

LIGNE NOUVELLE PROVENCE-CÔTE D'AZUR

# DOSSIER DE SAISINE DE LA COMMISSION NATIONALE DU DÉBAT PUBLIC

SEPTEMBRE 2015



**SNCF**  
RÉSEAU

*Par l'effet de la loi n°2014-872 du 4 août 2014 portant sur la réforme ferroviaire, RFF devient SNCF Réseau depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2015.*

# SOMMAIRE

<b>1</b>	<b>HISTORIQUE DU PROJET ET OBJET DU DOSSIER DE SAISINE</b>	<b>4</b>
1.1	HISTORIQUE DU PROJET	5
1.2	OBJET DU DOSSIER DE SAISINE	6
<b>2</b>	<b>LE DÉBAT PUBLIC : LE PROJET DE LGV PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR PRÉSENTÉ EN 2005</b>	<b>8</b>
2.1	LES GRANDS OBJECTIFS ET CARACTÉRISTIQUES DU PROJET	9
2.2	UNE PARTICIPATION IMPORTANTE ET DE RICHES ÉCHANGES	11
2.2.1	L'organisation du débat public et la participation	11
2.2.2	Les enseignements du débat public : le bilan de la CNDP	11
2.3	LES SUITES DU DÉBAT PUBLIC : DÉCISIONS SUR LE PROJET ET INFORMATION DU PUBLIC	12
<b>3</b>	<b>LES ÉTUDES COMPLÉMENTAIRES RÉALISÉES ENTRE 2006 ET 2009</b>	<b>14</b>
3.1	SYNTHÈSE DES ÉTUDES COMPLÉMENTAIRES	16
3.2	DISPOSITIF DE CONCERTATION COMPORTANT UNE "CHARTRE DE CONSULTATION DES ACTEURS ET D'INFORMATION DU PUBLIC"	17
3.3	LA DÉCISION DU MINISTRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE DU 11 FÉVRIER 2009	17
3.4	LES CONCLUSIONS DU RAPPORT DU SECRÉTARIAT PERMANENT	18
3.5	LA DÉCISION DU MINISTRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'AMÉNAGEMENT DU 29 JUIN 2009	19
3.6	LANCEMENT DES ÉTUDES DE PHASE 1 SUR LE SCÉNARIO MÉTROPOLIS DU SUD	20
<b>4</b>	<b>LA DÉMARCHE D'ÉTUDES ET DE CONCERTATION PRÉALABLE À L'ENQUÊTE PUBLIQUE (2010-2015)</b>	<b>22</b>
4.1	LES ÉTAPES DES ÉTUDES DE PRÉPARATION DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE	23
4.1.1	La démarche d'étude	23
4.1.2	La gouvernance	24
4.2	L'INFORMATION ET LA CONCERTATION	25
4.2.1	L'organisation et les instances de concertation	25
4.2.2	Une charte de la concertation partagée avec les acteurs	26
4.2.3	Le garant de la concertation : un rôle actif de veille et de recommandation	26
<b>5</b>	<b>LES ÉTUDES DE PHASE 1 ET LA CONCERTATION POUR DÉFINIR DES OPTIONS DE PASSAGE</b>	<b>28</b>
5.1	LE CONTENU DES ÉTUDES	29
5.2	LE PROCESSUS DE CONCERTATION DE 2011	31
5.2.1	Le dialogue avec les élus du territoire et la participation du public	31
5.2.2	Le bilan de la concertation établi par le garant	32
5.3	LES APPORTS DE LA CONCERTATION AU PROJET	33
5.3.1	entre Marseille et Nice	33
5.3.2	entre Nice et l'Italie	34
<b>6</b>	<b>LES ÉTUDES DE PHASE 1 : LA PRISE EN COMPTE DU GRENELLE DE L'ENVIRONNEMENT ET DU RAPPORT DE LA COMMISSION MOBILITÉ 21</b>	<b>36</b>
6.1	LA LOI GRENELLE ET LE SCHÉMA NATIONAL DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT	37
6.2	LE RAPPORT DURON DE LA COMMISSION MOBILITÉ 21 DU 27 JUIN 2013 : LA DÉFINITION DES PRIORITÉS POUR LE PROJET LN PCA	37
<b>7</b>	<b>LES ÉTUDES DE PHASE 1 : LES DÉCISIONS DU MINISTRE SUR LES ZPP DE PRIORITÉ 1 ET DE PRIORITÉ 2</b>	<b>40</b>
7.1	L'INFORMATION ET LA CONSULTATION SUR LA ZONE DE PASSAGE PRÉFÉRENTIELLE DE PRIORITÉ 1	41
7.1.1	L'information et la consultation des élus	41
7.1.2	L'information et la consultation du public	41
7.2	LA DÉCISION SUR LA ZPP DE PRIORITÉ 1 DU 7 MAI 2014	42
7.3	L'INFORMATION ET LA CONSULTATION SUR LA ZONE DE PASSAGE PRÉFÉRENTIELLE DE PRIORITÉ 2	43
7.3.1	L'information et la consultation des élus	43
7.3.2	L'information et la consultation du public	43
7.4	LA DÉCISION SUR LA ZPP DE PRIORITÉ 2 DU 13 AVRIL 2015	44
<b>8</b>	<b>L'ÉVOLUTION DU PROJET DEPUIS LE DÉBAT PUBLIC DE 2005</b>	<b>46</b>
8.1	LE PROJET DE LIGNE NOUVELLE PROVENCE-CÔTE D'AZUR AUJOURD'HUI (2015)	47
8.2	QUELLE ÉVOLUTION DU PROJET DEPUIS LE DÉBAT PUBLIC DE 2005 ?	53
8.2.1	Une comparaison du projet entre 2005 et 2015	53
8.2.2	Les principales conclusions	57
<b>9</b>	<b>PROPOSITIONS POUR LA SUITE DES ÉTUDES SELON DEUX HYPOTHÈSES</b>	<b>62</b>
9.1	HYPOTHÈSE 1 : LA CNDP DÉCIDE UN NOUVEAU DÉBAT PUBLIC	63
9.2	HYPOTHÈSE 2 : LA CNDP DÉCIDE QUE LE MAÎTRE D'OUVRAGE POURSUIT LA CONCERTATION JUSQU'À L'ENQUÊTE D'UTILITÉ PUBLIQUE	65
9.2.1	La concertation sur les pôles d'échanges multimodaux et les tracés	65
9.2.2	L'information et l'échange à destination du grand public sur les enjeux et les priorités de réalisation du projet	67



# 1

## HISTORIQUE DU PROJET ET OBJET DU DOSSIER DE SAISINE

# 1.1 HISTORIQUE DU PROJET

Un débat public s'est tenu sur le projet "LGV Provence-Alpes-Côte d'Azur" entre le 21 février et le 8 juillet 2005.

La question posée était pourquoi, comment et où réaliser le projet de ligne nouvelle. Une vingtaine de scénarios ont été présentés et discutés au débat et trois scénarios ont été approfondis : 2 dans la famille Côte d'Azur et 1 dans la famille Métropoles du Sud.

Le bilan de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) en date du 20 juillet 2005, mentionne que l'opportunité de la ligne a été très largement validée au cours du débat. Au-delà des divergences sur le tracé, le débat a fait émerger différentes conceptions de l'aménagement du territoire, avec un accord unanime sur la nécessité de réaliser un système ferroviaire performant qui permette un véritable saut d'offre en faveur du mode ferroviaire, mais aussi la nécessité que le projet soit inspiré et justifié par des préoccupations d'aménagement du territoire. En particulier, la nécessité du développement prioritaire des transports du quotidien, TER et la desserte rapide des grandes métropoles de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur a été mise en avant.

Pour tenir compte de cette inflexion importante de priorisation des objectifs du projet, RFF (SNCF Réseau), a conduit à la suite du débat public des études complémentaires entre 2006 et 2008, en prenant comme référence la LGV desservant successivement les métropoles littorales qui répondait le mieux aux souhaits exprimés lors de ce débat.

Ces études complémentaires ont été réalisées en s'appuyant sur un dispositif de concertation très large, associant les élus, les associations, les organismes consulaires et le public.

Ce dispositif comportait notamment une "charte de consultation des acteurs et d'information du public". Philippe Marzolf le garant nommé le 26 juillet 2006 par la CNDP, a été chargé de veiller à son respect.

Le Ministre de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement Durable et de la Mer a finalement pris la décision de retenir le projet Métropoles du Sud le 29 juin 2009, sur la base du rapport d'un Secrétariat permanent, qui concluait que ce dernier scénario répondait le mieux aux préconisations issues du débat public.

Le ministre a autorisé le maître d'ouvrage à lancer les études préalables à l'enquête d'utilité publique (EUP) sur ce scénario.

À partir de ce choix, conforme aux orientations du débat public de 2005, RFF (SNCF Réseau) a conduit les études de la phase 1 des études préalables à l'EUP en 2009 et 2010. Plusieurs options de passage, entre Marseille et Nice, ont été étudiées.

Ces études techniques ont été présentées en concertation entre juin et décembre 2011 sur la base d'une charte coconstruite avec les acteurs du territoire et sous le contrôle du garant, Philippe Marzolf, nommé par la CNDP le 6 octobre 2010 pour suivre la concertation post-débat. Le bilan établi par le garant fait état d'une bonne participation du public et des groupes de travail géographiques et thématiques très actifs.

Début 2012, une concertation complémentaire a été conduite par RFF (SNCF Réseau) sur la section Nice-Italie, partie intégrante du projet, sur la base d'un dossier établi par le maître d'ouvrage.

Ce processus d'instruction du projet s'est inscrit dans la période de débat national initiée par le Grenelle de l'Environnement. Le projet a ainsi été retenu en 2011 dans le projet de Schéma National des Infrastructures Terrestres (SNIT) soumis à une consultation publique large.

Puis en 2012, le Gouvernement a mis en place la commission Mobilité 21 afin de redéfinir des priorités, concernant l'ensemble des grands projets d'infrastructure en France, compatibles avec l'objectif de retour à l'équilibre des finances publiques.

C'est dans ce cadre que l'opportunité du projet devenu Ligne Nouvelle Provence-Côte d'Azur (LN PCA) a été de nouveau confirmée, conformément aux orientations issues du débat public et aux études de phase 1 engagées par le maître d'ouvrage, mais en définissant deux niveaux de priorité :

- 1<sup>ère</sup> priorité pour des projets engagés avant 2030 : le traitement du nœud ferroviaire marseillais et du nœud ferroviaire de Nice ;
- 2<sup>ème</sup> priorité pour des projets à engager entre 2030 et 2050 : la poursuite du projet par la réalisation de lignes nouvelles entre Aubagne et Toulon d'une part, le Muy et la ligne actuelle Cannes-Grasse d'autre part ;
- Au-delà de 2050 : les autres sections du projet entre Toulon et le Muy et Nice et l'Italie.

**À noter que l'évolution du nom du projet, vers Ligne Nouvelle Provence-Côte d'Azur, a permis de mieux prendre en compte la réalité physique du projet sans en modifier les grandes orientations.**

**En effet, il s'inscrit depuis l'origine sur les territoires de Provence et Côte d'Azur et son infrastructure nouvelle est composée à la fois de lignes nouvelles aptes à des vitesses inférieures à 200 km/h et aptes à des vitesses de plus de 250 km/h, donc de LN et LGV.**

**La proportion de LGV est par contre moins importante aujourd'hui par rapport au projet de 2005, afin de répondre à l'expression du territoire lors de la concertation de 2011 pour la prise en compte des contraintes du territoire, la réduction de la très grande vitesse et la priorité aux trains du quotidien, d'une part, et aux "inquiétudes quant aux atteintes susceptibles d'être portées à l'environnement naturel ou l'environnement humain" exprimées par la CNDP dans son bilan du débat public, d'autre part.**

La phase 1 des études, correspondant à un niveau d'études préliminaires de recherche d'options de passage, pour les sections des priorités 1 et 2 s'est achevée par la validation par l'État des Zones de Passage Préférentielles (ZPP), sur la priorité 1 en mai 2014, suite à une période

d'information et de consultation des élus et du public à l'automne 2013 d'une part et en avril 2015, sur la priorité 2, suite à une période d'information et de consultation des élus et du public au printemps 2014 d'autre part.

## 1.2 OBJET DU DOSSIER DE SAISINE

La 2<sup>ème</sup> phase des études est aujourd'hui lancée pour la priorité 1. Le Comité de pilotage du 21 mai 2015 a décidé que la concertation publique pourrait se tenir au 1<sup>er</sup> semestre 2016 sur les tracés et les pôles d'échanges multimodaux de la priorité 1.

**Un nouveau garant, Philippe Quevremont a été nommé par la CNDP le 4 mars 2015, pour veiller à la mise en œuvre des modalités d'information et de consultation du public du projet LN PCA.**

Compte tenu du délai supérieur à 5 ans séparant la publication du bilan du débat public (septembre 2005) et l'ouverture de l'enquête publique programmée pour 2017 sur la priorité 1, SNCF Réseau, maître d'ouvrage du projet, saisit la Commission Nationale du Débat Public en application de l'article L.121-12 du Code de l'Environnement, afin qu'elle se prononce sur l'opportunité de relancer la concertation avec le public.

Ce dossier de saisine a pour objet de présenter un rappel du projet proposé au débat public de 2005, l'état actuel en 2015 du projet LN PCA, le dispositif de concertation continue depuis 2005, qui a permis de conforter, préciser et enrichir les fonctionnalités du projet et la concertation proposée par le maître d'ouvrage jusqu'à l'enquête publique.

La comparaison, entre les grands objectifs et la consistance du projet présenté au débat public de 2005 et celui issu de la phase 1 des études en 2015, doit permettre de constater que le projet LN PCA au stade d'étude actuel de la phase 2 de recherche de tracés, a évolué au fur et à mesure de la concertation, **mais qu'il reste conforme aux principales caractéristiques et fonctionnalités du projet ayant fait l'objet du débat public.**







# 2

## LE DÉBAT PUBLIC : LE PROJET DE LGV PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR PRÉSENTÉ EN 2005

## 2.1 LES GRANDS OBJECTIFS ET LES CARACTÉRISTIQUES DU PROJET

Le dossier du maître d'ouvrage pour le débat public de 2005 présente les objectifs du projet, les enjeux d'aménagement du territoire et l'absolue nécessité de préserver un environnement exceptionnel.

Les éléments clés sont :

### Une double vocation : Grande Vitesse et Grande Capacité

Grande Vitesse afin d'améliorer l'accessibilité de la région :

- relier le Var et les Alpes-Maritimes au réseau à Grande Vitesse français et européen ;
- réaliser le maillon central de l'Arc méditerranéen à Grande Vitesse.

Grande Capacité afin de répondre à la congestion des transports dans la région :

- augmenter la fréquence des TER pour répondre à des besoins croissants de déplacements ;
- disposer d'une solution alternative à la congestion routière ;
- accompagner le développement des transports en commun des villes ;

- offrir des liaisons rapides entre les agglomérations ;
- faciliter le transport de marchandises en complémentarité.

### La LGV, un enjeu d'aménagement pour les territoires de la région PACA

- comment Marseille, Toulon et Nice peuvent-elles se vivre de manière plus complémentaire ?
- la LGV peut contribuer à renforcer encore ces liens, et concourir ainsi à construire l'épine dorsale d'une région-métropole à l'échelle de l'Europe ;
- devenir un atout supplémentaire pour l'attractivité

de pôles de développement dont la reconnaissance dépasse très largement les frontières nationales ;

- quelles conséquences, enfin, sur le tourisme ?

### Un environnement exceptionnel à préserver

- les opportunités du transport ferroviaire pour un développement durable de la région ;
- une analyse préalable des enjeux majeurs ;
- les mesures d'insertion envisageables et les démarches à mettre en œuvre dans la conception du projet.

## Trois familles de solutions pour bien desservir la région



### DESSERTE À 1 AXE

La LGV PACA s'inscrit dans le prolongement de la LGV Méditerranée et dessert successivement les agglomérations de Marseille, Toulon et Nice, vers l'Italie.



### DESSERTE À 2 AXES

La LGV PACA se raccorde à la LGV Méditerranée au Nord ou au Sud d'Aix-en-Provence, un axe desservant Marseille et l'autre successivement les agglomérations de Toulon et Nice, vers l'Italie.



### DESSERTE À 3 AXES

La LGV PACA dessert les agglomérations de Marseille, Toulon et Nice selon trois axes distincts.

## ENSEMBLE DES SCÉNARIOS ÉTUDIÉS, PRÉSENTÉS ET DISCUTÉS AU DÉBAT PUBLIC

Le projet proposé comportait une vingtaine de scénarios pouvant être réunis en trois grandes familles :

- la famille de scénarios dite "à 1 axe" desservant successivement Marseille, Toulon et Nice ;
- la famille "à 2 axes", avec une branche desservant Marseille d'une part, et l'autre Toulon et Nice d'autre part ;
- la famille "à 3 axes", une branche vers Marseille, une autre vers Toulon, et la troisième vers Nice.

**Le coût du projet** varie entre 4,7 et 7,5 milliards € aux conditions économiques 2004, voire 8,4 milliards € en y incluant des tunnels sous Marseille et Toulon pour certains scénarios.

**Les voyageurs supplémentaires** attendus du fait de la réalisation du projet varient en fonction du scénario :

- de 2 à 3,3 millions pour les TGV ;
- 2,3 millions pour les TER ;
- et de 1,5 à 2,9 millions pour les Inter-cités.

**Trois gares nouvelles sont envisagées à titre d'hypothèse :**

- une gare dite "Nord Toulon", pour desservir l'agglomération de Toulon-Hyères et son secteur Nord-Est ;
- une gare dite "Est-Var", pour desservir les Arcs, Draguignan, Saint-Tropez, zones à fort attrait touristique ;
- une gare dite "Ouest Alpes-Maritimes", dans le triangle Cannes-Grasse-Sophia Antipolis.

**Les gares actuelles de centre-ville :**

Le schéma de dessertes envisagé propose également de retenir la desserte des gares de centre-ville selon la mission des trains.

Ainsi, des arrêts TGV sont maintenus à Toulon-centre, Saint-Raphaël, Cannes, Antibes et Nice, permettant une correspondance de maillage avec les TER et transports collectifs de ces agglomérations.

Le document du maître d'ouvrage met l'accent sur l'importance du sujet des gares, point d'entrée sur le réseau ferroviaire, et considère que les choix finaux

devront être précédés "d'intenses discussions avec les collectivités concernées pour que cette appropriation de la gare par tous les habitants se fasse le plus naturellement possible", en prenant notamment en compte "l'accessibilité" en tant que sujet essentiel.

Enfin, est évoquée la desserte de l'aéroport de Nice au plus près des aérogares.



## 2.2 UNE PARTICIPATION IMPORTANTE ET DE RICHES ÉCHANGES

### 2.2.1 L'ORGANISATION DU DÉBAT PUBLIC ET LA PARTICIPATION

Compte tenu de la taille et de la population de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, la Commission Particulière du Débat public (CPDP) a souhaité que l'information du public puisse être assurée par la mise en œuvre de moyens importants.

