud Sainte Baume / Association STOP LGV SANARY / Collectif Est-Var / présidente de l' ADPLG / Association VAEL / Présidente association ASPINA / Association "Les ALM cadre de vie à La Crau" / Association " LES AMIS D'EVENOS" / ABI - Association Bagnolaise d'Information / Fédération Régionale FNE PACA / Association Syndicale Libre / Association DEPART / Collectif AUBAGNE sud / ASLDL 83480 PUGET-SUR-ARGENS / CLEMENT / Association Citoyens au pays-La Chambrette SIGNES / association Basta Ligne Nouvelle Biot / Colinéo / CAROLINE ONOFRI / Association Basta Ligne Nouvelle BIOT / Association Syndicale Libre des Propriétaires du Domaine de la Lieutenant Puget / COLLECTIF SUD SAINTE BAUME / Association "Vivre à Gémenos" / Christiane Cousinie/ ASEBAM Association de Sauvegarde de l'Environnement de Biot et des Alpes-Maritimes
- Partenaires socio-économiques et autres : 8
ODG les vins de Bandol / Avocat / CCI 06 -Collectif Est-Var / Lotissement La Lieutenant / Collectif Stop LVG Sainte Baume / Syndicat des vins "Côtes de Provence" reconnu ODG
- Particuliers : 289

POINTS PARTICULIERS EVOQUES

Parmi les thèmes les plus marquants :

- Les nuisances relatives aux impacts environnementaux majeurs dans des zones sensibles des tronçons lignes nouvelles
- Le coût exorbitant du projet
- La dépréciation des biens immobiliers voire l'annulation de promesses d'achat
- Les craintes d'une augmentation des impôts locaux.
- Irrégularité de la procédure par rapport à la Directive Européenne concernant la pièce G du dossier : aucune étude d'impact – phases 3 et 4.

Avec les commentaires suivants :

Les phases 3 et 4, hors du périmètre de l'enquête mais figurant dans la pièce G du dossier, ont souvent été évoquées par les riverains inquiets du futur tracé des sections LGV, notamment celui de la traversée de l'Estérel et des zones Natura 2000 de la colle du Rouët et du Val d'Argens, mais aussi de la vallée du Castellet, de la Sainte-Baume et des villages de La Cadière et autres villages remarquables.

Des observations assez vives ont été relevées concernant de nombreuses thématiques (aberration écologique, gouffre financier, rapport coût/bénéfice exorbitant) qui entraînent de nombreuses interrogations par l'absence d'étude d'impact sur ces phases. Certains des contributeurs ont émis à la fois un avis favorable pour les phases 1 et 2 et défavorable pour les phases 3 et 4 signe révélateur d'un dysfonctionnement au niveau de l'objet et du déroulement de l'enquête.

Dans les permanences, les visiteurs sont venus en nombre parfois en délégation (par exemple : la délégation de 26 personnes de l'association de défense du domaine de la Lieutenante de Puget-sur-Argens aux Arcs le 8 février) contrariés par l'apparition de ces nouveaux tronçons et qui se sont manifestés par le dépôt de nombreuses observations dans les registres.

Les phases 3 et 4 ont donné lieu à des contre-projets notamment :

- Le contre - projet de Marseille – Brignoles – Draguignan – Nice est proposé
- Un tracé direct Aix – Nice est suggéré

L'ASEBAM Association de Sauvegarde de l'Environnement de Biot et des Alpes-Maritimes indique que l'intégration de la pièce G présentant les phases 3 et 4 sur les nouveaux tronçons, sans faire l'objet d'une étude d'impact, constitue une irrégularité dans la procédure d'enquête par rapport à la Directive Européenne. En effet, la Directive Européenne exige, lors d'une enquête, la présentation d'une étude d'impact sur l'intégralité du dossier.

Principaux points évoqués par les PPA

Les PPA n'ont pas été saisies sur les phases 3 et 4.

7.6.2. Questions de la commission et réponse du maître d'ouvrage

230 : Sur les préoccupations fortes « des riverains en découvrant des tracés de tronçons nouveaux sans aucune consultation en amont et qui affirment que l'absence d'étude d'impact environnemental des Phases 3 et 4 dans le dossier pourrait rendre celui-ci illégal par non-conformité à l'objet de l'enquête (réaction notamment des résidents du domaine de la Lieutenante à Puget-sur-Argens)

« Sur la « découverte des tracés de tronçons nouveaux » :

Le dossier d'enquête publique du projet des phases 1 et 2 n'apporte aucune information nouvelle sur les phases 3 et 4, hormis une explicitation des conséquences des orientations consécutives à la concertation de 2016 sur le positionnement préférentiel des gares nouvelles dans l'ouest des Alpes-Maritimes à Cannes La Bocca et à Sophia Les Clausonnes, dans des secteurs où la ligne nouvelle serait en tunnel.

En particulier, aucun élément nouveau n'a été fourni sur les sections de lignes nouvelles dans le département du Var par rapport aux cartographies de zones de passage préférentielles produites en 2014, parce qu'il n'y a plus eu d'études depuis.

C'est en particulier le cas du site de la Lieutenante où aucune information nouvelle n'est apparue depuis 8 ans. Précisons, sur ce cas particulier, que le domaine n'est pas concerné par le périmètre du projet des phases 1 & 2. »

Sur le caractère illégal et la non-conformité à l'objet de l'enquête

Cf. réponse à la question 242

240 : Sur les inquiétudes portant sur la dépréciation des biens pour les habitants dans les zones potentiellement traversées par des futurs tracés et conduisant à des ruptures de contrat d'achat de biens.

Toute nouvelle réflexion sur les sections de ligne nouvelle (phases 3 & 4) sera subordonnée à l'engagement d'un nouveau débat public, qui permettra au public de réinterroger ces phases.

Les décisions ministérielles de 2020 et 2021 demandent ainsi à SNCF Réseau de présenter un programme d'études en 2022 pour préparer les concertations concernant les phases 3 & 4 de la LNPCA.

Ce processus implique que les ZPP Zones de Passage Préférentielles des phases 3 et 4 qui avaient reçu une approbation ministérielle en 2014-2015 (donc avant le phasage de la LNPCA) ne sont pas acquises et pourront être réinterrogées.

Dans ces conditions, les cartographies de ZPP Zones de Passage Préférentielles de 2014 ne sont plus aujourd'hui que les témoignages de réflexions conduites il y a plus de 8 ans.

Sur les sections de ligne nouvelle (phases 3 & 4), aucune disposition réglementaire permettant de maîtriser le foncier n'a jamais été prise. Ces sections n'ont aucune existence juridique et il n'est donc pas possible que des engagements d'aucune sorte soient pris en matière de foncier.

La prise en compte des éléments disponibles sur les phases 3 & 4 ne pourrait relever que de la volonté des acteurs du territoire :

- Soit dans l'élaboration de leurs documents d'urbanisme (mention dans les PLU ou SCOT, par exemple) ;*
- Soit dans la conception de leur projet urbain : c'est dans ce cadre que des échanges ont par exemple eu lieu avec les mairies de Valbonne ou de Saint-Laurent-du-Var pour que certains projets qu'elles portent soient compatibles avec un éventuel futur projet inscrit dans la phase 3.*

Il n'y aura donc pas de dispositifs de réservation du foncier avant les futures étapes d'études, de débat public, de concertation et d'enquête publique pour les phases 3 et 4.

Les études qui pourront être conduites sur ces phases devront alors prendre en compte les évolutions du territoire (aménagement, urbanisme, projets de mobilité, ...) qui auront eu lieu entre temps.

241 : Sur les ambiguïtés résultant des avis à la fois favorables au projet pour les Phases 1 et 2 mais totalement opposé aux phases 3 et 4 par des déposants exacerbés par l'apparition de tracés futurs.

- *Aux coûts exorbitants de ces lignes nouvelles*
- *Sur les interrogations du public concernant la création d'une nouvelle taxe spécifique pour contribuer au financement du projet.*

L'enquête publique ne porte que sur le projet des phases 1 et 2.

Les sections de lignes nouvelles feront l'objet d'un nouveau débat public dans le cadre duquel le public pourra faire connaître son avis sur la pertinence de ces projets.

Les projets d'utilité publiques sont financés directement ou indirectement par des fonds publics eux-mêmes issus principalement de recettes fiscales. Pour le projet des phases 1&2 LNPCA, un Établissement public a été créé par ordonnance le 2 mars (ordonnance jointe au dossier) appelé SLNPCA qui aura la capacité en sus de financements budgétaire de capter des recettes fiscales locales « ad hoc », pour la part du financement collectivités.

242 : Quelle réponse apportez-vous à l'Association qui fait observer que le dossier est en opposition par rapport à la directive européenne laquelle exige que lors d'une enquête la présentation d'une étude d'impact doit être réalisée sur l'intégralité du dossier, ce n'est pas le cas pour la pièce G.

Nota : l'intégralité de la réponse du Maître d'ouvrage se trouve en annexe du rapport (Mémoire de réponse du Maître d'Ouvrage au PV de synthèse des observations)

L'extrait ci-après étant une synthèse

Les opérations décrites en pièce G qui relate l'historique du projet ne font pas parties du projet et ne sont donc pas soumises à l'enquête publique

Au regard des caractéristiques de l'ensemble des opérations prévues dans l'ambition LNPCA, et en cohérence avec les orientations prises en concertation et les décisions ministérielles successives, deux projets distincts ont été identifiés : le projet des phases 1 & 2 et les sections de lignes nouvelles (phases 3 et 4)

Le projet des phases 1 & 2 est **justifié sur le plan socio-économique** : les bénéfices sont supérieurs aux coûts et aux incidences.

- Les cofinanceurs du projet se **sont engagés par un protocole** sur leur **capacité à financer le projet des phases 1 & 2**. Ils confirment leur volonté de permettre la réalisation des sections de ligne nouvelle dans la continuité du projet des phases 1 & 2 selon les mêmes principes de répartition entre collectivités (utilisation de critères objectifs de répartition), **mais ne s'engagent pas sur un financement de ces sections de ligne nouvelle**.

Lorsque l'État et les cofinanceurs le décideront, le maître d'ouvrage engagera de nouvelles études pour définir ces sections en fonction des services attendus. Il sera nécessaire d'engager une nouvelle saisine de la CNDP qui décidera de l'opportunité d'un débat public sur ce projet. Le ministre et le protocole converge pour indiquer qu'elles donneront lieu à un nouveau débat public

L'Autorité Environnementale est toujours extrêmement vigilante au respect des prescriptions du code de l'environnement sur la présentation des projets : « [...] Lorsqu'un projet est constitué de plusieurs travaux, installations, ouvrages ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage, il doit être appréhendé dans son ensemble, y compris en cas de fractionnement dans le temps et dans l'espace et en cas de multiplicité de maîtres d'ouvrage, afin que ses incidences sur l'environnement soient évaluées dans leur globalité. »

Dans son avis délibéré n° 2021-100 adopté lors de la séance du 18 novembre 2021 relatif au projet des phases 1 & 2 LNPCA, l'AE commente le périmètre du projet des phases 1 & 2 (en ayant connaissance du contenu de la pièce G relatif aux phases 3 et 4) sans critiquer le périmètre du projet des phases 1&2 faisant l'objet de l'étude d'impact et proposé à l'enquête publique.

La pièce G a donc été jointe au dossier à titre purement informatif, pour expliciter l'historique, les solutions de substitution envisagées. Elle ne fait pas partie du dossier présenté à l'enquête publique mais il a paru nécessaire au maître d'ouvrage de l'évoquer pour ne pas occulter et faire partager l'historique du projet initial. Elle ne change en rien le périmètre du projet global au sens du code de l'environnement qui se limite à celui du projet des phases 1&2.

243 : La commission demande les raisons et les motivations qui ont conduit le Maître d'ouvrage à insérer la pièce G " informations lignes nouvelles phases 3 et 4" hors objet de l'enquête dans le dossier, source d'interprétations erronées et de confusions par l'intitulé Phases 1 et 2 du fascicule.

L'État et les partenaires cofinanceurs se sont engagés à saisir à nouveau la CNDP concernant l'**organisation d'un nouveau débat public** sur les sections de lignes nouvelles, qui permettra aux acteurs du territoire de réinterroger les objectifs de ces sections et leurs conditions de réalisation : zones de passage, tracés, fonctionnalités, **En conséquence les tracés étudiés à ce jour pourront être fondamentalement différents.**

Le maître d'ouvrage a considéré que ces sections étant liées à l'histoire du projet, leur présentation était importante pour comprendre l'évolution du projet et répondre aux exigences réglementaires de présenter l'ensemble des solutions de substitution raisonnablement envisageables qui ont été étudiées.

Dans ce cadre, le maître d'ouvrage a retenu l'organisation suivante du dossier d'enquête publique :

- Le dossier principal (pièces A à F) porte sur le projet des phases 1 et 2 : les éléments sur les phases ultérieures sont limités aux éléments historiques essentiels à la compréhension d'ensemble ;
- Une pièce autonome, informative (pièce G), regroupe les informations qui ont paru utiles au maître d'ouvrage pour à la fois présenter les solutions de substitution envisagées et informer le public.

Les éléments constitutifs de la pièce G sont essentiellement des éléments déjà présentés au public.

La pièce G ne fait pas partie du dossier d'enquête publique sur le projet des phases 1 & 2. Les opérations qui y sont mentionnées ne font pas l'objet d'études d'impact et ne seront pas mises en œuvre dans le cadre de ce projet.

244-La commission demande au Maître d'ouvrage si l'introduction dans le dossier d'une pièce spécifique pour les phases 3 et 4, avec un affichage des tronçons nouveaux, et hors objet de l'enquête, n'est pas de nature à fragiliser l'enquête publique dont la DUP concerne spécifiquement les phases 1 et 2.

Extrait de la réponse, le texte complet se trouve en annexe du rapport dans le Mémoire de réponse du Maître d'ouvrage au PV de synthèse des observations :

La consistance du **projet des phases 1 & 2 LNPCA présenté** à l'enquête publique a été élaboré en **prenant en considération les contributions successives du public**, et notamment la demande de traiter en **priorité** la question des **trains du quotidien** et de **mettre en place des RER métropolitains**.

La priorisation de cet objectif, le report à un horizon plus lointain de la réduction des temps de parcours à l'échelle régionale et de la construction de l'arc ferroviaire méditerranéen, **expliquent l'indépendance du projet des phases 1 & 2 LNPCA avec les phases 3 et 4**.

Les éléments constitutifs de la pièce G sont principalement des **éléments déjà présentés au public**, disponibles sur le site internet du projet depuis des années.