L'information du public a ainsi été exceptionnelle pour répondre à cette attente :

- la diffusion du Journal du débat à 1,5 million d'exemplaires, du dossier de synthèse à 80 000 exemplaires et du dossier complet à 7 500 exemplaires ;
- la mise en place d'une exposition itinérante en 128 lieux différents sur 18 semaines ;
- ouverture d'un site internet en janvier 2005 ayant enregistré un total de plus de 39 000 visites ;
- la mise en œuvre d'un système de questions / réponses (1 000 questions reçues) et mise à disposition d'un CD ROM auprès des établissements scolaires.

Plusieurs voies ont été offertes au public pour s'exprimer :

- les réunions publiques ont drainé près de 8 000 personnes et plus de 300 contributions ont été reçues : courriers de particuliers, délibérations, motions, documents produits par les collectivités, les organismes consulaires, les associations, etc... auxquelles s'ajoutent

- 14 pétitions rassemblant plus de 26 000 signatures ;
- 55 cahiers d'acteurs ont été imprimés avec un tirage moyen de 15 000 exemplaires.

Comme mentionné par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) dans son bilan, **le débat public a été très riche** :

- par son importance numérique, la CNDP soulignant le fait que le département du Var a fourni à lui seul 50 % des contributeurs au débat, et par la diversité des publics présents ;
- par sa qualité que la CNDP résume dans son bilan comme suit "il en résulte un débat très riche par le nombre et l'intérêt des arguments développés, riche aussi parce qu'il y a eu évolution au fil des étapes, certains arguments étant repris par d'autres et le débat nourrissant le débat".

### 2.2.2 LES ENSEIGNEMENTS DU DÉBAT PUBLIC : LE BILAN DE LA CNDP

La diversité des objectifs exprimés

Dans son bilan, la CNDP rappelle les deux grandes vocations du projet soumises au débat :

- première vocation : la grande vitesse pour améliorer l'accessibilité :
  - relier le Var et les Alpes-Maritimes au réseau à grande vitesse,
  - réaliser le maillon central de l'Arc méditerranéen ;
- deuxième vocation : la grande capacité pour répondre à la congestion des transports :
  - augmenter la fréquence des TER,
  - disposer d'une solution alternative à la congestion routière,
  - accompagner le développement des transports en commun des villes,
  - offrir des liaisons rapides entre les agglomérations,

- faciliter le transport de marchandises, en complémentarité avec le futur axe Lyon-Turin.

Elle établit ensuite les constatations suivantes :

Sur la diversité des approches territoriales

La CNDP souligne dans son bilan la diversité des approches territoriales :

- **dans les Alpes-Maritimes**, elle estime que la réponse se dégage clairement sous la forme des conclusions suivantes :
  - "il faut, le plus vite possible, une ligne nouvelle à grande vitesse qui mette Nice à 3h30 ou 3h40 de Paris" ;
  - "il y a un accord sur la nécessité d'une gare dans l'ouest du département pour assurer la desserte de Cannes et s'est dégagée au cours de débat, à partir des études réalisées par l'agglomération, l'opportunité de faire arriver la LGV jusqu'à Nice (en souterrain)" ;
  - "a été exprimé très fortement le souhait que soit engagée dès maintenant l'étude du prolongement vers l'Italie" ;
  - "il y a une très forte demande que la ligne nouvelle permette de consacrer les voies existantes à l'amélioration des liaisons intrarégionales qui pourraient prendre la forme d'un RER cadencé" ;
- **dans le Var**, la CNDP souligne qu'une "partie du département et l'agglomération de Toulon veulent que la ligne nouvelle apporte une amélioration aux conditions actuelles de desserte (...)", "que la LGV est essentielle pour le développement du tourisme", "que le Var a la volonté d'être mieux relié aux deux grandes agglomérations de la Région, mais aussi demain à l'Espagne et à l'Italie", et relève que "s'exprime aussi, comme elle s'était exprimée il y a 15 ans, une forte opposition à un passage dans le moyen ou le haut Var" ;
- **dans les Bouches-du-Rhône**, la CNDP mentionne que "l'élément nouveau par rapport au dossier mis au débat a été la position prise par l'agglomération de Marseille qui a fait savoir qu'elle ne pourrait pas accepter une ligne nouvelle qui ne passerait pas par Marseille, qu'il n'était pas envisageable économiquement que Marseille reste à l'écart de l'Arc méditerranéen (...). Marseille Métropole a fait

procéder à des études pour déterminer comment passer par Marseille en évitant la gare Saint-Charles, ce qui a conduit au choix possible d'une gare souterraine à la Blancarde".

### Les sujets spécifiques

Dans son bilan, la CNDP fait état de plusieurs sujets spécifiques évoqués au cours du débat :

- "la nécessité que le projet soit inspiré et justifié par des préoccupations d'aménagement du territoire (...) pas assez présentes – ou pas assez explicites" ;
- "la nécessité pour les collectivités d'avoir une politique foncière plus active" ;
- "les inquiétudes quant aux atteintes susceptibles d'être portées à l'environnement naturel ou l'environnement humain" ;
- l'expression de "très fortes réserves et parfois une opposition de principe à l'égard des gares nouvelles, à la fois parce que la priorité est donnée à la desserte des centres-villes et à la liaison avec les autres modes de transport et parce que l'on craint les conséquences qu'elles auraient en termes d'urbanisation diffuse" ;
- le surcoût d'une solution assurant la mixité voyageurs-marchandises "a, semble-t-il, tari les discussions sur ce point, sauf sur la partie du tracé située dans les Alpes-Maritimes".
- le problème du financement du projet.

## 2.3 LES SUITES DU DÉBAT PUBLIC : DÉCISIONS SUR LE PROJET ET INFORMATION DU PUBLIC

Lors de sa séance du 6 décembre 2005, le Conseil d'administration de RFF retient :

- "qu'à l'issue du débat, le bien fondé du projet a été confirmé par une très grande majorité des participants ;
- que la réalisation de cette infrastructure à grande vitesse doit également être mise au service du développement des trains du quotidien ;
- que, selon la commission particulière du débat public, les nombreux échanges et contributions produites à l'occasion du débat public font ressortir trois familles de projets :
  - un projet de ligne à grande vitesse (LGV) pour rapprocher le plus possible Nice de Paris (dit "LGV Côte d'Azur") ;
  - un projet de LGV desservant en chapelet les métropoles littorales (dit "LGV des Métropoles du Sud") ;
  - un projet portant sur des liaisons régionales rapides appuyées sur le réseau existant (dit "LGV des solutions alternatives") ;
- que la solution de la "LGV des métropoles du sud" a la préférence des grandes collectivités territoriales comme répondant le mieux à leur vision de l'aménagement du territoire ;
- que la faisabilité des différentes solutions doit être évaluée au regard de l'ampleur des financements nécessaires".

et "Décide :

- de poursuivre les études de la ligne à grande vitesse en région Provence-Alpes-Côte d'Azur, dite "LGV PACA" ;

- de rechercher un projet qui soit susceptible d'être pris en charge à parité entre l'État, d'une part, et l'ensemble des collectivités territoriales nationales, d'autre part, en comparant et précisant notamment les temps de parcours, les dessertes, les avantages socio-économiques et les coûts et la valeur actuelle nette par euro public investi des différentes solutions possibles ;
- de conduire, à cet effet, un programme comprenant des compléments d'études lancés en 2006 pour vérifier les performances et la faisabilité technique et financière des différentes solutions, en prenant pour scénario de référence la "LGV des Métropoles du Sud", en concertation avec les acteurs locaux. À l'issue de ces études complémentaires, qui devront s'accompagner d'une concertation continue avec l'ensemble des collectivités, le maître d'ouvrage devra être en mesure de proposer le fuseau sur lequel seront lancées les études préliminaires.

Dans tous les cas, RFF :

- étudiera les conditions du prolongement éventuel du projet vers l'Italie dans la continuité de l'arc méditerranéen ;
- pour répondre aux attentes exprimées au cours du débat concernant la ligne actuelle, proposera un programme d'études et de réalisations pour l'amélioration à court terme des dessertes régionales et du fret.

Le Conseil d'administration mandate, à cet effet, son président en lui demandant :

- de poursuivre avec les membres du comité d'orientation les concertations nécessaires à la bonne avancée du projet ;
- de mettre en place un dispositif d'information du public et de consultation des acteurs..."

Sur la base de cette décision, publiée au Journal Officiel du 17 février 2006, RFF (SNCF RÉSEAU) a :

- réalisé des études complémentaires sur 14 scénarios entre 2006 et 2008 ;
- pris 12 engagements en matière d'environnement ;
- mis en place un dispositif de concertation très large associant les élus, les associations, les organismes consulaires et le public, sous le couvert d'une "charte de consultation des acteurs et d'information du public ;
- demandé à la CNDP la nomination d'un garant chargé de veiller à l'application de la charte, ce qui a été fait le 26 juillet 2006.



# 3

## LES ÉTUDES COMPLÉMENTAIRES RÉALISÉES ENTRE 2006 ET 2009

Les études complémentaires ont porté sur l'approfondissement de 14 scénarios recentrés sur trois familles de scénarios issus du débat public : Métropoles du Sud, Côte d'Azur et Solutions alternatives.

## FAMILLE "MÉTROPOLES DU SUD"



## FAMILLE "SOLUTIONS ALTERNATIVES"



## FAMILLE "CÔTE D'AZUR"





## 3.1 SYNTHÈSE DES ÉTUDES COMPLÉMENTAIRES

Les études complémentaires ont permis de converger vers les scénarios les plus efficaces dans chacune des familles étudiées et d'identifier les grandes problématiques restant en suspens, notamment celles des gares et de l'environnement.

### DEUX TYPES DE SCÉNARIOS ONT AINSI ÉTÉ IDENTIFIÉS :

**Le scénario le plus efficace de la famille Métropoles du Sud (MDS) est ressorti comme étant celui de MDS par Toulon-Est.**

Les problématiques non tranchées à cette période, sont les suivantes :

- à ce niveau d'analyse, la position de la gare nouvelle à Marseille (Saint-Charles ou Blancarde) est neutre dans la comparaison des scénarios MDS. En effet, pour les déplacements régionaux, l'implantation de la gare au centre-ville est un atout réel. Pour les déplacements sur une longue distance, l'efficacité transport entre une gare centre-ville et une gare nouvelle présente des avantages et des inconvénients ;
- Le maintien de la gare centre-ville de Toulon comme lieu d'échange multimodal unique TGV-TER-transports urbains en cœur de ville est un avantage, contrebalancé par des temps de parcours plus longs pour les TGV Paris-Nice par exemple. Les scénarios MDS par Toulon Est ou par Toulon Nord permettent au contraire de meilleurs temps de parcours, mais nécessitent une organisation des échanges plus complexes entre la gare nouvelle et la gare de Toulon-centre ;

- Sur le plan du fonctionnement du système ferroviaire, les performances des scénarios sont très contrastées : en mélangeant dans le même couloir ferroviaire toutes les circulations de trains régionaux et nationaux dans la traversée de Toulon, le scénario par Toulon Centre présente des conditions d'exploitation globales qui, pour être fiables, nécessitent des aménagements conséquents sur le réseau existant, notamment en gare de Toulon ;
- enfin, en matière d'environnement, le scénario par Toulon Nord présente des impacts résiduels forts sur un linéaire deux fois plus important que les deux autres scénarios ; ces impacts concernent majoritairement l'agriculture (viticulture). En outre, la localisation excentrée de la gare nouvelle est susceptible de constituer un handicap pour son accessibilité.

### Le scénario le plus efficace des familles Côte d'Azur (CDA) et alternatifs : CDA Sud Arbois

Les scénarios alternatifs sont sensiblement moins attractifs que les autres scénarios pour les trafics nationaux ; mais ils sont également parmi les moins performants pour les trafics régionaux. Compte tenu de leur couloir de passage entre Gardanne et Brignoles et des sujétions techniques pour autoriser la circulation de TGV même à vitesse réduite, ces scénarios ont des impacts environnementaux un peu plus importants que les autres scénarios situés au sud d'Aix, en particulier sur le milieu humain. Enfin, les coûts d'investissement des scénarios alternatifs ne sont pas plus bas que ceux des autres scénarios.

### LES QUESTIONS QUI SUBSISTAIENT À L'ISSUE DES ÉTUDES COMPLÉMENTAIRES

Ces études complémentaires, présentées par RFF en septembre 2008, n'ont cependant pas permis de dégager localement un choix consensuel en faveur de l'un ou l'autre des scénarios. Compte tenu de la complexité du projet et de ses enjeux environnementaux et financiers considérables, **une mission d'approfondissement a été confiée à Yves Cousquer**, ingénieur général des Ponts et Chaussées, afin d'identifier les points d'accord et d'analyser les divergences de vues entre les différentes parties prenantes.

Conformément aux propositions d'Yves Cousquer et **en accord avec le secrétariat permanent (SP)** qu'il anime, des réunions techniques "de terrain" se sont déroulées du 25 au 31 mars 2009.

Ces réunions techniques ont permis :

- d'une part à RFF de présenter les tracés issus des études complémentaires et de permettre à chacun d'éclairer ce volet du projet,
- d'autre part de rassembler les compétences propres à donner la vision la plus complète possible des problématiques (inconvénients et avantages) de la traversée du territoire concerné, et des dessertes associées.

Six réunions techniques ont été tenues pour traiter la traversée des territoires suivants :

- Traversée du Pays d'Aix
- Traversée du Var Moyen et du Nord Var
- Traversée de Marseille
- Tronçon Marseille - Toulon
- Secteur de Toulon
- Tronc commun du Muy vers Nice et l'Italie

## 3.2 DISPOSITIF DE CONCERTATION COMPORTANT UNE "CHARTRE DE CONSULTATION DES ACTEURS ET D'INFORMATION DU PUBLIC"

En accord avec la demande de la CNDP de prévoir un "dispositif d'information et d'échanges périodiques (...) afin de prolonger dans le même esprit le dialogue établi pendant et grâce au débat public", RFF a pris l'initiative d'une démarche visant à associer toutes les parties prenantes à l'élaboration du projet, en distinguant trois niveaux d'association des acteurs locaux :

- **la concertation avec les cofinanceurs** poursuivant le travail partenarial déjà engagé ;
- **la consultation des autres acteurs (associations, organismes consulaires, etc.)** pour permettre une meilleure prise en compte des préoccupations qu'ils avaient exprimées lors du débat public et faciliter ainsi la réalisation d'un projet respectueux de son environnement.  
La consultation des acteurs a essentiellement visé à caractériser les conditions d'inscription du projet dans son territoire en tirant parti des connaissances et de la compétence de chacun des participants ;
- **l'information du public** qui s'est traduite par la réalisation d'outils d'information pour tenir informé le grand public sur l'avancée du projet, notamment au moyen d'un site Internet, d'une e-lettre d'information,

de relations régulières avec la presse et de rencontres individuelles et collectives.

Le dispositif mis en place a fait l'objet d'une "**Charte de la consultation des acteurs et de l'information du public**" que RFF a proposé aux différents acteurs qui souhaitaient être associés à la réflexion.

Dans le cadre de cette consultation des acteurs, une soixantaine ont été invités à participer à quatre groupes de travail thématiques : "milieu humain"; "biodiversité-milieu naturel", "agriculture-viticulture" et "aménagement du territoire".

Au terme de 18 mois d'échanges, de 6 réunions du secrétariat technique, de 20 réunions des groupes de travail thématiques et d'une journée d'échanges "LGV PACA et développement durable", RFF a analysé la trentaine de propositions portées par la plupart des participants et communiquées aux membres du Comité d'orientation le 20 juillet 2007.

Ces propositions ont été regroupées sous la forme de douze fiches d'actions qui constituent un des produits du processus d'études complémentaires et qui tracent les engagements de RFF pour la poursuite des études relatives au projet.

La charte et les fiches actions sont reprises en annexe.



## 3.3 LA DÉCISION DU MINISTRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE DU 11 FÉVRIER 2009

À la suite de la remise par RFF du rapport des études complémentaires et de la consultation associée, le ministre a confirmé l'opportunité de ce projet inscrit dans la loi Grenelle I, en a rappelé les objectifs principaux et décidé la constitution d'un **Secrétariat Permanent (SP)**. La mission de ce secrétariat permanent est de mener les approfondissements nécessaires pour répondre aux questions restées en suspens et permettre de dégager une solution consensuelle.

La décision du ministre précise en particulier les points suivants :

"... le consensus suivant a été dégagé :

- *Inscrit dans la loi Grenelle I, ce projet est un projet majeur. Il doit participer à la constitution de l'arc méditerranéen Barcelone-Marseille-Gênes et fait partie des 2 000 km de lignes à grande vitesse dont la France se munira à l'horizon 2020. Il sera réalisé sans retard.*

- Mise en place d'un secrétariat permanent sous la responsabilité de Yves Cousquer. Il associera l'ensemble des parties prenantes, remettra un rapport mensuel et un rapport définitif le 15 juin 2009. Il étudiera la faisabilité précise de chacun des deux tracés Métropoles du Sud d'une part et Côte d'Azur avec débranchement à Aix TGV d'autre part. Il étudiera notamment, pour le premier tracé les traversées des agglomérations de Marseille et de Toulon et pour le second l'insertion dans l'agglomération aixoise et dans le département du Var. Pour les deux tracés, l'insertion dans le département des Alpes-Maritimes sera étudiée. L'hypothèse d'un tracé plus au Nord fera aussi l'objet d'une évaluation.
- Un choix de tracé sera annoncé avant le 30 juin 2009 à la suite d'une nouvelle réunion qui sera fixée aux environs du 15 juin. Le ministre d'État s'est engagé à ce que le projet se réalise en tout état de cause dans le respect des populations des zones traversées et avec une protection complète de la biodiversité".



## 3.4 LES CONCLUSIONS DU RAPPORT DU SECRÉTARIAT PERMANENT

Le rapport du Secrétariat Permanent conclut clairement que :

**"Au total, le scénario Métropoles du Sud nous paraît devoir l'emporter"**, ce scénario desservant les agglomérations d'Aix-en-Provence, Marseille, Toulon et Nice.

Cette conclusion est étayée par l'affirmation que :

**"Ce consensus a découlé des principes qui ont guidé la démarche du secrétariat permanent :**

- la recherche d'une réponse équilibrée aux trois objectifs assignés à l'infrastructure : ouvrir la région PACA vers les autres régions françaises, faciliter les déplacements à l'intérieur de la région et participer à la constitution de l'Arc méditerranéen ;
- la nécessité d'un changement radical d'approche, dicté par les engagements du Grenelle de l'Environnement, en recherchant les conditions d'un développement à grande échelle et à long terme du transport ferroviaire, notamment pour les services de la vie quotidienne ;
- la volonté, pour réussir cette rupture, d'appréhender le système ferroviaire comme un tout, en évitant la constitution de deux réseaux juxtaposés, l'un pour les TER, l'autre pour les TGV."