L'enquête publique porte donc uniquement sur le périmètre des phases 1 & 2, défini dans la décision ministérielle de décembre 2021, juridiquement validé par la CNDP lors de la dernière saisine de 2020, et qui a été approuvé par l'AE dans son avis rendu en novembre 2021.

Les commissaires enquêteurs sont donc saisis sur le projet des phases 1 & 2 et non sur les sections de ligne nouvelle.

La DUP, si elle était accordée, ne porterait que sur le projet des phases 1 & 2 et non sur les sections de ligne nouvelle.

Pour ces raisons qui séparent bien le projet actuel de l'ambition possible ultérieure l'introduction de la pièce G ne fragilise pas le projet des phases 1 & 2 soumis à l'enquête publique.

245- Dans certains articles de presse la commission a relevé que la participation de l'Europe, à hauteur de 20%, du financement du projet, était liée à un engagement ferme, dès le départ, de réaliser les phases 3 et 4 ; Ces informations sont-elles exactes ?

D'une part, l'Union européenne a déjà contribué au financement des phases 1 & 2 en subventionnant les études préalables à l'enquête publique du projet à hauteur de 6,2 M€ au titre du programme « Mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE) », sans indiquer que son concours financier au projet serait conditionné par la réalisation ultérieure des sections de lignes nouvelle

D'autre part, la désaturation des nœuds ferroviaires du réseau central du Réseau Transeuropéen de Transports (RTE-T) figure parmi les objectifs de l'UE en matière de développement des infrastructures ferroviaires européennes, au même titre que la création de lignes nouvelles en tant que chaînons manquants du RTE-T. Le projet des phases 1 & 2 s'inscrit dans cet objectif de désaturation en traitant les nœuds ferroviaires de Marseille, de Toulon et de la Côte d'Azur qui sont situés sur ce réseau central du RTE-T.

Enfin, le bilan socioéconomique positif du projet des phases 1 & 2 de la LNPCA (voir détail dans la pièce D "Évaluation socio-économique" du dossier d'enquête publique) est un atout pour l'obtention de financements européens dans le cadre du programme de Mécanisme pour l'interconnexion en Europe.

7.6.3. *Appréciation de la commission*

La Pièce A du dossier apporte des précisions sur la décision de la CNDP (Commission Nationale du Débat Public) déclinée en 2 parties :

- Les Phases 1 & 2 l'objet de l'enquête publique,
- Les Phases 3 & 4 prévues ultérieurement avec une nouvelle saisine de la CNDP.

La Pièce F concernant le protocole de financement indique également l'échéancier prévisionnel des travaux et les besoins de financement des phases 3 & 4.

La Commission estime que les éléments contenus dans ces 2 documents (pièces A et F) sont suffisamment explicites sur l'ambition et les objectifs généraux de la LNPCA à terme et ne voit pas l'intérêt d'avoir introduit la Pièce G « éléments d'information sur les sections de lignes nouvelles » des phases 3 et 4 dans le dossier.

Pour la Commission, les éléments développés par le Maître d'ouvrage dans le Mémoire des réponses apportées au PV de synthèse des observations ne sont pas suffisamment convaincants et solides pour la justification de l'insertion de la pièce G dans le dossier au regard de l'intérêt et du climat de l'enquête. Tous les intervenants qui ont contesté les phases 3&4 ont rejeté massivement le projet, souvent sans distinction des phases 1&2 et des phases 3&4, et ce notamment pour le public se trouvant dans les zones concernées par les sections nouvelles.

Le Maître d'ouvrage ne mentionne pas l'erreur matérielle dans l'intitulé de la Pièce G noté « Phases 1 & 2 » au lieu de Phases 3 & 4 sur la couverture du document et dans toutes les pages, erreur qui n'a pas facilité les échanges avec le public dans l'exposé du projet.

La Pièce G a été une source d'interprétations, d'ambiguïtés et de confusion pour le public, les associations et les élus qui ont manifesté leurs insatisfactions sur ce sujet.

Mais c'était une erreur de présenter dans la pièce G du dossier des ZPP Zones de Passage Préférentielles qui ont affolé les populations situées à proximité des zones concernées ; Cette confusion des projets a conduit dans de nombreux cas à un rejet total du projet y compris sur les premières phases.

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

7.7. MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME

7.7.1. Synthèse des observations sur la MECDU

7.7.1.1. Bilan de l'enquête

Communes	Nombre de contributions	Nombre d'observations
Marseille	9	10
Saint-Cyr-sur-Mer	5	5
Carnoules	1	1
Cannes	3	3
Autres	3	3

25 observations ont été déposées sur le dossier de la MECDU (Mise en Compatibilité des Documents d'Urbanisme) durant l'enquête :

- 15 observations sont déposées par des particuliers,
- 3 par des Associations, dont :
 - Association Saint-Cyr Citoyenne, Ecologique et Sociale,
 - Association la Lieutenante,
- 2 par des partenaires socio-économiques : SNCF Immo, RTE,
- 2 par des Mairies : Mairie de Cannes, Mairie de Saint-Cyr-sur-Mer.

Les chiffres ci-dessus ne comptabilisent que les requêtes formulées sur le dossier de la MECDU, lui-même. Sur le plan quantitatif, ces chiffres ne reflètent pas l'importance de certains thèmes qui se sont exprimés dans le cadre général du projet de DUP, mais qui ont des incidences directes sur la MECDU. Sur le plan qualitatif, on constate que les requêtes déposées sur la MECDU s'accompagnent de dossiers conséquents et détaillés.

Parmi les collectivités territoriales, plusieurs se sont exprimées sur le projet dans le cadre de l'examen conjoint, en soulignant des points sensibles du projet.

Deux communes ont déposé une contribution dans le cadre de l'enquête publique :

- La commune de Cannes qui renouvelle sa demande exprimée dans le cadre de l'examen conjoint, et demande de démontrer la nécessité de supprimer la protection des espaces verts de deux sites, l'un rue Braille, l'autre est le jardin privatif « Mer et Plage »
- La commune de Saint-Cyr-sur-Mer qui n'avait pas répondu dans le cadre de l'examen conjoint, dépose un dossier complémentaire sur l'OAP Pradeaux-gare

L'analyse reprend les thèmes majeurs évoqués :

- Emplacement des gares (OAP)
- Zonage et règlement
- Les espaces verts (EBC et EVP)
- Les ER Emplacements Réservés
- Autres sujets.

7.7.1.2. Emplacements des gares (OAP)

7.7.1.2.1. *Analyse et synthèse des observations*

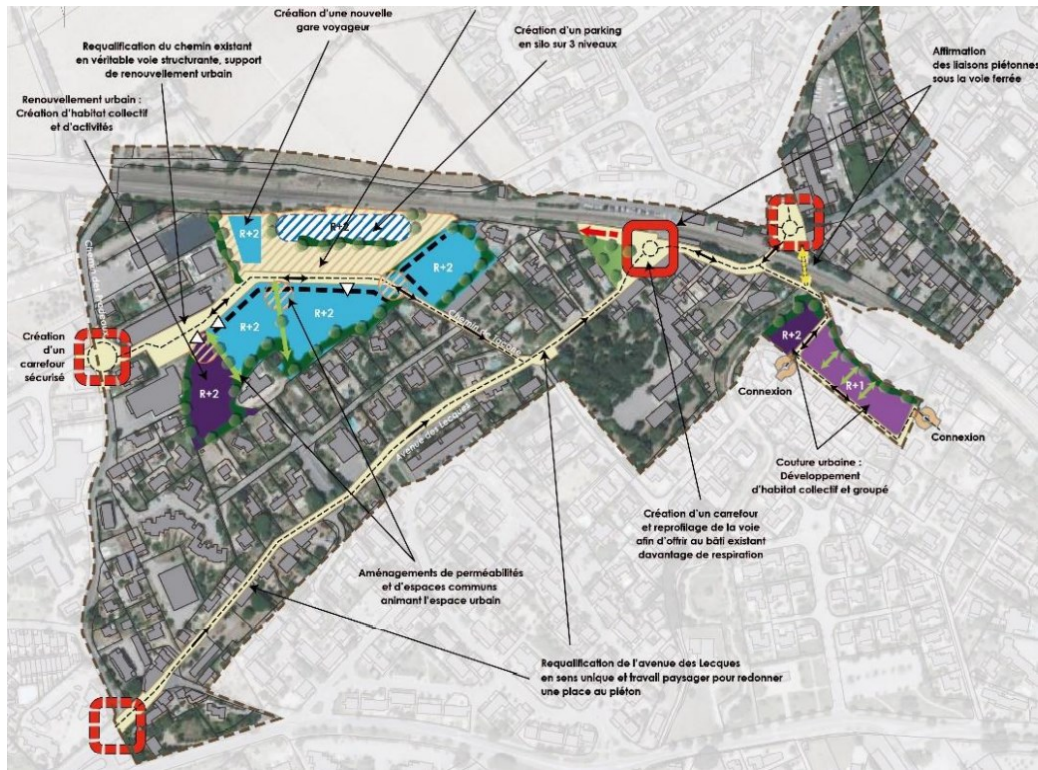
La gare de la commune de Saint-Cyr-sur-Mer est inscrite dans une OAP Orientation d'Aménagement et de Programmation, qui a donné lieu à un grand nombre de contributions qui contestent le projet de la gare, et conduisent certains à contester la mise en compatibilité du PLU.

Elles jugent les choix d'aménagement contestables et les arguments erronés.

Les impacts sur le quartier ne sont pas pris en compte : expropriation de plusieurs maisons, de logements et d'activités, impacts sur la circulation routière et la vie du quartier actuellement résidentiel. Nombreux sont les habitants qui demandent la prise en compte d'une solution alternative préalable à

- Mais aussi l'exclusion de la zone de parking au nord de la ligne de chemin de fer, devant la gare actuelle.

Par ailleurs, rien n'apparaît sur le point fondamental de l'accès au nouveau PEM Pôle d'Echange Multimodal.



Dans le dossier de la MECDU, le plan revu de l'OAP est présenté sans justification du déplacement de la gare, sans évaluation des incidences sur les logements existants de la zone (plusieurs démolitions) et sur la réduction du programme de logements neufs prévus dans le cadre du renouvellement urbain.

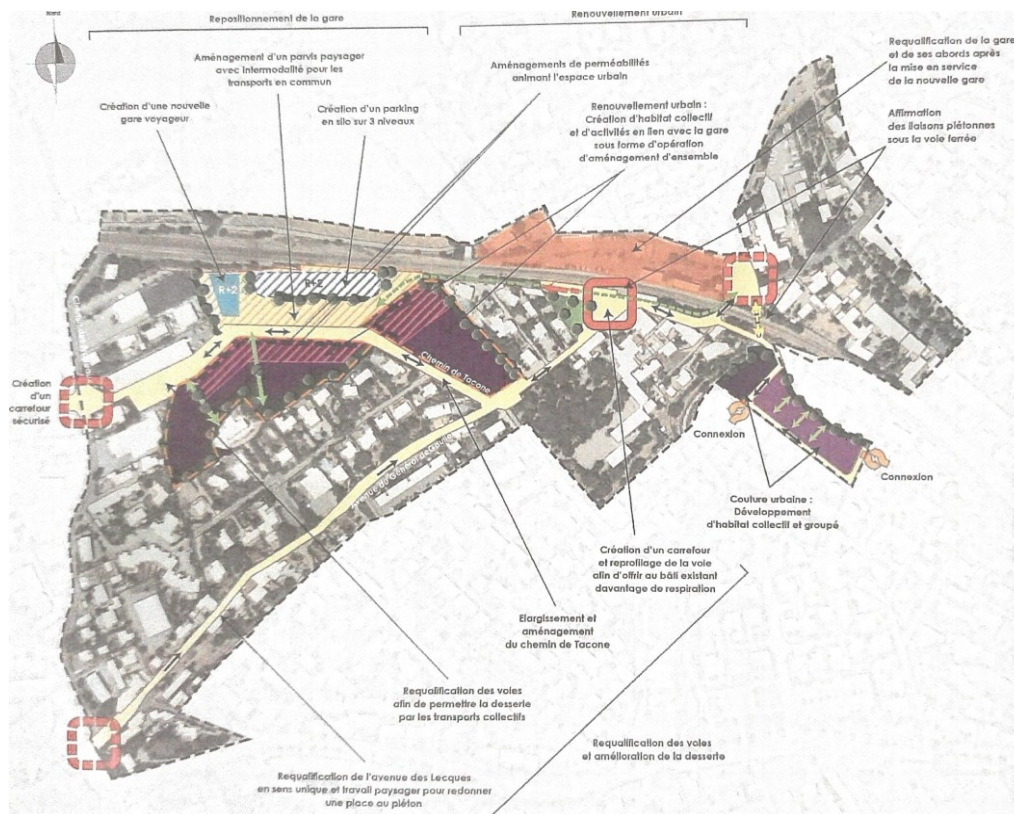
D'autre part, la commune de Saint-Cyr-sur-Mer est la seule commune qui n'a pas exprimé d'avis dans le cadre de l'examen conjoint préalable à l'enquête publique.

Complément apporté par la municipalité

Par courrier du 24 février 2022, Monsieur le maire de Saint-Cyr-sur-Mer fait plusieurs propositions, en particulier :

- Modification de l'emplacement réservé N°77 (voir plus loin) de façon à élargir jusqu'à 12,5 m le chemin de Taccone, unique accès au PEM Pôle d'Echange Multimodal.
- Maintien en double sens de l'avenue des Lecques vers le Nord à partir du chemin de Taccone
- Réservation pour des commerces, bureaux et services en lien avec la gare de tous les rez-de-chaussée face à la gare,
- Maintien dans l'OAP de la zone des parkings de la gare actuelle.

Ces modifications amènent au schéma de l'OAP suivant :



La solution alternative proposée par le groupe citoyen « Saint-Cyr citoyenne, écologique et sociale » a fait l'objet d'une étude comparative présentée dans le dossier de DUP et dont les conclusions sont présentées ci-après.

7.7.1.2.3. Questions de la commission et réponses du Maître d'Ouvrage

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

La solution alternative présentée par le groupe citoyen « Saint Cyr citoyenne, écologique et sociale » lors de l'enquête publique a fait l'objet d'une analyse comparative entre la solution proposée et la solution alternative. Un plan de type PGT a été produit pour la solution alternative. La synthèse de l'étude comparative est présentée ci-après :

Les deux options répondent à deux logiques d'aménagement du territoire contrastées : la solution Pradeaux Gare présentée à l'enquête s'inscrit dans une logique de reconstruction de la ville sur elle-même, économe de l'espace naturel, et qui privilégie l'usage des modes actifs. La proposition de l'association privilégie l'accessibilité voiture et l'extension sur une friche.