Yves Cousquer rend également compte de **la démarche de concertation** qui a nourri les travaux du Secrétariat permanent :

*"Dans les échanges nourris que j'ai eus, parallèlement aux travaux du secrétariat permanent, avec maints*

*interlocuteurs politiques, socio-économiques ou associatifs, j'ai pu mesurer à la fois l'adhésion du plus grand nombre à ces principes et la très forte implication que suscite ce projet ressenti comme vital pour la région : la très grande qualité de bien des contributions reçues en témoigne ; elles sont plus qu'une réplique du débat public de 2005 ; leur valeur ajoutée est patente. RFF devra les intégrer à ses études ultérieures, par la concertation."*

En termes d'évolution technique du projet, les orientations suivantes sont à retenir :

*"1. Plus qu'une LGV, alternative à la route et à l'aérien, il s'agit de bâtir un système, complétant et modernisant la voie ferrée historique du littoral, pour constituer au 21<sup>ème</sup> siècle le réseau ferroviaire maillé dont la région a besoin pour à la fois : (a) développer des services TER en 2020, 2040 et au-delà; et (b) améliorer radicalement l'accessibilité du territoire, notamment les Alpes-Maritimes, au réseau grande vitesse. Ceci suppose qu'on prenne la mesure du coût des aménagements nécessaires du réseau existant au cours des trois prochaines décennies. Pour tenir l'ambition nécessaire du Grenelle de l'environnement en matière de transport, il faudra mobiliser, pour moderniser le réseau existant et lui permettre de répondre aux besoins d'augmentation des dessertes, 7 milliards € si l'on ne fait pas la LGV ou si on réalise CDA et 5 milliards € si MDS est réalisé. Ceci implique l'étude d'un schéma régional des déplacements, articulant les démarches de SRIT et du SNIT déjà engagées, selon un calendrier cohérent avec celui des études préliminaires et de l'APS de la LGV. Ceci commande, entre autres, de traiter en priorité dans tous les scénarios les secteurs les plus critiques en termes de capacité du réseau existant : le nœud de St-Charles, la traversée de Toulon et la section Cannes-Antibes-Nice.*

*2. La LGV doit relever de nombreux défis pour s'inscrire dans le territoire très contraint de Provence-Alpes-Côte d'Azur, avec son relief, ses espaces naturels et ses paysages remarquables ou de précieuses régions agricoles, et respecter au mieux le tissu très urbanisé des grandes agglomérations qu'à la fois elle dessert et traverse. Ceci a des coûts, élevés, dans tous les scénarios, aussi bien pour la ligne nouvelle que pour les aménagements du réseau classique. Mais ceci justifie aussi que la tarification de ces infrastructures reflète le service rendu à tous ses utilisateurs.*

3. La LGV sera un maillon de l'arc méditerranéen, reliant les projets ferroviaires en cours et à venir de Barcelone à Gênes.

À ce titre elle est en droit de mobiliser des financements de l'Union européenne, au titre des réseaux transeuropéens de transport, où il est souhaitable de l'inscrire. En œuvrant pour que les enveloppes budgétaires futures permettent des subventions à la hauteur permise par le règlement financier européen.

Ceci demande à RFF de faire porter ses études préliminaires et les études d'APS sur l'ensemble de l'itinéraire allant d'Aix et Marseille jusqu'à la frontière italienne, en resserrant sa coopération avec RFI pour mieux cerner le potentiel de trafic de la section Nice-Monaco-Vintimille, et partageant son calendrier de réalisation."

**La caractérisation du scénario Métropoles du Sud** au titre de la mission du Secrétariat Permanent :

"...Le scénario MDS, par Toulon centre, équilibre mieux les deux objectifs, grande vitesse et grande capacité, grâce au plus grand maillage du réseau ferroviaire de Provence-Alpes-Côte d'Azur qu'il permet : une part appréciable des investissements de la LN, dans la traversée souterraine de Marseille et sa gare souterraine de St-Charles, concourt directement à l'objectif grande capacité.

L'objectif grande vitesse est mieux partagé entre les TGV radiaux et les TGV inter-secteurs ; au prix certes d'une moindre performance sur le Paris-Nice direct, opérable en 4 heures. Dans tous les cas un Marseille-Nice en 1h serait offert. Encore faut-il pour cela que ce scénario soit réalisé dans toutes ses sections. Le risque d'une solution de continuité sur cet itinéraire a été clairement reconnu dans nos travaux : il justifie notre recommandation d'étudier deux variantes à la solution de base dès la phase initiale des études préliminaires, dans le cas où le scénario MDS serait retenu. Une variante inspirée de la solution hybride esquissée dans les travaux du secrétariat permanent, permettrait d'offrir un Paris-Nice direct en 3h50.

En termes d'aménagement du territoire, (...) le scénario MDS favorise lui l'organisation des trois métropoles littorales où se concentre déjà 80% de la population des trois départements, en renforçant leurs centres par ses gares principales, connectées sur des réseaux RER efficaces et des TCSP induisant le renouvellement des villes sur elles-mêmes."

## 3.5 LA DÉCISION DU MINISTRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE DU 29 JUIN 2009

Suite aux travaux du secrétariat permanent et à la remise du rapport de Yves Cousquer le 15 juin 2009, le Ministre du Développement Durable et de l'Aménagement du Territoire et le Secrétaire d'État aux Transports ont adressé aux élus de la Région leur décision actant :

- la poursuite de l'étude du projet,
- le choix du scénario "Métropoles du Sud" desservant les agglomérations d'Aix-en-Provence, Marseille, Toulon et Nice.

Il est de plus demandé à RFF d'engager "des études complémentaires pour préciser les enjeux et les conditions de réalisation d'un prolongement de la ligne nouvelle vers l'Italie", ce qui a conduit RFF à mener une concertation au premier trimestre 2012 sous l'égide de Philippe Marzolf, garant nommé par la CNDP.

"Ce consensus très fort et quasi-unanime porte sur les six points suivants :

- Ce projet est un projet majeur qui participera à la constitution de l'arc méditerranéen Barcelone-Marseille-Gênes.
- La LGV PACA s'inscrira dans un projet d'amélioration globale de la desserte ferroviaire des trois métropoles de la région que sont Marseille, Toulon et Nice, comprenant son insertion dans le réseau européen à grande vitesse et le développement des services TER intrarégionaux.
- Le projet doit s'inscrire dans le respect d'un territoire très contraint qu'est celui de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, avec son relief, ses espaces naturels, ses paysages remarquables, ses précieuses régions agricoles et viticoles et ses espaces urbanisés.
- Il empruntera les lignes ou emprises existantes. À défaut les solutions d'enfouissement seront massivement privilégiées pour protéger les riverains, la biodiversité, les espaces remarquables ainsi que les exploitations agricoles et viticoles.
- Le tracé d'entrée dans les Alpes-Maritimes et les modalités d'insertion dans la grande agglomération de la Côte d'Azur devront être précisés le plus vite possible.
- Le scénario Métropoles du Sud desservant, les agglomérations d'Aix-en-Provence, Marseille, Toulon et Nice est le mieux adapté à la réalisation de ces objectifs. Il fait l'objet de l'accord des parties prenantes et doit donc être retenu.

Ainsi, sur la base de ce scénario et suite au débat public de 2005, nous demandons à Réseau Ferré de France de présenter les conditions de poursuite du projet à un prochain Conseil d'Administration et d'engager la phase d'études conduisant au lancement de l'enquête d'utilité publique.

Des études complémentaires seront engagées pour préciser les enjeux et les conditions de réalisation d'un prolongement de la ligne nouvelle vers l'Italie".

### 3.6

## LANCEMENT DES ÉTUDES DE PHASE 1 SUR LE SCÉNARIO MÉTROPOLIS DU SUD

Les études préalables à l'enquête d'utilité publique (EPEUP) sont ainsi engagées sur la totalité du projet à partir de 2010.

Elles sont financées dans le cadre d'une convention de financement d'un montant de 86 M€ (conditions économiques de janvier 2008), regroupant l'État, Réseau Ferré de France, la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, le département des Bouches-du-Rhône, le département du Var, le département des Alpes-Maritimes, la communauté urbaine Marseille-Provence-Métropole, la communauté d'agglomération Toulon-Provence-Méditerranée, la communauté urbaine Nice-Côte d'Azur, la communauté d'agglomération du Pays d'Aix, et la participation de l'Union Européenne et la Principauté de Monaco.

Une information du public est réalisée par la diffusion d'une plaquette reprenant la synthèse des évolutions et décisions prises depuis le débat public de 2005, et présentant le périmètre du couloir de passage retenu pour mener les études de phase 1.





# 4

## LA DÉMARCHE D'ÉTUDES ET DE CONCERTATION PRÉALABLE À L'ENQUÊTE PUBLIQUE (2010-2015)

# 4.1 LES ÉTAPES DE PRÉPARATION DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

## 4.1.1 LA DÉMARCHE D'ÉTUDE

**La phase 1** (étape 1) vise à définir la consistance et les caractéristiques principales du projet d'infrastructure ferroviaire, y compris les conditions de son phasage, et, pour les lignes nouvelles, à permettre le choix d'une zone de passage préférentielle d'une part, à en déterminer le programme d'autre part.

**La phase 2** (étapes 2 et 3) a pour objectif d'approfondir les études sur le périmètre retenu par le gouvernement, afin de constituer le dossier qui sera soumis à l'enquête d'utilité publique.

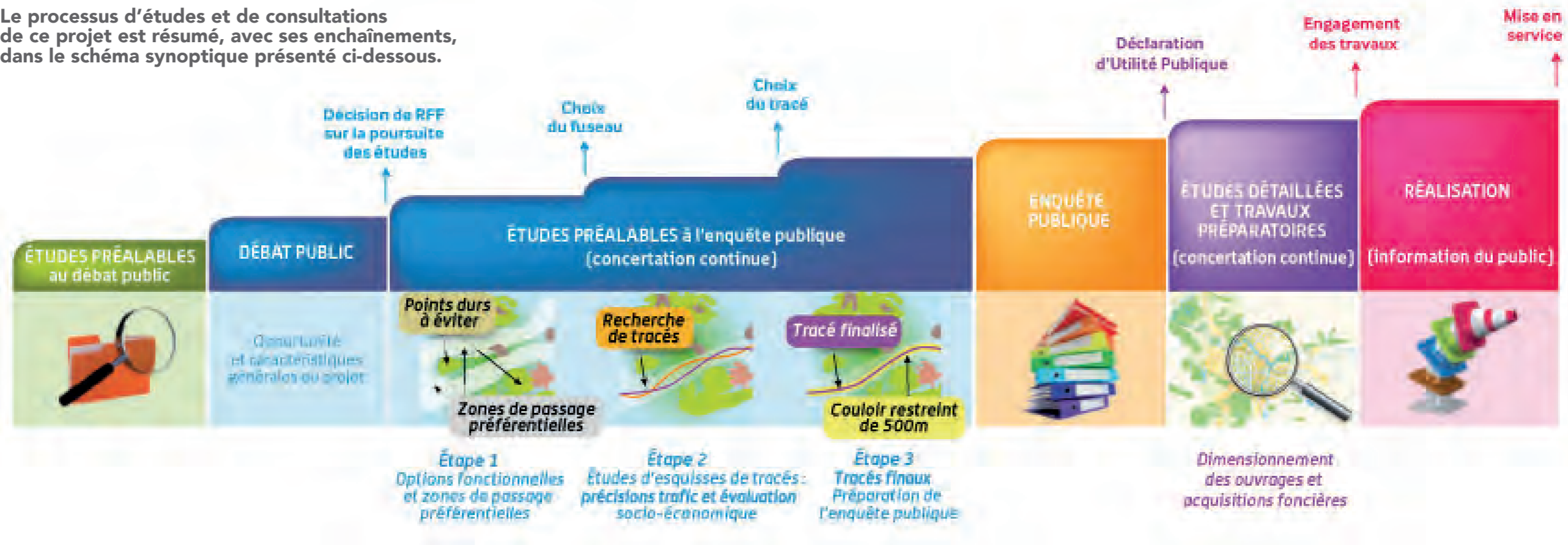
Cette dernière phase conduira à définir :

- une bande de passage d'environ 500 mètres de large sur les sections de ligne nouvelle ;
- les aménagements de lignes classiques ;

- les mesures d'évitement, de réduction ou de compensation d'impact ;
- le programme des gares nouvelles et des aménagements de gares existantes ;
- les projets complémentaires, notamment en termes d'intermodalité et d'aménagements publics des collectivités.

C'est sur la base de ces dernières études de niveau avant-projet sommaire qu'une décision ministérielle de mise à l'enquête publique du projet sera prise ultérieurement.

Le processus d'études et de consultations de ce projet est résumé, avec ses enchaînements, dans le schéma synoptique présenté ci-dessous.





## 4.1.2 LA GOUVERNANCE

La démarche d'étude et de consultation est pilotée par un comité de pilotage (COFIL), présidé par le préfet de région Provence-Alpes-Côte d'Azur et auquel sont notamment associées les collectivités assurant le financement des études (voir schéma au point suivant).

Afin d'associer les collectivités territoriales intéressées au suivi des différentes phases d'études, de favoriser la meilleure coordination entre le développement de ces projets et l'organisation des services de transports locaux, et de préparer les phases de consultation, un comité technique (COTEC) a été constitué. Il prépare les travaux du comité de pilotage.

Compte tenu de l'importance et de la sensibilité particulière du projet LN PCA, RFF a mis en place dès le début des études, des Comités thématiques (COTHEM) ; ils contribuent auprès de la maîtrise d'ouvrage RFF à la conception et la production des études. Leur composition est celle des représentants techniques des membres du COFIL. Elle peut être élargie à des personnalités compétentes ou à des acteurs concernés sur des thématiques transversales. Quatre COTHEM ont été mis en place : COTHEM Services & Fonctionnalités, Environnement & Développement Durable, Gares, et Entreprises Ferroviaires.

Des Comités territoriaux (COTER), un par département, sont organisés sous la responsabilité des Préfets de département, ils recueillent et font remonter au comité de pilotage les observations, remarques et suggestions émises par l'ensemble de la société civile dans chaque département. Ils sont composés de représentants des collectivités cofinanceurs, mais aussi non cofinanceurs concernées par le projet et du monde économique et des associations. Ces comités ont souvent été prolongés par des groupes de travail thématiques (fret, environnement...) permettant d'entrer dans un processus de coélaboration.

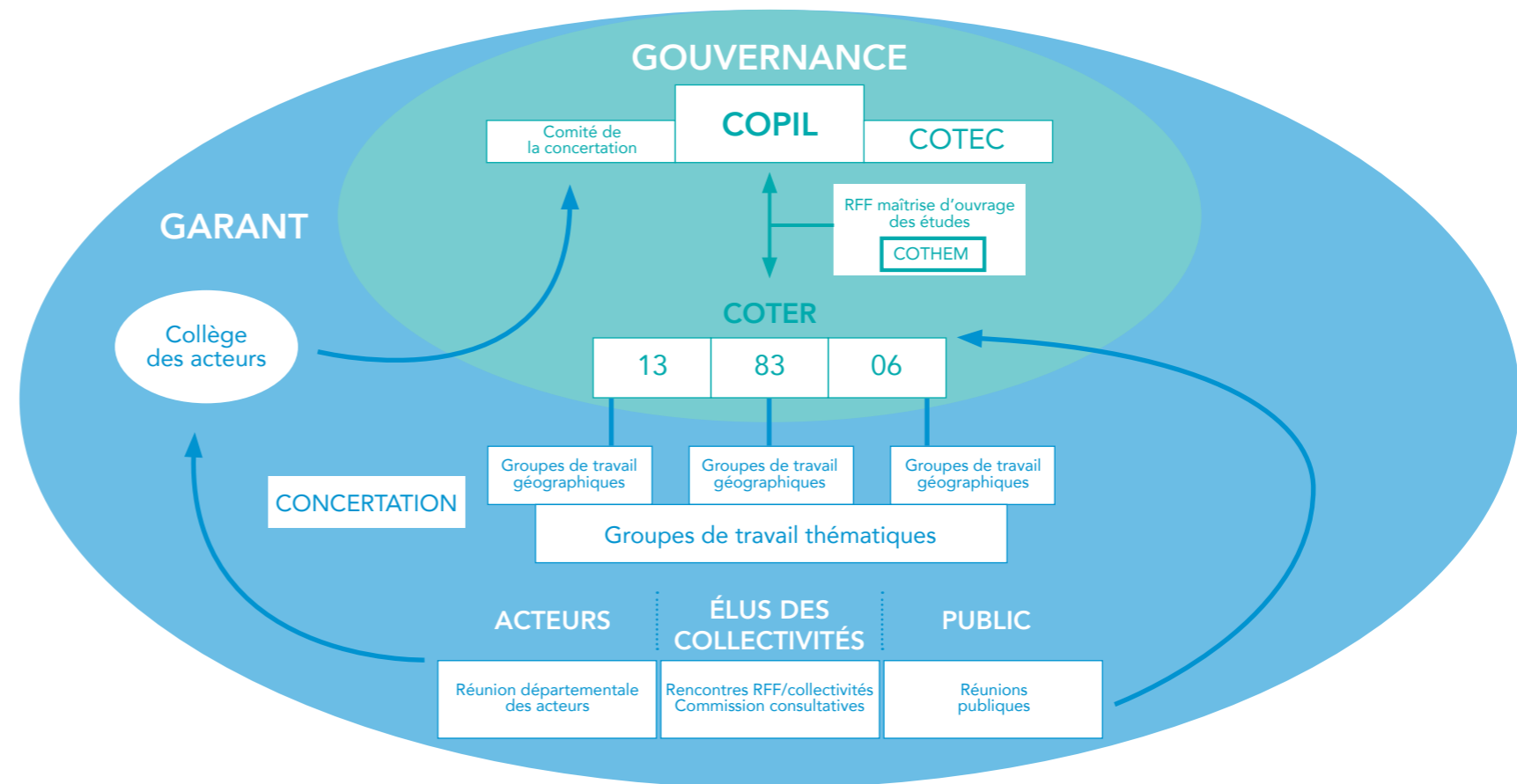


## 4.2 L'INFORMATION ET LA CONCERTATION

### 4.2.1 L'ORGANISATION ET LES INSTANCES DE CONCERTATION

L'organisation présentée selon le schéma ci-contre peut être considérée comme exemplaire dans le sens où elle résulte d'une réflexion entièrement partagée et même initiée par les acteurs du territoire sous l'égide du garant nommé par la CNDP et du maître d'ouvrage.

Cette organisation a notamment permis de coécrire la charte présentée au paragraphe 4.2.



#### L'INFORMATION ET LA CONCERTATION

La concertation avec les élus, les acteurs socio-professionnels, les associations représentatives d'intérêts concernés par le projet et le public est organisée par le préfet de région Provence-Alpes-Côte d'Azur.

La concertation est conduite, au niveau départemental, par les préfets des départements des Bouches-du-Rhône, du Var et des Alpes-Maritimes.