La proposition des associations conduit à :

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

Pour ces raisons, le MOA considère que la solution présentée à l'enquête qui est le résultat de deux concertations et de 5 sites ou variantes déjà étudiées pour le terminus Ouest reste la solution de référence.

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

« Les compléments apportés par la commune de Saint-Cyr-sur-Mer s'inscrivent parfaitement dans le cadre du projet LNCPA. Celui-ci est en lien avec l'évolution/mutation du quartier Pradeaux-Gare souhaité par la commune dans le cadre de son PLU en vigueur, ainsi que dans le PADD débattu de son PLU en cours de révision. Les réflexions portées dans l'OAP s'articulent en complément du projet LNCPA de relocalisation de la gare en veillant à faciliter l'accessibilité et l'interconnexion du futur pôle multimodal avec les quartiers urbains environnant et en favorisant le renouvellement urbain ».

7.7.1.2.4. Commentaires de la commission

Le projet de MECDU tel qu'il est présenté à l'enquête demande de modifier une OAP pour l'adapter au projet LNCPA. Or cette OAP s'implante sur un site de renouvellement urbain, réduit le programme de logements prévu et entraîne la démolition de plusieurs logements sans justification et sans prise en compte des incidences dans l'évaluation environnementale.

Le projet présenté par la commune et débattu dans le cadre de la révision du PLU selon le Maître d'ouvrage, a l'avantage d'être plus étayé. Il présente un argumentaire et une évaluation des incidences du projet. Il est intéressant car il prend en compte, à la fois ce qui est indispensable au projet ferroviaire et ce qui relève de l'aménagement global, l'un n'allant pas sans l'autre.

Notons que le maintien dans l'OAP des parkings actuels de la gare pourrait être très utile afin de pallier l'insuffisance possible du parking à étage du PEM. Si l'accès à la gare par le nord était retenu, il serait ainsi possible de prévoir un cheminement facile pour piétons et vélos.

La Commission est favorable à la prise en compte des dispositions présentées par le Maire de Saint-Cyr-sur-Mer à l'enquête dans le dossier de MECDU.

7.7.1.3. Zonages et règlement

7.7.1.3.1. Analyse et synthèse des observations

Quelques particuliers viennent demander des informations sur le zonage, sur les emprises et donnent leur référence cadastrale.

7.7.1.3.2. Eléments de réponse figurant au dossier

Zonage

Les MECDU par commune énumèrent les changements de zonage en les illustrant par des extraits de plans qu'il est impossible de situer sur la commune.

Le dossier ne comprend aucune localisation d'ensemble sur des plans à l'échelle des PLU ou PLUi.


Les changements de zonage sont pourtant nombreux :

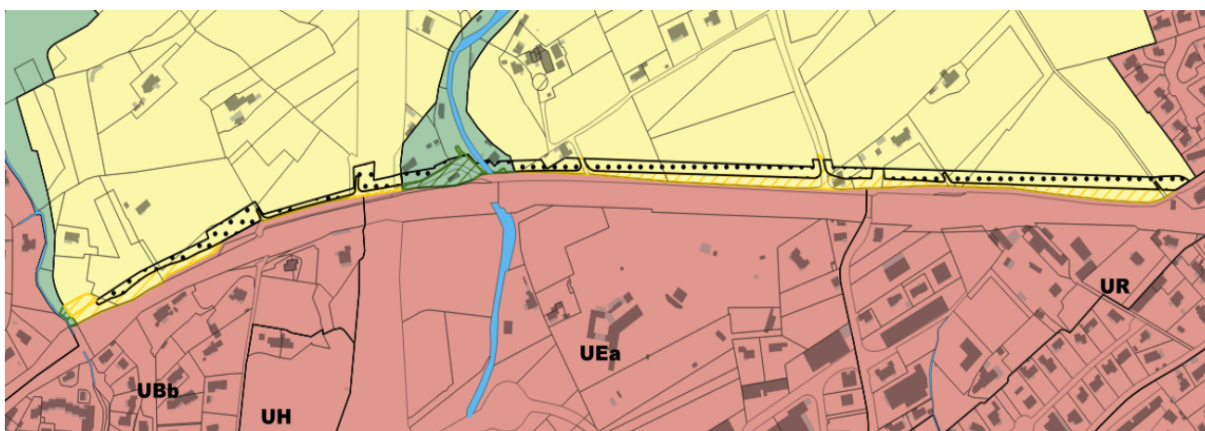
- MARSEILLE Pas de modification des zones
- SAINT-CYR-SUR-MER Emprises sur zone A et N
Agrandissement de zones U
- LA GARDE Réduction de la zone A
Agrandissement de la zone UI
- LA CRAU Réduction de la zone A
Agrandissement de la zone UZ

- CARNOULES Réduction des zones A, U, AU
Agrandissement des zones UF, N
- CANNES Pas de modification des zones

Les chiffres des modifications effectuées sont annoncés en fin de la MECDU, mais restent partiels. Ils ne font le bilan que des zones N, A et des Espaces verts, mais pas de bilan des zones U.

Quelques dossiers comprennent des plans des projets de changements de zonage mais à des échelles trop petites pour faire une corrélation avec les PLU et répondre précisément aux questions posées lors de l'enquête.

Par exemple, ci-dessous : plan p24 de la pièce E du dossier (MECDU Saint-Cyr-sur-Mer)
Zones agricole (A) en jaune, Zones urbaines (U) en rose, zones naturelles (N) en vert. Instauration d'un périmètre de travaux devant retrouver un usage agricole après travaux 



Pourtant le dossier lui-même précise que :

« Les Plans Locaux d'Urbanisme sont extrêmement précis et leurs pièces graphiques sont établies sur fond cadastral. Directement opposables aux tiers, ce sont ces documents qui servent de référence réglementaire lors de l'instruction des procédures d'urbanisme (permis de construire notamment). La conduite de l'analyse de la compatibilité d'un PLU avec les opérations envisagées impose donc une superposition précise des aménagements avec les pièces graphiques du Plan. »

Règlement

Dans toutes les communes, le règlement est adapté pour permettre les travaux de la ligne LNPCA, mais aussi les zones de travaux temporaires.

« Les modifications apportées au règlement pour autoriser les travaux dans les zones traversées sont introduites comme des « règles dérogatoires qui permettent un ensemble de mesures supplémentaires (pistes d'accès, installations, aménagements, constructions temporaires, dépôts de matériaux, affouillements et exhaussements de sol), non soumises aux règles de gabarit habituelles (emprises, hauteurs, reculs...) pour les équipements ferroviaires liés au projet des phases 1 & 2. »

Les adaptations du règlement sont faites dans les dispositions générales et dans les zones urbaines traversées par le projet. On peut supposer que la nouvelle réglementation s'applique de ce fait à des zones assez vastes, bien que l'absence de tableau récapitulatif des surfaces ne permette pas de mesurer cet impact.

7.7.1.3.3. Questions de la commission et réponses du Maître d'ouvrage

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

Le Maître d'ouvrage confirme que l'ensemble des éléments de surfaces pouvant subir une modification de classement est listé dans le tableau situé en fin de dossier.

Parmi les surfaces agricoles déclassées, le dossier distingue les zones agricoles réellement impactées, des zones agricoles qui ne sont plus cultivées. Les zonages de PLU ne correspondent pas forcément à la réalité du terrain, aussi les surfaces peuvent être déclassées sans impact.