La concertation a pour objectif d'organiser des échanges constructifs conduisant au choix du meilleur projet (acceptable, réalisable et efficace), en articulation avec le développement du réseau classique dans ses dimensions locales, nationales et européennes, répondant aux principes du développement durable :

#### Articulation à la décision

- Recueillir les propositions du public et des acteurs pour la définition progressive du projet, en liaison avec les études et durant celles-ci.
- Contribuer à identifier les enjeux, les points durs, les avancées, pour éclairer, influencer et enrichir les décisions du Comité de pilotage.

#### Cohérence entre projet et territoires

- S'assurer de la mise en œuvre d'un système ferroviaire global (LGV-TER) adapté aux enjeux actuels et à une nécessaire vision prospective du développement durable du territoire à ses différentes échelles.
- Contribuer et veiller à l'interaction effective et cohérente entre l'élaboration du projet ferroviaire et les politiques et projets des territoires.

#### Information

- Organiser et assurer de manière transparente, la disponibilité permanente de l'ensemble des informations et des études auprès des acteurs, du public et des médias.
- Assurer une information régulière ou spécifique aux grandes étapes du projet ou à la demande des acteurs.

#### Suivi et évolution

- Garantir un dispositif de concertation souple, évolutif, exemplaire et innovant.
- Évaluer régulièrement le dispositif de concertation pour l'adapter tout au long du projet.

Le dispositif mis en place pour suivre les études du projet LN PCA est imbriqué dans la gouvernance des études comme le montre le schéma ci-dessus.

Une Charte de la Concertation coécrite avec les acteurs a permis un véritable partage des enjeux du projet et le recueil des propositions du public et des acteurs pour la définition progressive du projet grâce à des échanges constructifs.

#### LES INSTANCES DE CONCERTATION

Le préfet de région a mis en place, parallèlement au COPIL, une instance de décision spécifique au projet LN PCA. Composée des Préfets de département, des représentants des cofinanceurs et du garant de la concertation, elle assure, en marge du Comité de pilotage, le suivi du dispositif de concertation et d'information du public ;

##### L'instance de décision s'appuie sur :

- le Collège des acteurs, instance de relais des acteurs à l'échelle globale du projet. Il réunit les représentants des acteurs et le garant, pour faire part au Comité de pilotage de leurs avis et observations sur le déroulement de la concertation et l'application de la Charte ;
- les Commissions Consultatives départementales qui permettent l'expression des élus des territoires ;

Ces comités s'appuient sur des groupes de travail thématiques et des groupes de travail géographiques.

## 4.2.2 UNE CHARTE DE LA CONCERTATION PARTAGÉE AVEC LES ACTEURS

La charte de la concertation du 19 janvier 2011 fait suite à la charte de la concertation et de l'information du public écrite en 2007.

Le maître d'ouvrage a choisi d'élaborer le dispositif de concertation en associant l'ensemble des catégories d'acteurs concernés (cofinanceurs, collectivités locales non cofinanceurs, associations, acteurs socio-économiques), répartis de façon équilibrée entre les territoires au sein d'un comité de rédaction.

Les membres de ce comité n'ont pas été désignés par le maître d'ouvrage et le comité de rédaction s'est constitué de façon équilibrée, dans la mesure où plusieurs acteurs qui souhaitaient y participer ont accepté de se regrouper afin d'être représentés.

Ainsi, la charte de la concertation a été élaborée au sein de ce comité de rédaction qui s'est réuni à trois reprises (20 octobre, 9 et 18 novembre 2010) et a rédigé de façon collective un projet de charte de la concertation.

Ce projet de charte a été présenté et débattu en réunion plénière des acteurs le 30 novembre 2010, puis validé par le Comité de pilotage en janvier 2011. La charte de concertation formalise le cadre, les objectifs et les modalités d'information et de participation du public jusqu'à l'enquête d'utilité publique. La charte est mise à la disposition de tous sur le site Internet du projet.

## 4.2.3 LE GARANT DE LA CONCERTATION : UN RÔLE ACTIF DE VEILLE ET DE RECOMMANDATION

Conformément à l'article L121-13-1 du Code de l'Environnement et sur sollicitation du président de RFF, la CNDP a désigné le 6 octobre 2010 Philippe Marzolf, ancien président de la Commission particulière du débat public sur le projet de ligne à grande vitesse Provence-Alpes-Côte d'Azur, en qualité de **garant de l'application de la charte de la concertation**.

Sa mission est de veiller à la mise en œuvre des modalités d'information et de participation du public pendant la phase postérieure au débat public, jusqu'à l'enquête publique sur le projet de ligne à grande vitesse Provence-Alpes-Côte d'Azur.

À noter que suite à la demande de Philippe Marzolf de ne pas poursuivre son rôle de garant au-delà de la fin des études de phase 1, la CNDP a désigné le 4 mars 2015 Philippe Quevremont comme nouveau garant chargé de veiller à la mise en œuvre des modalités d'information et de participation du public sur le projet LN PCA.



# 5

## LES ÉTUDES DE PHASE 1 ET LA CONCERTATION POUR DÉFINIR DES OPTIONS DE PASSAGE

## 5.1 LE CONTENU DES ÉTUDES

Les études réalisées en phase 1 ont pour objectif d'apporter, dans une perspective d'amélioration du niveau de service, de valorisation des infrastructures existantes et de prise en compte des autres modes de transport, un premier niveau de définition et une première évaluation du projet, au regard des enjeux majeurs que sont les impacts environnementaux, les fonctionnalités, les contraintes géologiques, géotechniques et hydrauliques, ainsi que les conséquences sur le milieu bâti, agricole et industriel, le coût, les possibilités de phasage et la rentabilité socio-économique et financière.

### Une identification préalable des besoins de dessertes voyageurs

Les objectifs de services sont caractérisés par la fréquence, le rythme et la qualité des trains desservant le territoire régional. Ils ont été définis en amont de la conception du projet.

Cette démarche est aujourd'hui reconnue comme celle qui permet le mieux de répondre aux besoins identifiés et de dimensionner au plus juste nécessaire l'infrastructure, qu'elle soit nouvelle ou existante.

Elle a nécessité également des compromis entre le scénario de services idéal et les contraintes techniques, environnementales et financières auxquelles il conduisait.

Le **COTHEM Services et Fonctionnalités** a élaboré ce cheminement progressif vers le programme du projet qui est proposé par le comité de pilotage de septembre 2013.

Le produit de sortie de ces réflexions et analyses est représenté par un schéma qui présente la trame de desserte de tous les trains circulant sur le réseau existant aménagé ou non et la ligne nouvelle. Il comprend donc

les trains régionaux inter-cités, semi-directs, omnibus, les TàGV et également les trains de marchandises. Pour chacun d'eux, sont précisés l'horaire cadencé pour l'heure de pointe, la fréquence et les points d'arrêts.

Pour répondre au besoin de prendre en compte une vision de long terme identifiée par le Secrétariat Permanent, cet exercice a été réalisé selon deux horizons :

- un horizon dit "2030", correspondant aux besoins immédiats identifiés par le constat actuel de congestion des modes de transport routiers et ferroviaires ;
- un horizon dit "2040", prenant en compte les perspectives de développement du territoire à cet horizon.

Parallèlement, les besoins capacitaires du réseau correspondant ont été déterminés et estimés.

Cette double approche a permis d'arrêter un niveau d'ambition réaliste pour le projet selon une analyse de type analyse de la valeur, menée en commun avec les autorités organisatrices des transports de voyageurs : conseil régional, conseils généraux et SNCF.

### Les études environnementales

Elles décrivent les enjeux environnementaux et l'incidence des variantes de fuseaux envisagés. Les études sont présentées à l'échelle du 1/100 000 et 1/25 000.

Dans le cadre de la phase 1, le niveau d'exigence requis sur les études environnementales a été très élevé pour tenir compte de l'extrême sensibilité du territoire de Provence-Côte d'Azur.

### Les études de prospective territoriale

Elles s'appuient sur l'analyse approfondie de tous les documents de planification existants ou en cours d'élaboration et des retours d'expériences d'autres projets régionaux notamment. Elles caractérisent les effets positifs ou négatifs du projet sur le territoire, en intégrant les effets de levier envisageables.

### Les études socio-économiques

Beaucoup d'éléments repris dans ces études ne sont habituellement intégrés qu'au niveau de la phase 2 des études. Mais les enjeux de déplacements et d'aménagement de ce territoire, qui présente dès aujourd'hui un engorgement extrême de ses infrastructures terrestres et même aériennes, ainsi que les coûts propres à toute réalisation d'infrastructure nouvelle ou modification de l'existante, ont nécessité d'aller le plus loin possible dès la phase de définition du programme du projet.

### Les études techniques

Les études techniques présentent un certain nombre de fuseaux envisageables, de largeur variable de l'ordre de 1 kilomètre, présentés au 1/100 000.

### Les études de capacité

Les besoins de service ont été traduits sous forme de fonctionnalités ferroviaires attendues par les utilisateurs du réseau : desserte, fréquence, mission, performance pour les voyageurs et chargeurs ; et fonctionnalités nécessaires pour le gestionnaire des circulations, le mainteneur et les services de secours : raccordements, voies de service, exploitabilité du réseau d'une manière générale.

Les **études d'exploitation** ont permis de traduire l'ensemble de ces besoins sous forme d'un programme fonctionnel, composé d'un programme d'exploitation et d'un schéma d'infrastructures ferroviaires simplifié.

### Les études de gares

Ces études contribuent, avec les études de prospective territoriale, à identifier les cohérences intermodales et ferroviaires.

Les gares sont un élément déterminant au cœur du dispositif ferroviaire et, de ce fait, elles revêtent une importance majeure dans le cadre de la réalisation des Études Préalables à l'Enquête Publique.



Elles sont la porte d'entrée par laquelle les voyageurs vont accéder au réseau ferroviaire, et à ce titre, elles structurent les mobilités et les échanges. La localisation de ces gares par rapport aux territoires et aux flux de population, mais aussi l'aménagement de ces dernières constituent donc des clés de succès du projet.

Les études conduites sur les gares nouvelles et grandes gares existantes du projet LN PCA dépassent la notion de gare au sens infrastructure pour l'élargir au concept de pôle d'échange multimodal (PEM).

Les analyses reposent sur plusieurs volets : mobilité et accessibilité au site, potentiel de développement urbain, paysage, socle géographique et culturel.

**Le projet est ainsi défini au regard des enjeux du territoire en cohérence avec les politiques d'aménagement envisagées par les collectivités.**

#### **L'analyse multicritère**

Dès le début des études, RFF en concertation avec les membres du COthem Services et Fonctionnalités, a défini les principes d'une grille d'analyse servant d'outil pour éclairer les différents choix nécessaires à l'élaboration du projet.

L'objectif de cet outil est **d'alimenter la concertation** en vue d'aboutir à une prise de décision éclairée en faveur du projet de meilleur consensus entre les parties prenantes.

## 5.2 LE PROCESSUS DE CONCERTATION DE 2011

### 5.2.1 LE DIALOGUE AVEC LES ÉLUS DU TERRITOIRE ET LA PARTICIPATION DU PUBLIC

À partir de juillet 2011, une phase de dialogue avec les élus du territoire a été organisée. Elle a pris la forme de :

- 107 rencontres bilatérales, avec tous les maires des communes situées dans la zone d'étude préférentielle du projet : 27 dans les Bouches-du-Rhône, 40 dans les Alpes-Maritimes et 40 dans le Var.
- 3 commissions consultatives départementales se sont réunies à 2 reprises dans les Bouches-du-Rhône et les Alpes-Maritimes et 1 fois dans le Var. Plus de la moitié des communes étaient représentées par leur communauté de communes ou d'agglomération lors de la première session et 76% lors de la seconde. (À noter que la seconde réunion de la commission consultative prévue dans le Var à l'issue de l'ensemble des groupes de travail n'a pu avoir lieu en raison de la suspension de la concertation dans ce département.) ;
- 2 e-mailings ont été adressés aux élus des 102 communes concernées, le premier avant la présentation des fuseaux de passage, mi-octobre, et le second à l'issue de la période de concertation, fin janvier 2012.

Entre septembre et décembre 2011, la concertation organisée a donné lieu à une forte participation des acteurs et du public lors des :

- 50 réunions des groupes de travail géographiques et thématiques ;
- et 10 réunions publiques, organisées sur l'ensemble des trois départements concernés ;

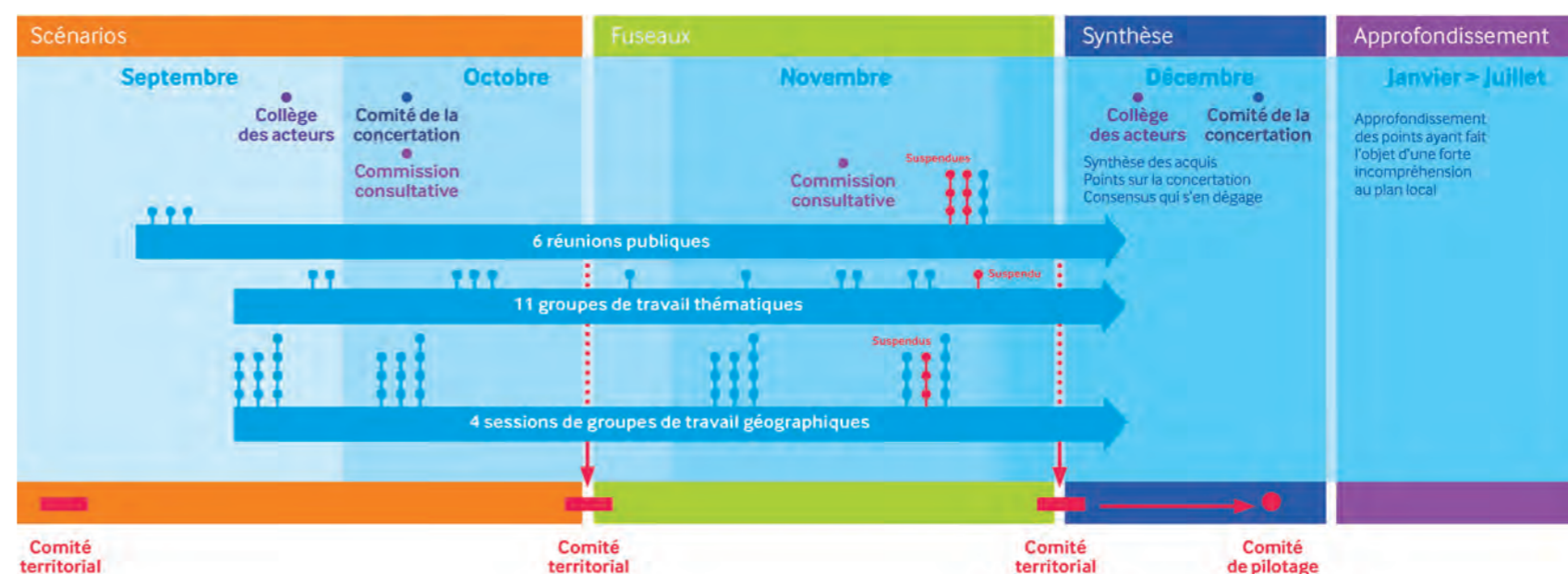
La concertation s'est déroulée en deux étapes :

- de début septembre à mi-octobre 2011, elle a porté sur la présentation des 4 scénarios contrastés retenus par le Comité de pilotage de juillet 2011. Tous les scénarios relevant de la logique "desserte des métropoles du sud", la différenciation concernait la prépondérance donnée soit à la desserte des centres villes, soit à la rapidité des liaisons, soit à l'économie d'investissement et soit enfin au maillage régional ;
- de mi-octobre à début décembre 2011, elle a porté sur l'analyse des fuseaux de passages proposés, au regard des enjeux et sensibilités des différents territoires traversés.

À noter que ce deuxième temps de la concertation a connu des perturbations de la part d'opposants au projet, dans le Var et les Bouches-du-Rhône, révélant la forte sensibilité du sujet, notamment pour le monde viticole.

Ces difficultés ont conduit le Préfet du Var et le Préfet des Bouches-du-Rhône à suspendre le 25 novembre, donc à la fin du processus, la tenue des réunions dans ces départements. Néanmoins, 90% des réunions ont pu se tenir normalement.

### CALENDRIER DE LA CONCERTATION





## 5.2.2 LE BILAN DE LA CONCERTATION ÉTABLI PAR LE GARANT

Plus de 1 700 personnes ont participé aux réunions publiques et groupes de travail :

- 600 personnes aux réunions de lancement, dont plus de la moitié dans le Var ;
- 231 personnes aux réunions de restitution ;
- 380 acteurs aux 14 groupes de travail (sur 720 inscrits).

Plus de 40 000 visiteurs différents ont consulté le site sur la période, pour un total de 62 000 visites (près de 1 000 visites quotidiennes en novembre). Près de 300 000 pages ont été vues au total.

436 questions ont été posées sur le site Internet ou par courriel : 69 questions venant des Bouches-du-Rhône, 249 du Var et 118 des Alpes-Maritimes.

1 084 articles et avis ont été générés sur Internet, soit 270 articles mensuels en moyenne de septembre à décembre (contre 25 articles par mois avant la concertation).

3 remarques et 1 motion ont été adressées par le biais des registres.

44 enveloppes T ont été retournées à RFF (27 des Bouches-du-Rhône, 11 du Var et 6 des Alpes-Maritimes).

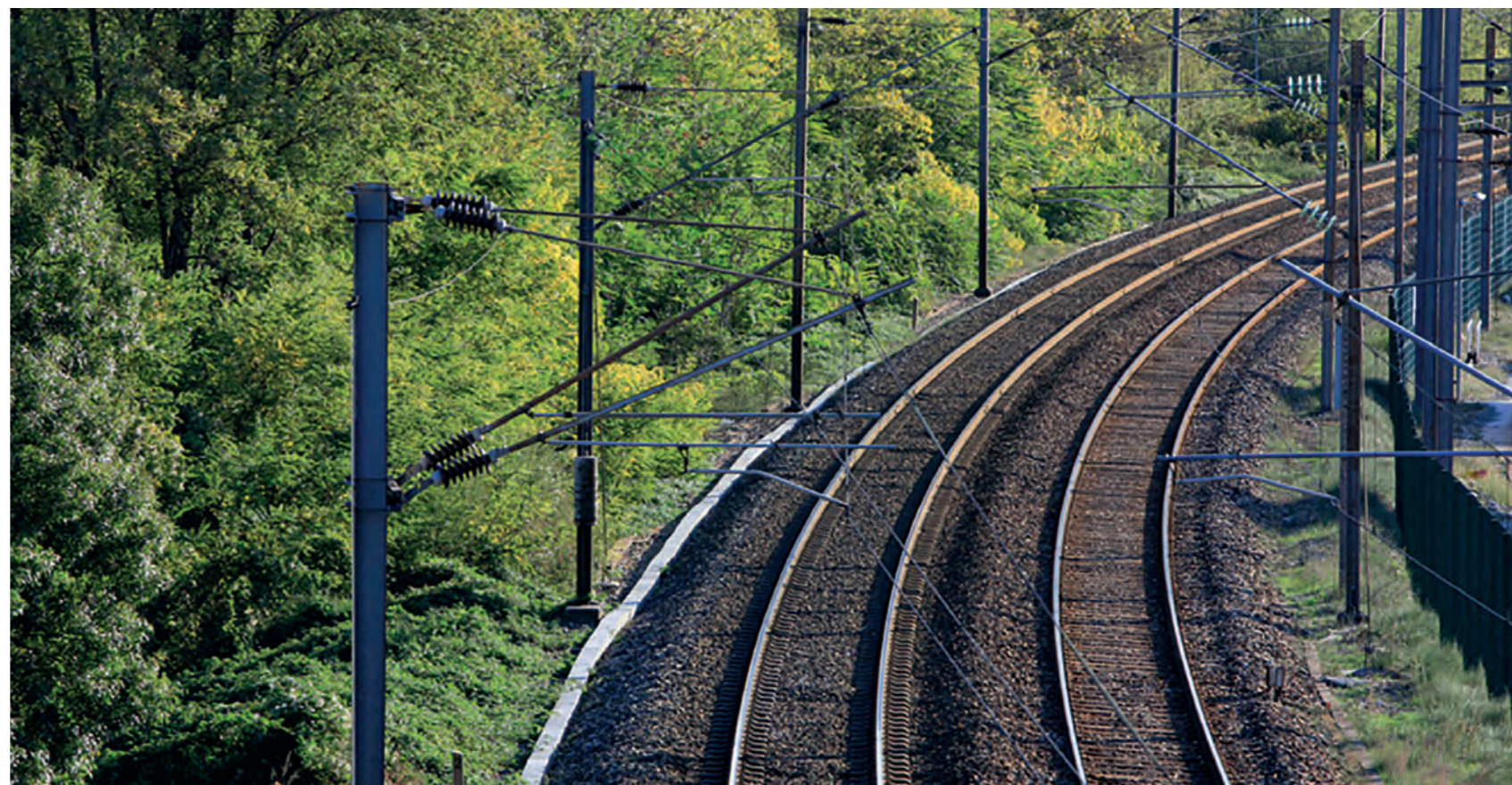
28 contributions d'acteurs et 26 motions, pour la plupart communales, ont été collectées.

### Le bilan établi par le garant de la concertation

Le garant a établi et publié en juillet 2013 son propre bilan de la concertation, dans lequel il apporte un avis extérieur sur les forces et les faiblesses du déroulement effectif de la concertation.

S'il lui semble dommage que l'évolution d'un tel projet, priorité à la modernisation et au développement des transports quotidiens régionaux, se soit faite au cours de manifestations et de rapports de force, alors qu'elle aurait dû être une conclusion d'une concertation basée sur l'écoute et le dialogue - qui restent encore à développer en France - et s'il note qu'en demandant leur avis aux riverains d'une future ligne nouvelle ferroviaire, il est logique que ceux-ci demandent d'abord une amélioration de leurs transports quotidiens, **le bilan du garant met en revanche en avant le fait qu'en ce qui concerne les outils d'information et de communication mis en place, le dispositif a bien fonctionné.**

Du point de vue des enjeux soulevés par les acteurs, il considère que ceux-ci ont bien été pris en compte dans le bilan de la concertation rédigé par le maître d'ouvrage, et que **tous les outils et lieux de débats ont permis à de très nombreuses personnes de s'exprimer et de participer activement à la concertation de façon satisfaisante.**



## 5.3 LES APPORTS DE LA CONCERTATION AU PROJET

### 5.3.1 ENTRE MARSEILLE ET NICE

UNE RÉAFFIRMATION DE LA PRIORITÉ  
À DONNER AUX TRANSPORTS DU QUOTIDIEN  
ET VERS UN CONSENSUS SUR LES OPTIONS  
DE PASSAGE DE LA LN

Le comité de pilotage de décembre 2011 a reconnu, avec le garant de la concertation, que la richesse des échanges et les observations du public étaient de nature à permettre la poursuite du projet en le réorientant pour tenir compte de ces apports. La décision du comité de pilotage porte ainsi sur :

- l'abandon officiel des options les plus contestées : le passage dans le polygone de Cuges-les-Pins, le secteur viticole de Rouvière et le Bandol, le site de gare nouvelle de Toulon Est, la ligne nouvelle dans le sillon permien ;
- la confirmation du scénario Métropoles du Sud, avec un rappel de la nécessité de la grande vitesse, même si la vitesse doit être "adaptée aux contraintes du territoire" ;
- la demande de "pincement" des fuseaux pour limiter les inquiétudes sur les points de désaccord ;
- une demande de "remise en ordre du projet" avec une priorité en faveur des transports du quotidien ;

- la nécessité de construire un système de transport global, en favorisant les connexions avec les transports en commun urbains et en promouvant l'intermodalité des gares.

Cette évolution a été confortée par la consultation des élus et des associations conduite au 2<sup>ème</sup> semestre 2012 par l'État :

- Bouches-du-Rhône : les communes ont été rencontrées le 4 septembre ;
- Var : 38 communes rencontrées en 4 réunions des 17, 18, 21 septembre et 9 octobre. Présentation le 20 octobre à l'Assemblée Générale de l'association des maires du Var ;
- Alpes-Maritimes : rencontres bilatérales entre le préfet et les élus du département ;
- Associations : rencontre du 17 octobre entre le préfet de Région et les associations anti et pro LGV.

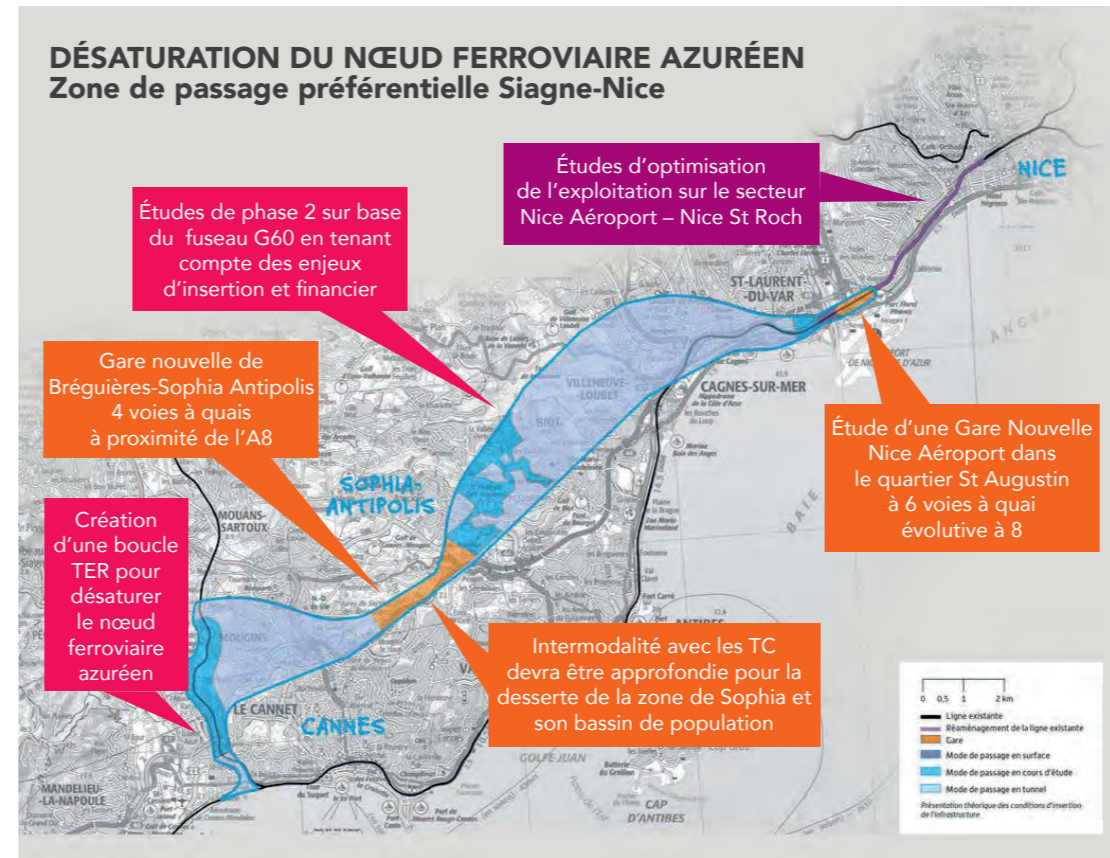
#### LES PRINCIPALES CONCLUSIONS DE CES RENCONTRES SONT LES SUIVANTES :

- mettre en avant les transports du quotidien ;
- doubler les capacités du réseau ferroviaire (alors même que le doublement sur place de la ligne existante n'est pas possible partout et coûterait aussi cher qu'une ligne nouvelle avec de fortes nuisances) ;
- privilégier des gares intermodales et interconnectées avec le réseau existant (gare souterraine sous la gare de Marseille St-Charles, gare de Toulon, gare nouvelle à l'est du Var, gare Ouest-Alpes-Maritimes, gare au niveau du pôle d'échange de Nice-Aéroport) ;
- adapter la grande vitesse aux contraintes du territoire ;
- utiliser les emprises existantes dans le sillon permien pour un doublement de l'infrastructure ;
- prévoir une ligne nouvelle en site propre et à grande vitesse dans les Alpes Maritimes ; améliorer la liaison Nice-Monaco-Italie ;
- éviter au maximum les zones agricoles ;
- limiter les nuisances pour les riverains et les milieux naturels.

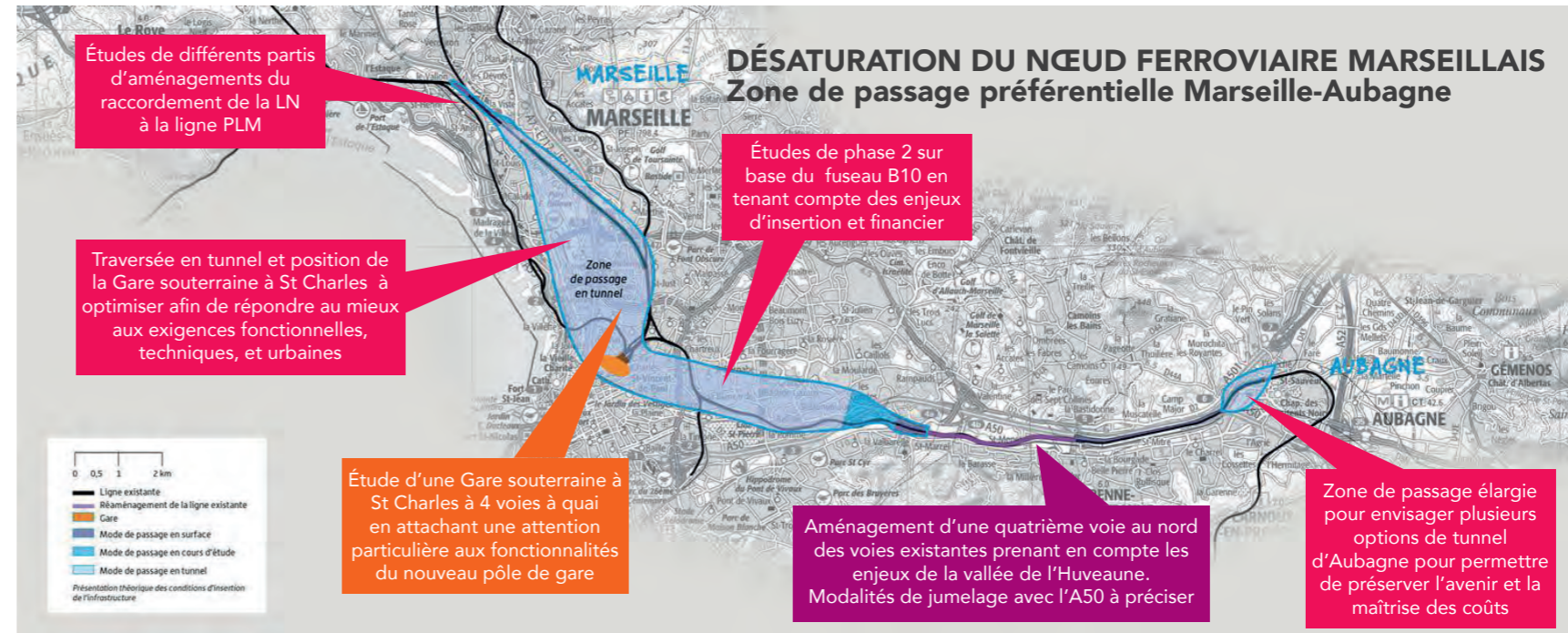
## 5.3.2 ENTRE NICE ET L'ITALIE

UN LARGE CONSENSUS  
AUTOUR DE 5 GRANDS THÈMES

- Le projet entre Nice, Monaco et l'Italie est jugé nécessaire et important et, dans une logique d'arc méditerranéen, doit être réalisé en étroite coordination avec les travaux ferroviaires italiens de la région Ligure ;
- Si l'enjeu majeur est la liaison Nice-Gênes-Milan, le maillage du réseau avec des liaisons Nord-Sud améliorées est nécessaire ;
- L'urgence porte sur les travaux de modernisation de la ligne Mandelieu-Vintimille ;
- La mixité fret / voyageurs de la ligne nouvelle entre Nice et l'Italie est demandée ;
- Un système ferroviaire performant pour les voyageurs et les marchandises est indispensable pour permettre un véritable report modal de la route vers le fer.



## DÉCISION MINISTÉRIELLE DU 7 MAI 2014





# 6

## LES ÉTUDES DE PHASE 1 : LA PRISE EN COMPTE DU GRENELLE DE L'ENVIRONNEMENT ET DU RAPPORT DE LA COMMISSION MOBILITÉ 21

## 6.1 LA LOI GRENELLE ET LE SCHÉMA NATIONAL DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

La loi Grenelle du 3 août 2009 a conforté la nécessité d'une poursuite du développement du réseau de lignes ferroviaires et retenu en particulier la ligne nouvelle entre Marseille et l'Italie.

### La loi Grenelle : un recentrage en faveur du transport régional

En son paragraphe III, la loi précise : "La poursuite du développement du réseau de lignes ferrées à grande vitesse aura pour objectifs d'améliorer les liaisons des capitales régionales avec la région parisienne, de permettre des liaisons rapides entre elles grâce à des lignes transversales et des lignes d'interconnexion en Île-de-France et de favoriser l'intégration de la France dans l'espace européen grâce à la connexion du réseau de lignes à grande vitesse français avec les réseaux des pays limitrophes.

*Le transport ferroviaire régional, élément structurant pour les déplacements interrégionaux, interurbains et périurbains, contribuera à diffuser l'effet de la grande vitesse au profit de l'ensemble du territoire..."*

...mais aussi la volonté d'améliorer la performance du système de transport ferré dans la desserte des territoires qui resteraient à l'écart du réseau à grande vitesse

*"...Parallèlement, la qualité de la desserte des agglomérations qui resteraient à l'écart du réseau à grande vitesse sera améliorée en termes de vitesse,*

*de fiabilité et de confort. À cette fin, pourront notamment être prévus des aménagements portant sur les infrastructures existantes, ainsi que la construction de compléments d'infrastructures nouvelles, en particulier, à la traversée des aires urbaines saturées".*

Instauré par la loi Grenelle, un projet de Schéma National des Infrastructures Terrestres (SNIT) a été élaboré en 2011 après avoir été soumis à une consultation publique large, mais avant la crise actuelle de la dette publique.

Quelques 4 000 km de lignes ferroviaires nouvelles sont inscrites, **dont le projet n° 8 sur la carte des principaux projets de développement ferroviaire proposés à l'inscription : le projet LGV Provence-Alpes-Côte d'Azur entre Marseille, Toulon, Nice et l'Italie.**

## 6.2 LE RAPPORT DURON DE LA COMMISSION MOBILITÉ 21 DU 27 JUIN 2013 : LA DÉFINITION DES PRIORITÉS POUR LE PROJET LN PCA

En 2012, sous la pression de la crise de la dette publique, le Gouvernement a décidé de redéfinir le projet de Schéma National des Infrastructures de Transport (SNIT)

qui, précise le Ministre délégué chargé des Transports et de l'Économie maritime, "n'est plus compatible avec l'objectif de retour à l'équilibre des finances publiques".

Il a donc décidé de mettre en place la commission Mobilité 21 en octobre 2012.

Composée de six parlementaires de différentes sensibilités politiques et de quatre personnes qualifiées, la commission "Mobilité 21" a eu pour mission de préciser les conditions de mise en œuvre du SNIT dont les montants – plus de 245 Mds € à l'horizon 2030-2040 – n'ont raisonnablement aucune chance de pouvoir être mobilisés sur la période considérée et de proposer dans ce cadre une hiérarchisation des projets d'infrastructures inscrits au SNIT, cohérente avec la situation et les perspectives des finances publiques.

Cette commission, présidée par Philippe Duron remet son rapport "pour un schéma national de mobilité durable" le 27 juin 2013.

La commission a inscrit son travail dans le respect des objectifs de la transition écologique et énergétique posés par le Président de la République. Dans ce contexte et alors que le besoin de mobilité devrait rester soutenu, la commission a dressé plusieurs constats majeurs, formulé une vingtaine de préconisations et une proposition de hiérarchisation des grands projets.

### La hiérarchisation opérée par la commission Mobilité 21

**1. Premières priorités :** les projets qui devraient être engagés sur la période 2014-2030. Les études et procédures de ces projets doivent être poursuivies en vue de leur engagement avant 2030 ;

**2. Secondes priorités :** les projets dont l'engagement doit être envisagé entre 2030 et 2050. Les projets concernés doivent être poursuivis en études afin d'en approfondir la définition et permettre leur engagement sur la période 2030-2050 ;

**3. Projets à horizons plus lointains :** les projets à engager au-delà de 2050 et dont les études doivent être arrêtées aussi longtemps qu'aucun élément nouveau ne justifie leur relance.

Concernant les premières priorités, la commission a tenu à s'assurer que le montant des investissements

est cohérent avec le volume de ressources disponibles. "Deux scénarios financiers ont été envisagés : le premier suppose que les ressources de l'AFITF soient maintenues constantes à 2,26 Mds € entre 2017 et 2030 ce qui permet d'engager, sur la base des clés de financements usuels entre État, collectivités locales et autres partenaires, entre 8 et 10 Mds € de travaux d'ici 2030 ; le second prévoit une augmentation des ressources de l'agence d'environ 400 M € par an, ce qui permet d'engager entre 28 et 30 Mds € de travaux d'ici 2030".

Lors de la présentation du Programme d'Investissements d'Avenir (PIA), le 9 juillet 2013,

le gouvernement a retenu le projet de Ligne Nouvelle Provence-Côte d'Azur, selon le scénario 2 établi par la commission Mobilité 21.

Dans ce scénario n°2, la commission retient en premières priorités un nombre resserré de projets qui s'inscrivent en cohérence avec sa recommandation de placer au cœur des financements. Le traitement des grands points noirs du réseau ferroviaire (...). On y trouve (...) le traitement des premières priorités des nœuds ferroviaires centraux que sont Lyon, Marseille, Nice et Paris.