Une synthèse des surfaces agricoles est présentée commune par commune dans le tableau ci-après :

Nom de la commune	Surface agricole déclassée (ha)	Surface agricole effectivement exploitée impactée (ha)
Marseille	0	0
Saint-Cyr	0,82	0,4
La Garde	2,28	0
La Crau	1,18	0
Carnoules	0,67	Marginal*
Cannes	0	0
TOTAL	4,95 ha	< 1 ha

*à ce stade des études, il est difficile d'établir avec précision la surface impactée. Elle est estimée actuellement à quelques mètres carrés.

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

« Les modifications apportées au règlement permettent la réalisation de chantiers en zone U et AU, mais la limite également et l'encadre : principe de proportionnalité, intégration paysagère, prise en compte des risques » ... « Cela représente d'ores et déjà un engagement fort »

« La localisation, ou les propositions de localisation des bases travaux sont présentées dans le 1.3.1 de chaque cahier territorial et seront affinées dans les études ultérieures et avec les entreprises de travaux. Toutefois, les contraintes en milieu urbain pouvant de plus être évolutives dans le temps, il convient de conserver une marge de manœuvre permettant de ne pas remettre en cause la pérennité du chantier ».

7.7.1.3.4. Commentaires de la commission

Le dossier tel qu'il est présenté est assez éloigné des règles des PLU et PLUi auxquelles il prétend s'imposer :

- Il ne présente pas de plans précis des modifications demandées par la MECDU, à l'échelle du PLU et de la parcelle,
- Il ne dresse pas le bilan des changements de zones « réglementaires » inscrites au PLU, avant et après la MECDU, quelle que soit l'appréciation de la pertinence de son classement par le Maître d'ouvrage,
- De plus, le règlement pourrait être amélioré en introduisant une contrainte de distance pour que les zones de travaux restent proches des ouvrages ferroviaires, comme dans les zones A du Var. Cette solution atténuerait les incertitudes sur la localisation des zones de travaux.

Sans ces éléments, il va être difficile de traduire les dispositions des MECDU dans les PLU et PLUi.

Pourtant, le Maître d'ouvrage a été alerté à plusieurs reprises sur ce point :

- Lors de la réunion d'examen conjoint qui s'est tenue le 19 octobre 2021, la Métropole Aix Marseille Provence a souligné l'insuffisance des plans et a demandé à SNCF de produire des cartes des zones de travaux permettant de visualiser les impacts sur chacun des espaces concernés et en faciliter la lecture.
- Lors de cette même réunion, la DDTM 13 a demandé de joindre au dossier d'enquête, les planches du PLUi rectifiées (planches avant MECDU et planches de la MECDU). Invitant SNCF R à se rapprocher de la Métropole et de la Ville de Marseille pour échanger sur le zonage le plus adapté.

SNCF Réseau a déclaré être en capacité de superposer le plan général des travaux avec le zonage du PLUi.

Lors de la seconde réunion d'examen conjoint qui s'est tenue le 15 novembre 2021, la Ville de Marseille a demandé que les zones de chantier soient localisées en dehors des EBC et EVP.

SNCF Réseau a déclaré que des modifications pourraient être faites à l'issue de l'enquête.

En conclusion, les plans et les bilans chiffrés fournis dans la MECDU doivent être beaucoup plus précis pour s'imposer aux PLU.

Une attention particulière doit être portée aux adaptations du règlement pour resserrer les zones de travaux à proximité des ouvrages, afin d'en réduire les impacts qui peuvent être conséquents.

7.7.1.4. Espaces verts

7.7.1.4.1. Analyse et synthèse des observations

La suppression d'espaces verts est le sujet qui mobilise le plus d'observations (13 observations) : 9 portent sur Marseille (chemin de Saint Jean du Désert) et 2 portent sur la bifurcation Cannes-Grasse, et 1 sur le jardin privatif « Mer et plages ». Les habitants contestent la suppression d'espaces verts aux abords de l'emprise stricte du projet. La commune de Cannes remet en cause la suppression d'espaces verts et demande leur compensation au m² près.

7.7.1.4.2. *Eléments de réponse figurant au dossier*

Le Maître d'ouvrage indique que « l'approche la plus légère consiste à supprimer des éléments graphiques lorsqu'ils sont directement impactant, c'est-à-dire situés dans les emprises définitives ou qu'ils bloquent de manière plus globale l'exécution des travaux ».

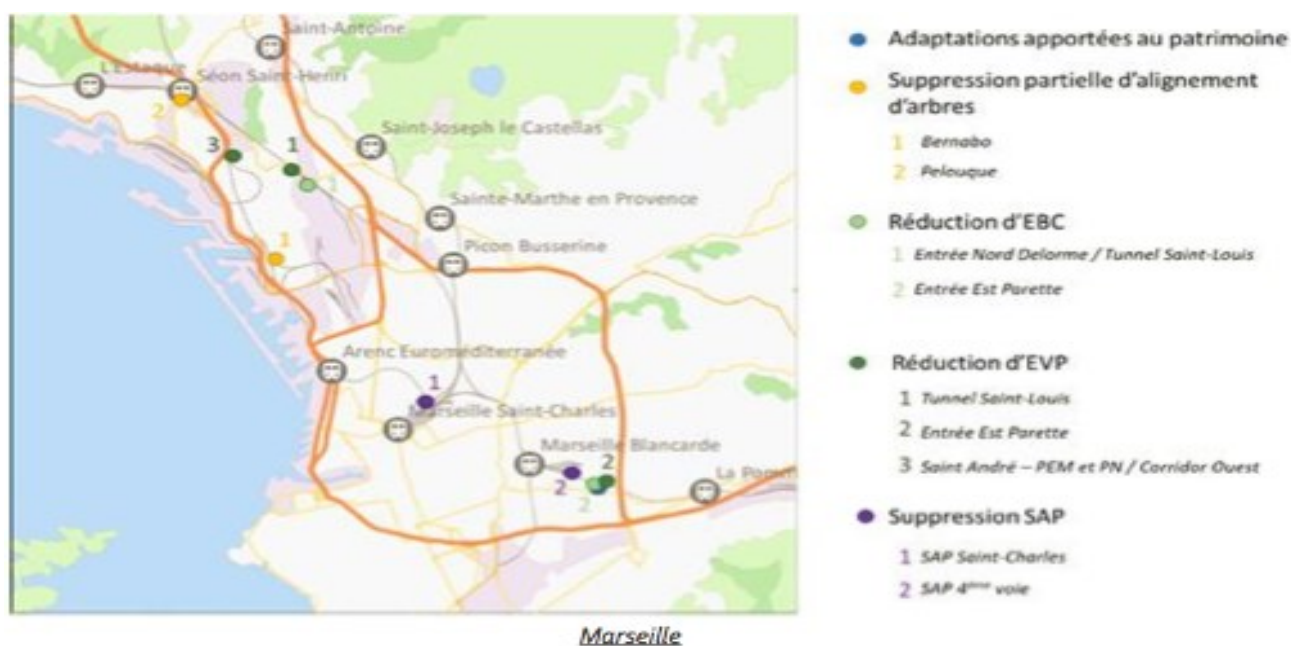
Les espaces verts concernés sont énumérés sur des plans de détail mais sans localisation sur un plan d'ensemble qui permettent de les situer.