Ainsi, pour le projet LN PCA, sont actées les priorités suivantes :

**1<sup>ère</sup> priorité :** le traitement du nœud marseillais est retenu pour un montant maximal de 2,5 Mds € (CE 2012), s'y ajoute le traitement du nœud de Nice 4,2 Mds € (CE 2012).

**2<sup>ème</sup> priorité :** poursuite au-delà du traitement des nœuds de Marseille et de Nice 5,3 à 7,8 Mds € (CE 2012), ce qui correspond essentiellement aux lignes nouvelles entre Aubagne et Toulon d'une part, le Muy et la ligne actuelle Cannes-Grasse d'autre part.

**Les autres sections du projet entre Marseille et l'Italie** correspondent à un projet à horizons plus lointains.





# 7

## LES ÉTUDES DE PHASE 1 : LES DÉCISIONS DU MINISTRE SUR LES ZPP DE PRIORITÉ 1 ET DE PRIORITÉ 2

## 7.1 L'INFORMATION ET LA CONSULTATION SUR LA ZONE DE PASSAGE PRÉFÉRENTIELLE DE PRIORITÉ 1

L'information et la consultation sur la ZPP de priorité 1 a eu lieu :

- d'octobre à novembre 2013 à l'adresse des élus ;
- du 21 novembre au 20 décembre 2013 pour le public.

### 7.1.1 L'INFORMATION ET LA CONSULTATION DES ÉLUS

Deux commissions consultatives ont réuni les élus, maires et parlementaires, le 28 octobre dans les Alpes-Maritimes et le 8 novembre dans les Bouches-du-Rhône. Deux Comités Territoriaux (COTER) ont permis de recueillir un avis sur la ZPP de priorité 1 et lancer l'information et la consultation du public, le 8 novembre dans les Alpes-Maritimes et le 20 novembre dans les Bouches-du-Rhône

Les principaux avis recueillis sont :

- dans les Bouches-du-Rhône, la Zone de Passage Préférentielle et ses modalités d'insertion n'ont fait l'objet d'aucune désapprobation. Des demandes ont

été faites de précisions sur les aménagements en gare d'Aubagne, les délais de réalisation et les modalités de déplacement de l'autoroute ;

- dans les Alpes-Maritimes, le projet a reçu un fort soutien dans son principe, mais une demande a été exprimée pour approfondir les conditions d'insertion, d'amélioration de la ligne existante et de réalisation de l'intermodalité aux pôles d'échanges, en particulier pour le positionnement précis de la gare nouvelle de l'ouest des Alpes-Maritimes reliant Sophia Antipolis.

### 7.1.2 L'INFORMATION ET LA CONSULTATION DU PUBLIC

Une large palette d'outils a été utilisée :

- une plaquette générale "Les priorités de la Ligne Nouvelle" ;
- deux plaquettes territoriales "Priorité aux trains du quotidien à Marseille" et "Quel réseau pour la Côte d'Azur" ;
- Les fiches ZPP qui présentent la Zone de Passage Préférentielle de la priorité 1 ;
- Les Cartes T pour présenter synthétiquement la ZPP sur les nœuds marseillais et azuréen ;
- 4 annonces-presse dans la Provence et Nice Matin ;
- 120 spots radio sur RFM du 21 novembre au 20 décembre ;
- e-mailing envoyé aux 2 546 acteurs pour les informer et les inviter à donner leur avis via le site internet ;
- un site internet présentant les documents du projet, de la ZPP et une rubrique "exprimez-vous" ;
- mise à disposition de documentations et de moyens d'expression dans les mairies et les collectivités : 22 lieux dans les Bouches-du-Rhône et les Alpes-Maritimes ;

- édition de 48 800 documents synthétiques d'expression et de présentation du projet avec la ZPP, dont 45 000 distribués entre le 22 et le 28 novembre dans les gares des Bouches-du-Rhône et des Alpes-Maritimes.

Un réel succès de la participation :

- une fréquentation quotidienne du site internet, doublée pendant la période de consultation avec 75% de nouveaux visiteurs et plus de 6 000 visites ;
- des réponses émanant d'au moins 43 communes différentes, au-delà des communes directement concernées par la ZPP ;
- plus de 900 retours collectés dont 65% en provenance des Alpes-Maritimes.

Les enseignements :

- une expression du public qui porte autant sur le projet présenté et le système ferroviaire existant que sur la Zone de Passage Préférentielle ;
- la désaturation des nœuds ferroviaires marseillais et azuréens pour une amélioration de la qualité des services : une nécessité largement partagée par les habitants et en particulier les usagers ;
- le développement des transports en communs, perçu comme une nécessité avec "plus de trains plus souvent" et avec une meilleure accessibilité, en développant l'intermodalité au niveau des pôles d'échanges ;
- dans les Bouches-du-Rhône, un besoin d'explication de la traversée souterraine de Marseille et de comprendre l'intérêt des travaux de la 4<sup>ème</sup> voie entre Aubagne et Marseille ;
- dans les Alpes-Maritimes, l'urgente nécessité d'une nouvelle infrastructure ferroviaire avec la demande d'enterrer la ligne pour la CASA. La gare pour desservir Sophia Antipolis attendue, mais des fonctionnalités à expliquer, et d'une façon générale, développer l'intermodalité au niveau des pôles d'échanges des deux gares nouvelles de Nice Aéroport et Bréguières-Sophia Antipolis.

## 7.2 LA DÉCISION SUR LA ZPP DE PRIORITÉ 1 DU 7 MAI 2014

Le Secrétaire d'État chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche, dans sa lettre au préfet de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur du 7 mai 2014, a réaffirmé les trois objectifs du projet LN PCA et les enjeux fondamentaux qui prévalent depuis le débat public de 2005, les études complémentaires de 2009 ayant conduit au choix du scénario Métropoles du Sud et la concertation menée en phase 1 pour la totalité du projet :

*“La réalisation d’une ligne nouvelle entre Marseille, Toulon et Nice doit permettre de constituer un système ferroviaire performant pour la région Provence-Alpes-Côte d’Azur (PACA), en reliant les trois principales métropoles. Elle vise à faciliter les déplacements à l’intérieur de la région en offrant une alternative à la route et en complétant la seule ligne ferroviaire existante du littoral. Elle contribuera à ouvrir la région PACA sur les autres régions françaises, à désenclaver l’est de la région et à poursuivre la réalisation de l’arc méditerranéen Barcelone-Gênes”.*

Le Secrétaire d'État rappelle également la décision du gouvernement du 9 juillet 2013 de retenir la réalisation prioritaire du traitement des nœuds marseillais et azuréens :

*“À la suite des conclusions de la Commission Mobilité 21 et dans le cadre des orientations précisées par le Premier Ministre le 9 juillet 2013, j’ai décidé le 21 octobre dernier la réalisation prioritaire et l’accélération du rythme des études du traitement des nœuds ferroviaires marseillais et azuréen, de Nice à la ligne Cannes-Grasse, avec un objectif de déclaration d’utilité publique en 2017”.*

Enfin, il précise sa décision sur les fonctionnalités du projet qui sont restées cohérentes aux problématiques

exposées et discutées dans le cadre du débat public et des concertations ultérieures :

*“Les fonctionnalités du projet ont été enrichies et confortées en donnant la priorité aux trains du quotidien et en mettant en avant la nécessité de construire un système de transport global combinant la grande vitesse avec un maillage plus important entre ligne classique et ligne nouvelle.*

*Cela implique d’adapter la vitesse aux contraintes du territoire, tout en maintenant l’objectif de diminuer les temps de parcours entre Marseille et Nice.*

*Les fonctionnalités principales des sections de première priorité comprennent :*

- le désengorgement de la gare St-Charles comprenant la traversée souterraine de Marseille avec un raccordement nord permettant les échanges des circulations avec la LGV Méditerranée et la ligne Paris-Lyon-Marseille (PLM) historique, un raccordement sud sur la ligne Marseille-Aubagne, ainsi qu’une nouvelle gare souterraine à quatre voies à quai au niveau de la gare actuelle.
- une ligne nouvelle entre l’ouest de Nice et la ligne Cannes-Grasse visant à :
  - proposer une boucle TER desservant l’ouest du département des Alpes-Maritimes, permettant l’accroissement des dessertes régionales desservant le pôle de Sophia Antipolis, à partir d’une gare nouvelle, et l’organisation de missions TER jusqu’à Monaco et Vintimille,
  - faciliter la réalisation d’une première phase du projet, en vue du raccordement ultérieur de la section de ligne nouvelle à l’ouest depuis le secteur du Muy, avec un objectif de diminuer les temps de parcours sur ce secteur.”

À noter que par rapport aux fonctionnalités initiales du projet présenté au débat public de 2005 et à la suite des études complémentaires, la fonctionnalité de desserte du territoire de la Côte d’Azur est précisée et renforcée avec “l’exploitation d’une boucle TER” favorisée par la réalisation de la ligne nouvelle entre la ligne Cannes-Grasse-Nice et une gare nouvelle desservant Sophia Antipolis.

Enfin, conformément aux procédures ministérielles de conduite des études de grands projets linéaires au stade

de la phase 1, c’est-à-dire du choix d’un couloir de passage de l’infrastructure, le Secrétaire d’État a acté les choix proposés par RFF s’appuyant sur la concertation du 4<sup>ème</sup> trimestre 2013.

Une des préoccupations majeures du Secrétaire d’État est celle portant sur “les exigences fonctionnelles, techniques et urbaines” des gares nouvelles que sont Marseille au droit de la gare de Saint-Charles actuelle, Bréguières-Sophia Antipolis et Nice-Aéroport au droit de l’aéroport international.

Ces exigences concernent :

- **pour la gare de Marseille St Charles :** “Les différents services de mobilité, d’accessibilité et d’aménagement de ce site au cœur de la métropole Aix-Marseille-Provence. Cette attention nécessitera un travail partenarial étroit avec les différentes personnes publiques concernées, dans le respect des compétences et des responsabilités du gestionnaire d’infrastructure ferroviaire”.
- **pour la gare de Sophia Antipolis :** “Je souhaite qu’elle soit précisée au regard des avantages socio-économiques qu’elle apportera notamment pour la desserte du pôle d’activités de la zone de Sophia Antipolis et de son bassin de population. S’agissant de l’insertion d’une gare nouvelle dans un cadre urbain très fragmenté, il conviendra d’éclairer les conditions de son opportunité au regard en particulier de ses fonctionnalités et de son positionnement. Les conditions de desserte du site de cette gare nouvelle devront ainsi être précisées, et en particulier l’articulation avec l’offre de transports collectifs”
- **pour la gare nouvelle Nice-Aéroport :** “Ce site a été également retenu par l’Opération d’Intérêt National EcoVallée dans la Plaine du Var comme pôle d’échange multimodal pour le croisement des lignes de tramway, de la gare TER, des liaisons aériennes, du projet de gare routière et d’un parc de rabattement de voitures...Les études qui seront conduites par RFF dans le cadre de la phase 2 devront en outre s’articuler avec les projets menés par les différents maîtres d’ouvrage au sein de l’EPA Plaine du Var.”

La totalité de la décision est reprise en annexe.

## 7.3 L'INFORMATION ET LA CONSULTATION SUR LA ZONE DE PASSAGE PRÉFÉRENTIELLE DE PRIORITÉ 2

L'information et la consultation sur la ZPP de priorité 2 a eu lieu :

- d'avril à mai 2014 à l'adresse des élus ;
- du 12 mai au 13 juin 2014 pour le public.

### 7.3.1 L'INFORMATION ET LA CONSULTATION DES ÉLUS

Quatre commissions consultatives des élus ont eu lieu le 28 avril dans les Bouches-du-Rhône, le 15 avril matin : partie varoise de la section Aubagne - Toulon, le 15 avril après-midi : partie varoise de la section Est Var - Siagne et le 25 avril dans les Alpes-Maritimes.

Trois Comités Territoriaux (COTER) pour recueillir un avis sur la ZPP de priorité 2 et lancer l'information et la consultation du public, le 6 mai dans les Bouches-du-Rhône, le 16 avril dans le Var et le 6 mai dans les Alpes-Maritimes.

Les principaux avis recueillis sont :

- dans les Bouches-du-Rhône, la Zone de Passage Préférentielle et ses modalités d'insertion n'ont fait l'objet d'aucune désapprobation même si certains points de vigilance demeurent ;
- pour l'Ouest du Var, les représentants restent vigilants sur les conditions d'intégration du projet dans le territoire et demandent un resserrement rapide de la zone de passage possible ;
- pour l'Est-Var les représentants estiment que l'échéance 2030-2050 est tardive. Ils expriment le souci de coordonner urbanisme et transports notamment autour du pôle d'échange Est-Var ;
- le COTER du Var approuve la ZPP et souhaite que le projet dans le Var ne soit pas différé, notamment en ce qui concerne l'amélioration de la desserte de l'aire toulonnaise ;
- les représentants des Alpes-Maritimes soutiennent le projet et souhaitent sa réalisation au plus vite y compris pour la section Le Muy-Siagne.



### 7.3.2 L'INFORMATION ET LA CONSULTATION DU PUBLIC

Une large palette d'outils a été utilisée :

- 376 spots radio sur France Bleu Provence, France Bleu Azur, RMC, RFM Nice et Marseille, du 12 au 21 mai ;
- annonces presse dans La Provence, Var Matin et Nice Matin, et communiqué de presse ;
- e-mailing aux 2 819 acteurs pour les informer et les inviter à donner leur avis via le site internet ;
- site internet : téléchargements des documents de présentation du projet, de la ZPP, rubrique "donnez votre avis", foire aux questions ;
- édition de 50 600 documents synthétiques d'expression et de présentation du projet avec la ZPP, dont 41 800 distribués entre le 12 et le 30 mai, 22 300 dans 4 gares des Bouches-du-Rhône, 9 900 dans 8 gares du Var, 9 600 dans 2 gares des Alpes-Maritimes ;
- une plaquette générale sur le projet, les priorités et le dispositif d'information et de consultation : "Les priorités de la Ligne Nouvelle" ;
- la plaquette "Quel réseau ferroviaire de Marseille à Nice ?" qui décline le projet sur les territoires concernés par la priorité 2 ;
- les fiches ZPP qui présentent la zone de passage préférentielle de la priorité 2 ;
- la mise à disposition de ces documents papier dans 43 institutions recevant du public : mairies, communautés de communes ou d'agglomérations, CCI, Chambre d'agriculture, conseils généraux, Conseil régional, ... (7 dans les Bouches-du-Rhône, 30 dans le Var, 6 dans les Alpes-Maritimes) ;

- les Cartes T pour présenter synthétiquement la ZPP sur les sections de ligne Aubagne – Toulon et Est-Var – Siagne.

#### Un succès de la participation encore supérieur à celui de la priorité 1 :

- 7 340 visites de 5 854 visiteurs différents sur le site internet (75% de nouveaux visiteurs durant la période de consultation avec une fréquentation quotidienne doublée). Au total, 23 330 pages ont été vues ;
- plus de 2 400 retours soit 2,5 fois plus que lors de la consultation sur la priorité 1 ;
- forte mobilisation en faveur du projet des acteurs socio-économiques des Alpes-Maritimes animée par la CCI Nice Côte d'Azur, mais aussi des associations varoises opposées au projet ;
- 22 contributions et motions.

#### Les enseignements :

- le projet ferroviaire de la priorité 2 est plébiscité par les acteurs socio-économiques : une nécessité, une urgence ;
- un financement du projet à éclairer : capacités de financement, opportunité d'un projet d'une telle envergure ;
- les améliorations de l'existant, prévues dans le cadre du projet sont à expliciter car les bénéfices apportés par la réalisation de la ligne nouvelle sur le transport du quotidien semblent ne pas avoir été toujours compris ;
- pour la section Est-Var – Siagne, une large majorité met en avant le caractère prioritaire de cette section et demande que les études soient accélérées et menées au même rythme que celles sur les sections de priorité 1 ;
- le pôle d'échange de l'est du Var doit être présenté dans un cadre plus large d'intermodalité avec d'autres projets de transport en commun portés par le territoire ;
- les mesures de réduction des nuisances qui seront mises en place seront à partager ;

- pour la section Aubagne – Toulon, la zone de passage sur le secteur du Sud Sainte-Baume fait l'objet d'avis très majoritairement négatifs de la part des résidents, fortement mobilisés au sein d'associations. D'une manière générale, la protection de l'environnement et du cadre de vie est une préoccupation majeure dans le Var ;
- des tracés alternatifs qui évitent la descente du Beausset à Toulon sont proposés, notamment par Brignoles ;
- demande de préciser les mesures de protection foncière qui pourront être mises en place ;
- demande d'étude de l'opportunité d'une gare desservant la ZAE de Signes.



## 7.4 LA DÉCISION SUR LA ZPP DE PRIORITÉ 2 DU 13 AVRIL 2015

Le Secrétaire d'État chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche, Alain Vidalies, dans la continuité de la décision précédente sur la priorité 1, a acté les choix proposés par RFF sur la priorité 2 s'appuyant sur la concertation réalisée d'avril à juin 2014.

De la même manière que pour la priorité 1, outre le choix des fuseaux de passage, le ministre a mis l'accent sur les modalités de desserte des agglomérations :

- **Pour Toulon :** "Les études menées ont montré que les capacités ferroviaires de la gare actuelle de Toulon Centre et de la traversée de l'agglomération toulonnaise devraient être renforcées afin d'accueillir le trafic envisagé à l'horizon de la réalisation des sections de priorité 2 (...) Le projet final devra porter une attention toute particulière aux fonctionnalités du nouveau pôle gare en cohérence avec les différents services de mobilité, d'accessibilité et d'aménagement de ce site au cœur de la métropole toulonnaise."
- **Le Pôle multimodal du Muy :** "Il est prévu que cette gare permette l'accueil de TER terminus et l'interconnexion TER/TGV. Son positionnement final devra tout particulièrement faciliter les échanges multimodaux, en cohérence avec les pôles urbains alentours et les voies de communication existantes."

La totalité de la décision est reprise en annexe.

Le bilan de la phase d'information et de consultation sur la ZPP du projet LN PCA a été adressé à la CNDP le 10 mars 2015. Dans son communiqué des décisions du 1<sup>er</sup> avril 2015, la CNDP a donné acte à SNCF Réseau de ce compte-rendu.



# 8

## L'ÉVOLUTION DU PROJET DEPUIS LE DÉBAT PUBLIC DE 2005

# 8.1 LE PROJET DE LIGNE NOUVELLE PROVENCE- CÔTE D'AZUR AUJOURD'HUI (2015)

Le Gouvernement a retenu le projet avec les deux priorités, complétées par l'ambition à plus long terme portant sur la totalité de l'axe entre Marseille et l'Italie.