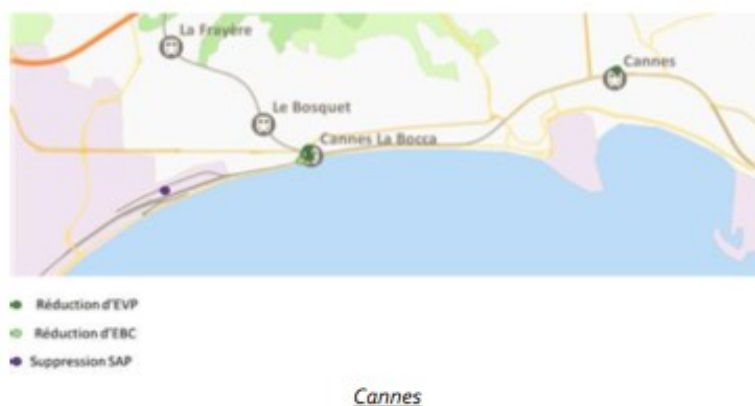
Le dossier n'indique pas systématiquement de quelle contrainte il s'agit pour chaque suppression d'EBC, d'EVP ou d'arbres remarquables (emprise, passage, zone de dépôt, etc....), ce qui suscite des contestations.

7.7.1.4.3. *Questions de la commission et réponses du Maître d'ouvrage*

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

Les cartes suivantes présentent la localisation des zones de prescriptions du PLU qui sont modifiées par la MECDU. Sont localisées les adaptations apportées au patrimoine, les suppressions d'alignements d'arbres, la réduction des EBC (Espaces Boisés Classés) et des EVP (Espaces verts Protégés), ainsi que la suppression des SAP (Servitudes d'Attente de Projet).





Pour rappel, la déclaration d'utilité publique du projet emportera approbation des nouvelles dispositions des documents d'urbanisme de toutes les communes et intercommunalités concernées conformément aux articles L.143-50 et L.153-59 du code de l'urbanisme.

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

Toutes les solutions seront recherchées en phase travaux pour ne pas avoir à mobiliser les espaces des EVP. SNCF Réseau s'engage à associer la Ville et les riverains dans les phases ultérieures d'études pour partager toutes les solutions possibles d'organisation des travaux, et justifier, si nécessaire, une éventuelle emprise sur ces jardins.

Le bilan des espaces verts supprimés et créés, est présenté dans la Pièce C2 – Cahier territorial de Cannes la Bocca, chapitre 4.3.7, page 195 :

- Cannes La Bocca : 2 920 m² créés / 0 m² impactés,
- Bifurcation Cannes-Grasse : 4 655 m² créés / 4 775 m² impactés,

Bilan positif de 2 800 m² d'espaces verts créés.

7.7.1.4.4. Commentaires de la commission

Le dossier mérite un inventaire plus précis et argumenté des espaces verts détruits.

S'il s'agit d'un espace vert situé sur l'emprise des rails, des mesures de compensation peuvent être envisagées compte-tenu des surfaces assez réduites concernées.

S'il s'agit d'un espace vert gênant pour les zones de travaux ou pour les accès aux chantiers, il peut être reconstitué en fin de travaux.

Mais s'il s'agit d'un EBC Espace Boisé Classé, qui présente un enjeu environnemental fort du fait de sa rareté en zone urbanisée, et qui n'aura plus aucune valeur en fin de travaux, tout doit être mis en œuvre pour le préserver.

Lors de la réunion d'examen conjoint du dossier de DUP qui s'est tenue le 19 octobre 2021,

- La Métropole Aix Marseille Provence a demandé confirmation sur la renaturation des espaces verts détruits lors de la phase travaux.
- La Ville de Marseille s'est déclarée soucieuse de la nature en ville importante pour son rôle d'espace social et demande d'afficher que les espaces supprimés seront recréés. Le projet doit garantir les replantations.
- La Région a souligné que l'un des objectifs du STRADDET est de favoriser la nature en ville et a demandé également des garanties.

Lors de la seconde réunion d'examen conjoint qui s'est tenue le 15 novembre 2021, et en réponse à la SNCF R qui déclare que, « à ce jour, les espaces verts mobilisés pour les travaux ne sont pas encore précisés, et qu'ils seront restitués après les travaux » :

- La Ville de Marseille demande que les zones de chantier soient localisées en dehors des EBC et EVP,
- Il reviendra à la Métropole Aix Marseille Provence, après travaux de réinscrire les EBC et les EVP au PLUi.

7.7.1.5. Emplacements réservés

7.7.1.5.1. *Analyse et synthèse des observations*

Le dossier propose une liste des ER Emplacements Réservés à supprimer dans la MECDU.

La suppression de l'ER 59 à Saint-Cyr-sur-Mer a fait l'objet d'une observation car cet ER nécessaire à l'élargissement du pont SNCF du quartier de la gare (plate-forme de 11m) est supprimé sans aucune justification.

L'ensemble de la suppression des ER (Emplacements Réservés) suscite des questions de la commission d'enquête.

7.7.1.5.2. *Éléments de réponse figurant au dossier*

Le dossier procède pour les ER comme pour les EBC, un examen détaillé par emplacement sans localisation d'ensemble, ce qui rend difficile leur repérage.

Les surfaces concernées sont néanmoins assez précises et préfigurent l'emprise du projet que les riverains souhaiteraient connaître.

7.7.1.5.3. *Questions de la commission et réponses du MOA*

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

« Entre la suppression de ces ER et l'expropriation, aucune disposition n'est prévue pour limiter les projets sur les terrains nécessaires à la réalisation du projet (hormis les règles des PLU en vigueur). Les ER

constituent des servitudes » ... « au profit d'un projet public » ... « Dans ces conditions, un simple changement de bénéficiaire de l'ER n'est pas possible car il s'agit d'un projet différent. La suppression/réduction des ER existants est donc impérative ».

« Le remplacement des ER existants pour en créer de nouveaux (dont l'objet serait officiellement le projet LNPCA et le bénéficiaire SNCF Réseau) serait envisageable sur les terrains privés présentant un risque de mutation ».

7.7.1.5.4. Commentaires de la commission

La Commission considère que l'ER 59 à Saint-Cyr-sur-Mer nécessaire à l'élargissement du pont, qui est l'accès principal au PEM, Pôle d'Echange Multimodal, fait partie intégrante du projet et doit être maintenu.

Dans le même esprit de coordonner la construction du PEM et de ses accès, la commission d'enquête appuie la demande de modification de l'ER 77 par la municipalité, afin d'élargir à 12,5 m cet accès essentiel.

7.7.1.6. Autres

7.7.1.6.1. Analyse et synthèse des observations

3 observations sont hors sujet :

- RTE adresse un dossier pour la prise en compte de ses ouvrages dans l'établissement du projet,
- La SNCF Immo demande une modification du règlement,
- Les habitants du lotissement de la Lieutenante demandent l'inscription d'une ZPP Zone de Passage Préférentielle au SCOT Var-Estérel-Côte d'Azur, car l'urbanisation progresse rapidement et risque à terme d'entraîner la modification du tracé actuellement retenu.

7.7.1.6.2. Eléments de réponse figurant au dossier

Une analyse des réseaux existants a été menée pour chaque opération, (cf. cahiers territoriaux § 3-etat initial de l'environnement/§ 3.2.7 réseaux et servitude d'utilité publique).

7.7.1.6.3. Questions de la commission et réponses du Maître d'Ouvrage

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

« L'analyse des réseaux existants a inclus les réseaux existant de RTE ».

221 - Quelles précisions apporter sur la demande de SNCF Immo, qui n'est pas évoquée dans le dossier ?

« En phase 1, le relogement des activités SNCF présentes sur Abeille, relogement nécessaire pour la réalisation du bloc Est, conduit à réaliser un immeuble cours des Pierres (dans des emprises SNCF) pour accueillir ces activités déplacées. Cet immeuble, d'une capacité d'environ 150 personnes, était initialement prévu en R+2 à l'emplacement de bâtiments modulaires et d'un bâtiment ancien (cf. la localisation du bâtiment dans le PGT Bloc Est et Libération Abeilles phase 1 dont un extrait est repris ci-dessous). Lors de la dépose du permis de démolir, l'Architecte des Bâtiments de France (ABF) a émis le 12/07/2021 un avis négatif sur la démolition du bâtiment qui était une ancienne maison de gardien (cf. image ci-dessous).

Bien que cet avis soit uniquement consultatif, il a été recherché une solution alternative qui permet de conserver ce bâti. La solution proposée consiste, compte tenu de la surface limitée cours des Pierres, à prévoir

un immeuble neuf en R+3 sur une surface réduite pour garder la même capacité d'accueil. Cette solution nécessite de modifier le PLU qui n'autorise pour cette parcelle que des constructions en R+2 au maximum (H 10m), d'où la note et le courrier transmis par SNCF Immo dans le cadre de l'enquête publique, afin que ce complément de modification au PLU puisse être pris en compte et intégré dans le projet.

Le MO « SNCF Réseau » souhaite donner suite à cette demande de modifier le PLU dans les phases ultérieures ».

7.7.1.6.4. Commentaires de la commission

La requête de la SNCF Immo ne peut pas être instruite par la Commission car :

- Elle ne porte pas sur une partie d'intérêt public du projet,
- Elle ne peut pas être traitée isolément,
- Toute adaptation du règlement de la zone relève des instances compétentes.

7.7.1.7. Appréciation de la commission d'enquête

Les observations émises lors de l'enquête sur les MECDU, soulèvent les points sensibles du dossier.

Elles ont donné lieu à un large débat sur la commune de Saint-Cyr-sur-Mer dépassant largement le strict cadre de la MECDU. Le dossier de la MECDU se doit d'expliquer la cohérence du projet avec les orientations de l'aménagement de l'OAP et d'en évaluer les incidences, ce qui n'était pas développé dans le dossier d'enquête. Les compléments apportés par la municipalité répondent à ces exigences et permettent de préciser les conditions d'accueil du projet. Toutefois, plusieurs aspects dépassent largement le cadre strict du projet LNPCA.

Les questions du public sur la localisation des emprises précises du projet ont soulevé le problème de l'insuffisance des plans : trop partiels, trop petits, difficilement lisibles, et ne permettant pas d'avoir une vision d'ensemble. Cette difficulté de localisation, ajoutée à la très grande ampleur du projet, a été fortement ressentie par les commissaires-enquêteurs lors de l'enquête.

De plus, les dossiers de MECDU ne décrivant que très sommairement les modifications de zonage, et ne comportant pas de bilan des surfaces, ne permettent pas d'apprécier l'importance des changements.

Toutefois, dans toutes les communes, l'adaptation du règlement pour permettre la réalisation du projet est la mesure la plus importante de la MECDU. On peut réduire les changements de zonage, (il n'y a d'ailleurs aucun changement de zonage sur les communes de Marseille et de Cannes), si l'on adapte le règlement de toutes les zones traversées. Cette mesure largement utilisée conduit à autoriser les travaux liés à la LNPCA. Elle est intégrée à la fois dans les dispositions générales et dans le règlement des zones traversées, ce qui conduit à étendre les possibilités de zones de travaux à l'ensemble des surfaces des zones traversées.

A l'image de ce qui a été fait sur les zones agricoles du Var, la Commission d'enquête s'interroge sur la possibilité de réduire la possibilité d'implantation de zones de chantier aux abords même des ouvrages ferroviaires dans toutes les zones traversées, pour limiter les nuisances, liées en particulier au trafic des engins de chantier.

La mobilisation d'espaces verts tout au long de l'itinéraire du projet a soulevé de nombreuses réactions du public et des personnes publiques (communes, Métropoles). La commission regrette que tous ces espaces verts soient traités sur le même plan : EBC Espaces Boisés Classés, EVP Espaces Verts Protégés, Alignements d'arbres.

Lorsqu'ils sont situés sur l'emprise même du projet, leur destruction est inévitable et peut donner lieu à compensation. Mais lorsqu'ils sont situés aux abords de l'emprise, sur des zones potentielles de travaux, leur suppression est beaucoup plus contestable.

De plus, la destruction d'un EBC Espace Boisé Classé qui représente des décennies de nature est une perte irremplaçable, par rapport à des espaces verts qui peuvent être reconstitués en fin de travaux.

La Commission préconise une prise en compte de ces critères pour une préservation optimale des EBC.

Pour les six communes concernées, Marseille, Saint-Cyr-sur-Mer, Carnoules, La Garde, La Crau, Cannes, en dehors de ces quatre points sensibles qui sont ressortis de l'enquête : OAP, zonage, règlement écrit et espaces verts, la Commission d'enquête ne relève aucune remarque sur les autres pièces des dossiers de la MECDU.

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

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

ANNEXES : LISTE DES PIÈCES COMPOSANT LE FASCICULE 2

Le fascicule 2 se compose de toutes les ANNEXES du Fascicule 1. Compte-tenu du nombre important de pièces et de la taille de certaines de ces pièces, le Fascicule 2 est uniquement disponible en version numérique, joint au présent rapport sous la forme d'une clé USB.

1. Désignation de la commission d'enquête
Lettre du préfet 13 au TA
Désignation de la commission par le TA
Notification du préfet 13 aux commissaires enquêteurs
2. Arrêté interdépartemental d'ouverture de l'enquête
3. Présence des pièces réglementaires dans le dossier
4. Autres courriers et textes officiels
Lettre autorité organisatrice à collectivités territoriales : dépôt dossier LNPCA et demande avis
Lettre du ministre des Transports au maître d'ouvrage
Ordonnance création LNPCA
5. Plan détaillé du dossier
6. Bilan de communication : Parutions réglementaires dans la presse et publicité complémentaire
7. Avis des Personnes Publiques Associées
Avis de l'Autorité environnementale (Ae)
Avis Secrétariat Général pour l'investissement (SGPI)
Avis des collectivités territoriales avant enquête
8. Permanences des commissaires enquêteurs
9. Procès-verbal de synthèse
10. Mémoire en réponse du maître d'ouvrage aux questions posées
Réponses du maître d'ouvrage
Notes thématiques associées aux réponses :
Dénivellation Cannes-Grasse
Gare Cannes marchandises
Elargissement tunnel Saint Louis
Saint André
Saint-Cyr-sur-Mer
Risques naturels en Côte d'Azur
Phases 3 et 4
11. Contributions reçues par courrier postal hors délai
12. Contributions reçues en cours d'enquête
13. Comptes-rendus des contacts extérieurs en cours d'enquête
14. Tableau des correspondances, nom des déposants et numéros des observations
15. Avis de la CDNPS 06 et PV conjoints