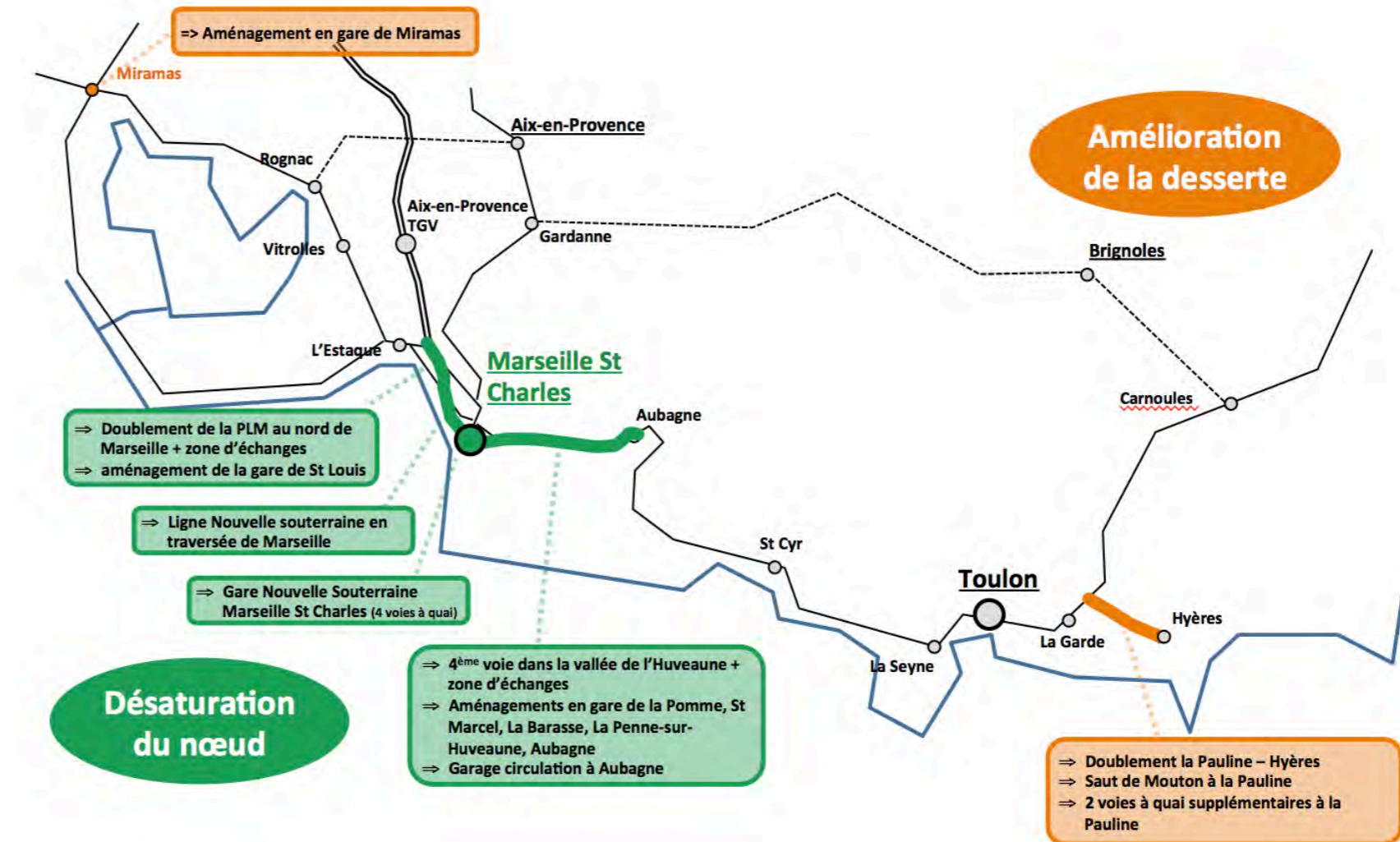
## POUR LA PRIORITÉ 1

### EN TERMES D'INFRASTRUCTURE POUR LE NœUD FERROVIAIRE MARSEILLAIS :

La solution retenue est :

- les aménagements à l'entrée nord de Marseille pour assurer les raccordements entre la ligne classique PLM, la ligne à grande vitesse Méditerranée et la ligne nouvelle traversant Marseille. Ils nécessitent une mise à 4 voies d'une partie de la ligne existante ;
- la traversée souterraine de Marseille par une ligne nouvelle à 2 voies d'une dizaine de kilomètres selon l'option retenue, desservant une gare nouvelle souterraine à 4 voies à quai au droit de la gare St-Charles ;
- les aménagements pour se raccorder aux voies existantes à l'est de Marseille ;
- une 4<sup>ème</sup> voie dans la vallée de l'Huveaune jusqu'à Aubagne ;
- la restructuration du pôle d'échanges de La Barasse ;

## PRIORITÉ 1 : NœUD FERROVIAIRE MARSEILLAIS

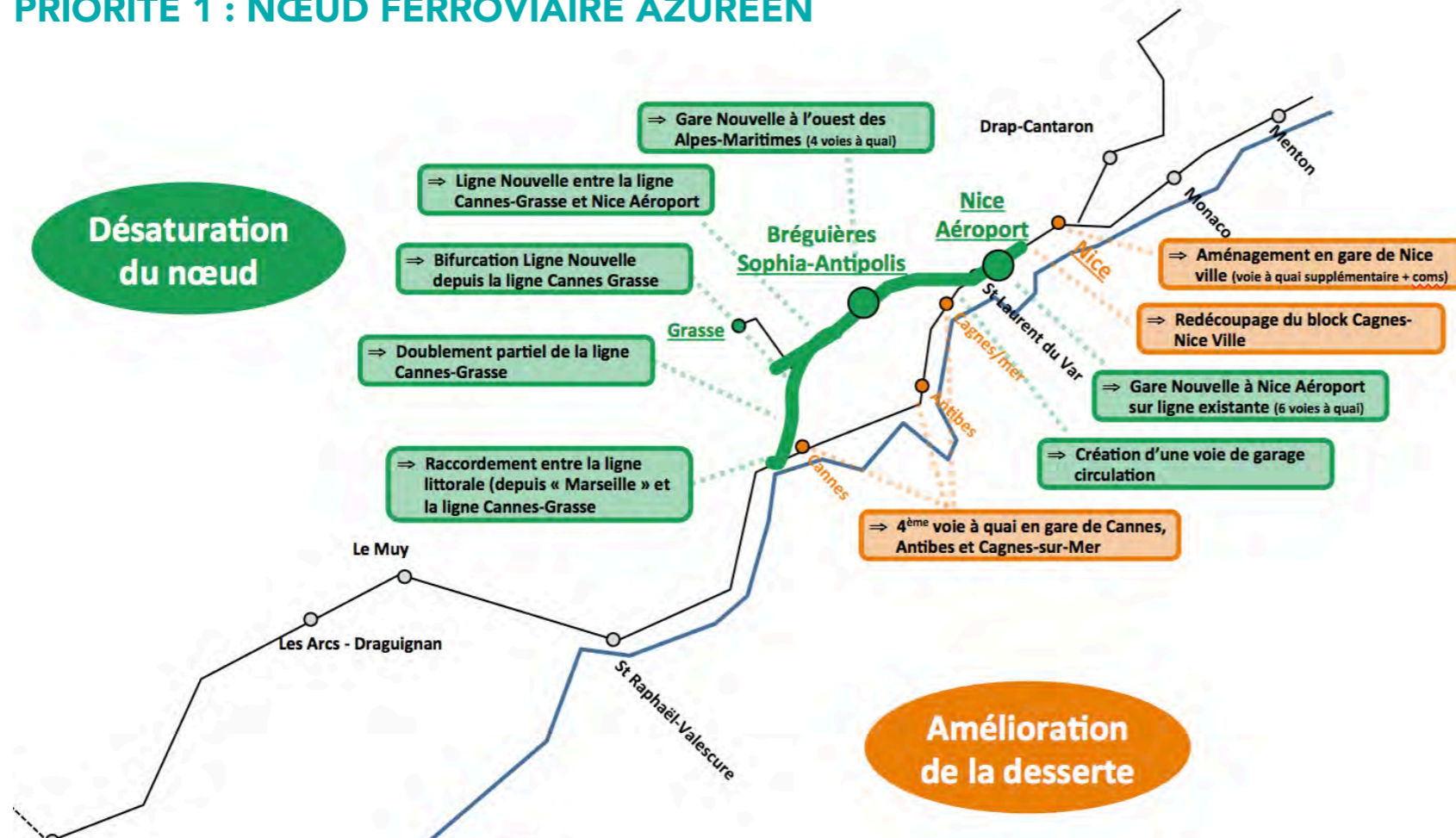


- des aménagements en gare à La Pomme, St-Marcel et la Penne-sur-Huveaune ;
- des aménagements en gare d'Aubagne ;
- des aménagements de capacité dans le secteur de La Pauline à Toulon.

Le linéaire total de voie nouvelle représente un total de 15 km et permet une vitesse de 160 km/h dans la traversée de Marseille et 140 km/h dans la vallée de l'Huveaune.



## PRIORITÉ 1 : NŒUD FERROVIAIRE AZURÉEN



### EN TERMES D'INFRASTRUCTURE POUR LE NŒUD FERROVIAIRE AZURÉEN :

#### La solution retenue consiste à réaliser :

- une ligne nouvelle entre la ligne Cannes - Grasse (axe de la Siagne) et Nice-aéroport de 24 km dont environ 20 km en tunnel ;
- une gare nouvelle et pôle d'échanges de Nice Aéroport avec 6 voies à quai préservant la possibilité d'une extension à 8 voies ;
- des aménagements en gare de Nice-ville comprenant une voie supplémentaire à quai ;
- une gare nouvelle Ouest-Alpes-Maritimes (Bréguières-Sophia Antipolis) à 4 voies à quai ;

- le raccordement de la ligne nouvelle avec la ligne Cannes - Grasse ;
- le raccordement entre la ligne Cannes - Grasse et la ligne littorale vers Marseille ;
- le doublement de la ligne Cannes - Grasse entre les deux raccordements précédents.

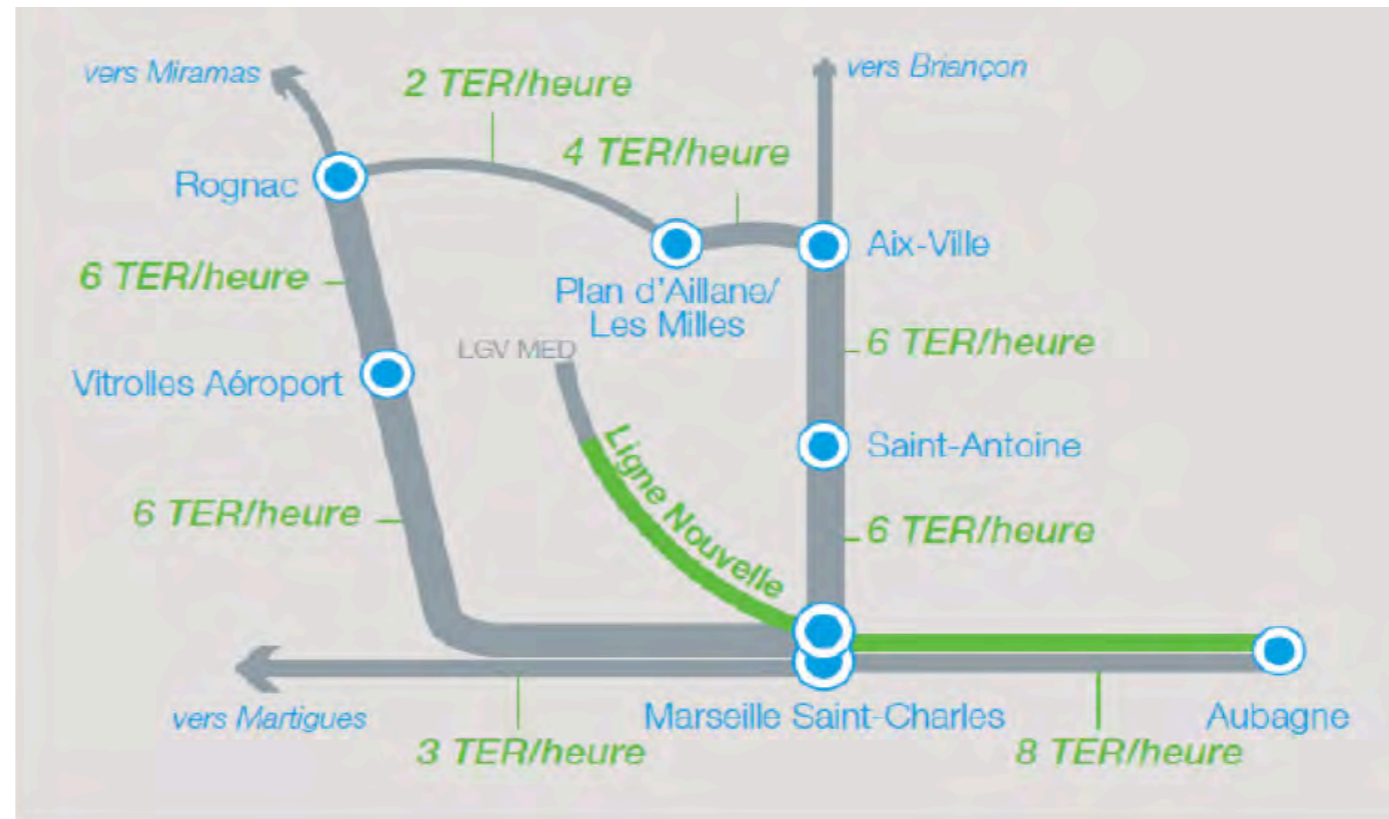
Des aménagements complémentaires sur le réseau existant seront également nécessaires pour permettre l'exploitation de nouveaux TER notamment sur la boucle passant par Sophia Antipolis. Ils consistent à créer une 4<sup>ème</sup> voie à quai dans les gares de Cannes, Antibes, Cagnes-sur-Mer et Nice.



**EN TERMES DE SERVICES NOUVEAUX  
POUR LE NŒUD MARSEILLAIS :**

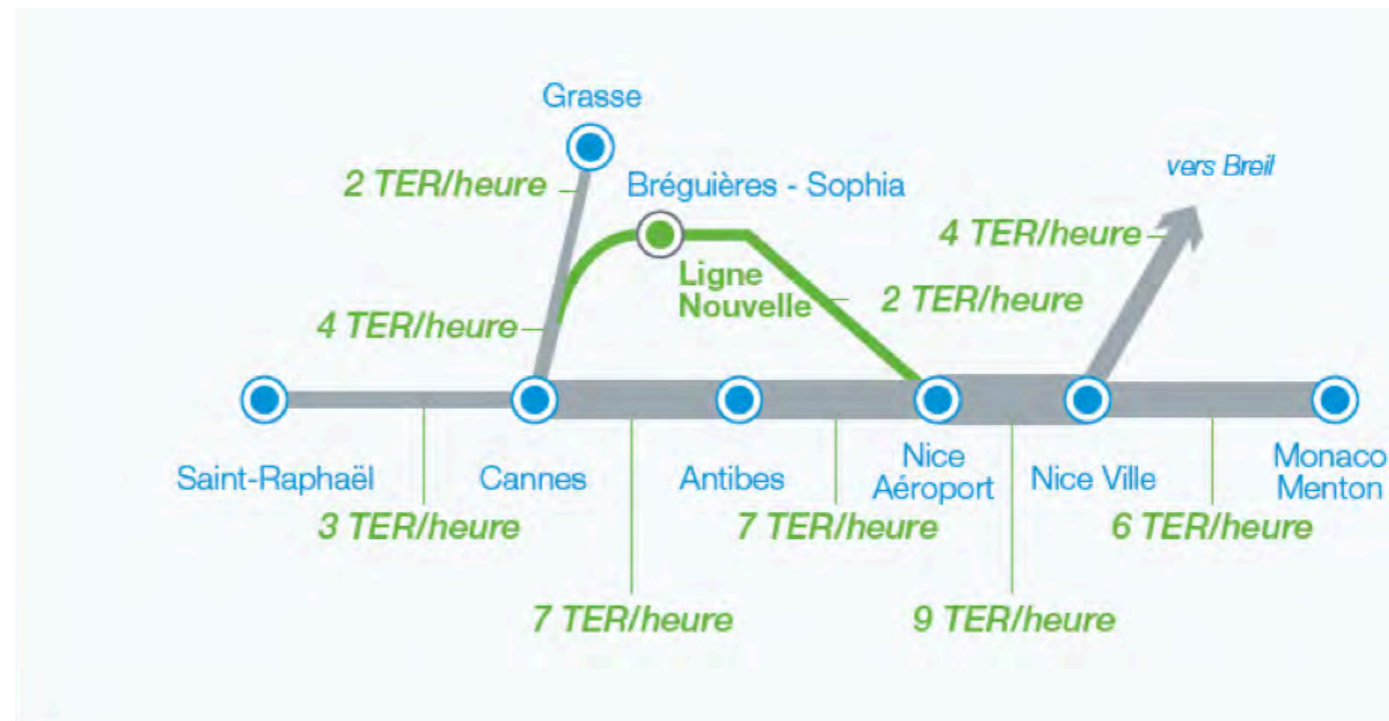
- de 14 TER par heure à 22 et de 7 à 9 trains grandes lignes par heure gare Saint-Charles
- 15 mn de temps de trajet gagné pour les trains longues distances à destination de Toulon et Nice
- de nouvelles liaisons directes au sein de l'aire métropolitaine marseillaise, entre Toulon et Miramas par Vitrolles.

Le trafic total escompté en 2030 (20 millions de voyageurs) sera doublé par rapport à 2015.



**EN TERMES DE SERVICES NOUVEAUX  
POUR LE NŒUD AZURÉEN :**

- deux nouvelles gares pour desservir respectivement le bassin Cannes-Antibes-Grasse-Sophia ("Bréguières Sophia Antipolis") et la Plaine du Var ("Nice aéroport"),
- 19 TER par heure en gare de Nice contre 13 aujourd'hui,
- 8 mn de trajet entre Nice Aéroport et Bréguières Sophia Antipolis et 15 mn de trajet entre Cannes et Bréguières Sophia Antipolis.



## POUR LA PRIORITÉ 2

### Entre Aubagne et Toulon

La solution consiste à réaliser :

- une section de ligne nouvelle entre Aubagne et Toulon, d'environ 40 km dont 15 km en tunnel. La ligne nouvelle sera dédiée principalement aux TàGV et TER semi-directs. La desserte homogène des TER circulant sur la ligne existante (arrêts et vitesse) permettra une plus grande régularité des circulations TER.
- le réaménagement de la gare de Toulon-centre par la réalisation d'une 6<sup>ème</sup> voie à quai.

### Entre Est-Var et La Siagne

Les infrastructures nouvelles sont les suivantes :

- une ligne nouvelle de Roquebrune-sur-Argens à La Siagne, en continuité du segment réalisé en 1<sup>ère</sup> priorité vers Nice.
- le pôle d'échange multimodal de l'est du Var au Muy, situé au carrefour des voies de communication.

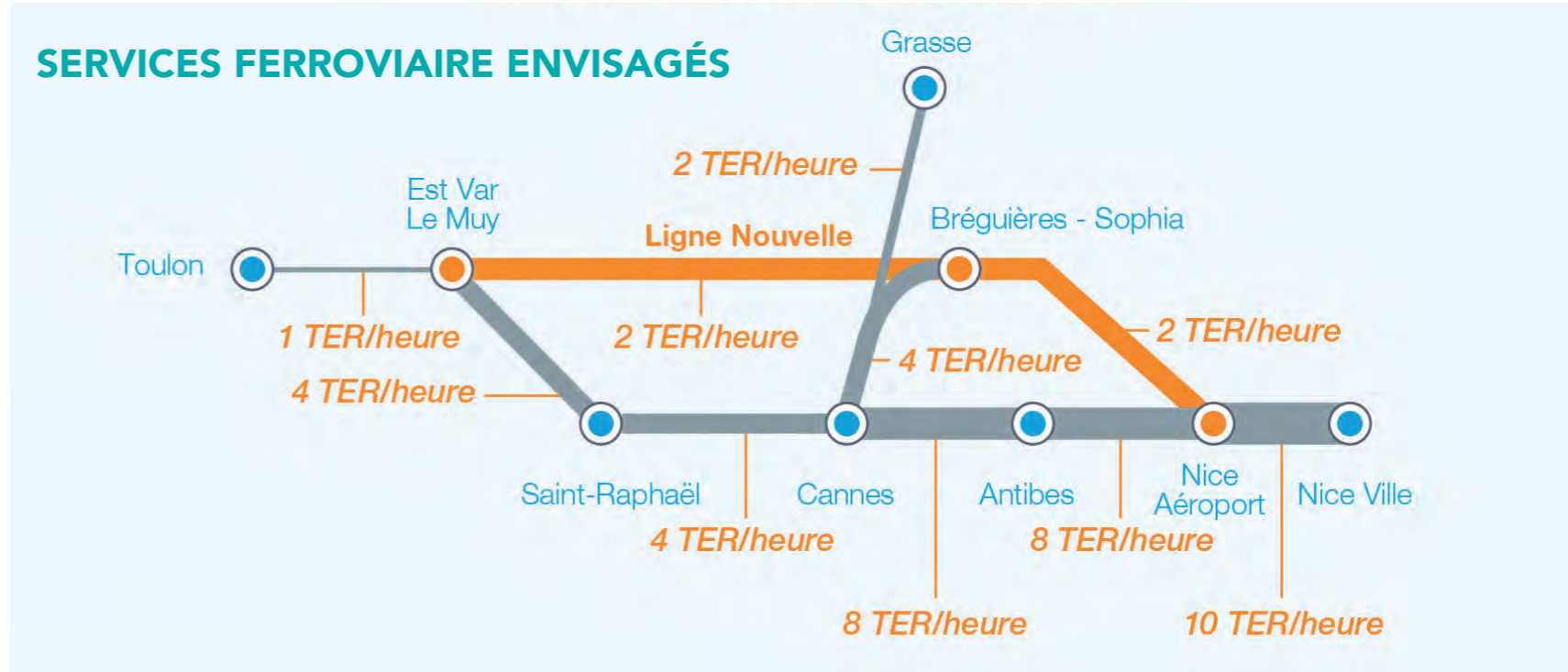
### EN TERMES DE GAINS DE TEMPS

À l'issue de la réalisation de ces investissements de ligne nouvelle de priorité 2, ce sont les relations entre les métropoles de la région et avec les destinations nationales et internationales qui seront sensiblement accélérées, avec un gain de près de 20 minutes sur Marseille - Toulon et de 45 minutes sur Marseille - Nice, qui se répercutera sur les relations avec Paris, Lyon, Montpellier, Barcelone, Bordeaux, Rennes, Lille, Strasbourg, Bruxelles, Gênes et toutes les autres relations en correspondance.

À noter que le tracé en plan conditionne la vitesse possible des trains. Les rayons de courbure ont donc été adaptés en fonction des objectifs de vitesse recherchés :

- 250 km/h en moyenne sur la ligne nouvelle entre Aubagne et Toulon ;

## SERVICES FERROVIAIRE ENVISAGÉS



- de 270 à 300 km/h entre l'est Var et l'ouest des Alpes-Maritimes, vitesse permise par un linéaire de tunnels important (et donc peu de contraintes d'insertion en surface).

### EN TERMES DE SERVICES NOUVEAUX

La réalisation de la section Aubagne Toulon permet un saut d'offre très significatif :

- tant en ce qui concerne les Grandes Lignes : 5 trains par heure et par sens en pointe contre 3 en Priorité 1, et un gain de temps important entre Marseille et Toulon,
- que pour les TER : 6 TER par heure et par sens en pointe au lieu de 4 en Priorité 1 en traversée de Toulon.

Sans ces aménagements, l'augmentation de l'offre TER dans l'agglomération toulonnaise au-delà de l'offre P1 est extrêmement limitée, et aucune augmentation de la fréquence des TGV n'est possible vers l'est de la région.

De même, la réalisation de la section Le Muy-Siagne

permet de renforcer la densité des circulations TER sur l'axe littoral.

### LE COÛT DES INFRASTRUCTURES DES PRIORITÉS 1 ET 2 :

Les aménagements retenus dans le cadre de la priorité 1 s'élèvent à 2,5 Mds € (ce 01.2012) pour la section Marseille - Aubagne et 4,2 Mds € pour la section Siagne - Nice.

Ceux retenus dans le cadre de la priorité 2 s'élèvent à 3,8 Mds € pour la section Aubagne - Toulon et 2,1 Mds € pour la section Est Var - Siagne.

### LA RENTABILITÉ SOCIO-ÉCONOMIQUE :

À l'horizon 2040, la réalisation des séquences de priorités 1 et 2 génère un gain de 8,6 millions de voyageurs par rapport à la situation de référence.

L'ensemble priorité 1 + priorité 2 présente un résultat rentable avec un bénéfice actualisé positif de +4 Mds € et un TRI de 4,1%.

## POUR L'AMBITION APRÈS 2050

L'option retenue entre Toulon et Le Muy est de réaliser un doublement de la ligne existante au plus près de l'infrastructure actuelle.

Celle retenue entre Nice et l'Italie est une infrastructure nouvelle desservant Monaco et Menton. Les conditions d'accès à l'Italie devront faire l'objet d'accords internationaux.

Ces sections, compte tenu de leur réalisation prévisionnelle beaucoup plus lointaine ne font pas partie du programme, au sens de l'étude d'impact du Code de l'Environnement (article L 122-1) qui sera proposé dans le cadre de l'enquête d'utilité publique.







## 8.2 QUELLE ÉVOLUTION DU PROJET DEPUIS LE DÉBAT PUBLIC DE 2005 ?

Ce chapitre propose de répondre à deux questions importantes :

- Le projet de 2015 est-il resté conforme aux orientations issues du débat public ?
- La décision de phasage prise par le gouvernement remet-elle en cause le projet et modifie-t-elle sa réponse aux attentes de la population de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur exprimées lors de la concertation ?

### 8.2.1 UNE COMPARAISON DU PROJET ENTRE 2005 ET 2015

L'instruction du projet depuis le débat public de 2005 s'est déroulée en deux grandes phases distinctes :

- **De 2005 à 2009 : le débat public**, proprement dit en 2005, qui s'est conclu sur une demande d'études complémentaires avant que le ministre arrête, en 2009, le choix d'un des scénarios présenté au débat ;
- **De 2010 à 2014 : la phase 1 des études de préparation à l'enquête d'utilité publique**, avec une concertation publique en 2011 sur les zones de passage, les grandes fonctionnalités et les gares. Puis en 2012 et 2013 avec les élus pour intégrer les

conclusions de la commission Mobilité 21 et la décision du gouvernement de réaliser le projet par étape, selon 2 priorités. Enfin, au 4<sup>ème</sup> trimestre 2013 et début 2014, une large information et consultation avec les élus et le public a été organisée pour définir les ZPP des priorités 1 et 2. La décision du ministre a été prise en mai 2014 pour la priorité 1 et en avril 2015 pour la priorité 2.

Le tableau de comparaison suivant, entre les deux périodes, débat public et phase 1 des études, permet de répondre à la première question.

La comparaison, afin d'avoir une approche aussi objective que possible, porte de manière détaillée sur toutes les caractéristiques qui décrivent l'essentiel d'un grand projet ferroviaire de ligne nouvelle :

- les enjeux fondamentaux qui justifient l'opportunité d'un projet ;
- les enjeux d'aménagement du territoire ;
- les enjeux de préservation de l'environnement ;
- les enjeux d'évolution du réseau existant ;
- les enjeux des gares ;
- les fonctionnalités des scénarios proposés ;
- les enjeux socio-économiques.

La réponse à la deuxième question nécessite de s'assurer que la concertation a bien été menée conformément aux demandes de la CNDP tout au long de l'instruction du projet et en particulier que le public a toujours été informé et en mesure de s'exprimer.

Les réponses du maître d'ouvrage à ces deux questions, après une analyse détaillée du tableau ci-après, sont synthétisées dans le paragraphe 8.2.2.

## TABLEAU COMPARATIF

TABLEAU COMPARATIF DE L'ÉVOLUTION DU PROJET ENTRE 2005 ET 2015					
CRITÈRES D'OPPORTUNITÉ DU PROJET ISSUS DU DÉBAT PUBLIC DE 2005 source document du maître d'ouvrage pour le débat public de 2005 <a href="http://cpdp.debatpublic.fr/cdpd-lgv-paca/documents/dossier_mo.html">http://cpdp.debatpublic.fr/cdpd-lgv-paca/documents/dossier_mo.html</a>	LE DÉBAT PUBLIC DE 2005 ET LES ÉTUDES COMPLÉMENTAIRES		LA CONCERTATION DE 2011 SUR LES ZONES DE PASSAGE ET LA RÉFLEXION SUR LE PHASAGE DU PROJET 2012-2013		PROJET LN PCA RETENU PAR LE MINISTRE ET PHASAGE EN 2014-2015
	BILAN DE LA CNDP À L'ISSUE DU DÉBAT PUBLIC source bilan de la CNDP <a href="http://www.debatpublic.fr/projet-ligne-a-grande-vitesse-provence-alpes-cote-dazur-lgv-paca-devenu-projet-ligne-nouvelle">http://www.debatpublic.fr/projet-ligne-a-grande-vitesse-provence-alpes-cote-dazur-lgv-paca-devenu-projet-ligne-nouvelle</a>	ÉVOLUTION DU PROJET SUITE AUX ÉTUDES COMPLÉMENTAIRES EN 2009 ET DÉCISION DE RETENIR LE SCÉNARIO MÉTROPOLIS DU SUD source document de synthèse <a href="http://www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr/sites/lgv-paca/files/lgv-paca--syntheseetudescomplementaires-juin2008.pdf">http://www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr/sites/lgv-paca/files/lgv-paca--syntheseetudescomplementaires-juin2008.pdf</a>	ÉVOLUTION DU PROJET LORS DE LA CONCERTATION DE 2011 RÉALISÉE SUR LES 4 MEILLEURS SCÉNARIOS MÉTROPOLIS DU SUD source plaquette concertation et 4 scénarios <a href="http://www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr/sites/lgv-paca/files/prff_paca_plaquette3volets_0.pdf">http://www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr/sites/lgv-paca/files/prff_paca_plaquette3volets_0.pdf</a>	ÉVOLUTION DU PROJET LORS DE LA CONCERTATION AVEC LES ÉLUS (2012) ET DU RAPPORT DE LA COMMISSION MOBILITÉ 21 (2013) SUR LE SNIT source plaquette "Présentation à la Commission Mobilité 21" et rapport de la Commission Mobilité 21 <a href="http://www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr/sites/lgv-paca/files/copil/copil/plaquette-projet_de_ligne_nouvelle_paca.pdf">http://www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr/sites/lgv-paca/files/copil/copil/plaquette-projet_de_ligne_nouvelle_paca.pdf</a>	LE PROJET LN PCA EN 2015 source présentation du COPIL du 7 juillet 2014 <a href="http://www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr/sites/lgv-paca/files/lnpca_epeup_phase_1_dossier_ministeriel_proposition_de_zpp.pdf">http://www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr/sites/lgv-paca/files/lnpca_epeup_phase_1_dossier_ministeriel_proposition_de_zpp.pdf</a>
Relier le Var et les Alpes-Maritimes au réseau à Grande Vitesse français et européen.	La CNDP souligne dans son bilan la diversité des approches territoriales :	Ouvrir la région PACA aux autres régions françaises en la reliant au réseau ferré à grande vitesse.	Les 3 grandes métropoles de la région, Marseille, Toulon et Nice sont reliées directement au réseau à grande vitesse.	La commission Mobilité 21 conclut : "La réalisation d'une LN entre Marseille, Toulon et Nice doit permettre de constituer un système ferroviaire performant pour la région PACA, en reliant ces 3 principales métropoles (3 <sup>ème</sup> , 10 <sup>ème</sup> et 5 <sup>ème</sup> agglomérations)".	
Réaliser le maillon central de l'Arc méditerranéen à Grande Vitesse.	"Pour les Alpes-Maritimes (...) il faut (...) une ligne nouvelle à grande vitesse qui mette Nice à 3h30 ou 3h40 de Paris."	Constituer l'arc méditerranéen : Barcelone - Marseille - Gênes.	Maintien de la volonté de développement d'un axe nouveau, y compris entre Nice et l'Italie, réaffirmé lors de la concertation sur cette dernière section.	La commission Mobilité 21 conclut : "Elle (la LN PCA) contribuera à ouvrir la région Provence-Alpes-Côte d'Azur sur les autres régions françaises, et à désenclaver l'est de la région en la reliant au réseau français à grande vitesse et plus généralement à l'arc méditerranéen Barcelone-Marseille-Gênes".	La section Nice-Italie et la section Toulon-Le Muy ne font plus partie des priorités retenues par le gouvernement, la continuité du système est assurée par le réseau existant, avec une efficacité de l'ordre de 80 % des performances du système complet.
Augmenter la fréquence des TER pour répondre à des besoins croissants de déplacements.	"Dans le Var (...) la population a besoin d'une amélioration des liaisons facilitant les échanges quotidiens."  "Très forte demande que la Ligne Nouvelle permette de consacrer les voies existantes à l'amélioration des liaisons intrarégionales qui pourraient prendre la forme d'un RER cadencé."  "L'agglomération de Marseille qui souhaite être sur le tracé."	Faciliter les déplacements à l'intérieur de la région en proposant une alternative à la route et en complétant la seule voie ferrée existante du littoral.	Elle identifie deux niveaux de priorités, dont le premier porte sur le traitement des nœuds marseillais et azuréen. Ces deux derniers n'ont toutefois pas la même portée pour le fonctionnement du réseau ferré national. Le nœud marseillais est l'un des trois grands secteurs ferroviaires dont les contraintes pèsent sur la bonne structuration des circulations de niveau national. La restructuration de son faisceau d'accès est une priorité au même titre que celle du nœud lyonnais. Le secteur azuréen subit aussi de fortes contraintes qui pénalisent les services ferroviaires, mais sans peser autant sur la capacité du réseau national.	L'assemblée générale des maires du Var le 20 octobre 2012 vote à la quasi unanimité (110 voix pour, 1 voix contre, 6 abstentions) une motion relative au renforcement du système ferroviaire PACA, considérant que : - la région PACA et le département du Var connaissent des problèmes croissants de mobilité qui conduisent à une situation de thrombose, - les infrastructures de transport existantes sont arrivées aux limites de leurs capacités, - les efforts engagés sur les derniers grands projets autoroutiers et les transports en commun ne suffiront pas à répondre aux besoins de mobilité futurs, - la congestion routière porte atteinte à la qualité de vie des habitants (qualité de l'air, temps perdu, risques d'accidents...) et à l'attractivité économique, - le Var, ses habitants et ses projets ont besoin de conditions de déplacements adaptés à leurs besoins.  Ils demandent : - que la commission Mobilité 21 considère que le caractère critique de la question de la mobilité... les place dans une situation spécifique au plan national, - que les capacités du réseau ferroviaire littoral soient améliorées en cohérence avec les besoins des habitants en termes : de mobilité du quotidien, de liaisons inter-cités et de capacités des nœuds ferroviaires, - que le projet de création d'une infrastructure ferroviaire nouvelle répondant à ces priorités soit soutenu dans le cadre de la politique nationale des transports.  Le gouvernement retient finalement le scénario qui "classe les deux nœuds de Marseille et Nice en premières priorités, le reste du projet devant intervenir postérieurement".  LE PROJET COMPLET EST PRÉSENTÉ SELON 3 PRIORITÉS DE RÉALISATION CONFORMES À LA DÉCISION DU GOUVERNEMENT : P1 (2030), P2 (2040) ET AMBITION DE PLUS LONG TERME (2050)	
Disposer d'une solution alternative à la congestion routière.					
Accompagner le développement des transports en commun des villes.					
Offrir des liaisons rapides entre les agglomérations.					
Faciliter le transport de marchandises en complémentarité.					

TABLEAU COMPARATIF DE L'ÉVOLUTION DU PROJET ENTRE 2005 ET 2015

CRITÈRES D'OPPORTUNITÉ DU PROJET ISSUS DU DÉBAT PUBLIC DE 2005 source document du maître d'ouvrage pour le débat public de 2005 <a href="http://cpdp.debatpublic.fr/cdpd-igvpaca/documents/dossier_mo.html">http://cpdp.debatpublic.fr/cdpd-igvpaca/documents/dossier_mo.html</a>	LE DÉBAT PUBLIC DE 2005 ET LES ÉTUDES COMPLÉMENTAIRES		LA CONCERTATION DE 2011 SUR LES ZONES DE PASSAGE ET LA RÉFLEXION SUR LE PHASAGE DU PROJET 2012-2013		PROJET LN PCA RETENU PAR LE MINISTRE ET PHASAGE EN 2014-2015
	BILAN DE LA CNDP À L'ISSUE DU DÉBAT PUBLIC source bilan de la CNDP <a href="http://www.debatpublic.fr/projet-ligne-a-grande-vitesse-provence-alpes-cote-dazur-igvpaca-devenu-projet-ligne-nouvelle">http://www.debatpublic.fr/projet-ligne-a-grande-vitesse-provence-alpes-cote-dazur-igvpaca-devenu-projet-ligne-nouvelle</a>	ÉVOLUTION DU PROJET SUITE AUX ÉTUDES COMPLÉMENTAIRES EN 2009 ET DÉCISION DE RETENIR LE SCÉNARIO MÉTROPOLES DU SUD source document de synthèse <a href="http://www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr/sites/igvpaca--syntheseetudescomplementaires-juin2008.pdf">http://www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr/sites/igvpaca--syntheseetudescomplementaires-juin2008.pdf</a>	ÉVOLUTION DU PROJET LORS DE LA CONCERTATION DE 2011 RÉALISÉE SUR LES 4 MEILLEURS SCÉNARIOS MÉTROPOLES DU SUD source plaquette concertation et 4 scénarios <a href="http://www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr/sites/igvpaca.fr/files/prff_paca_plaquette3volets_0.pdf">http://www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr/sites/igvpaca.fr/files/prff_paca_plaquette3volets_0.pdf</a>	ÉVOLUTION DU PROJET LORS DE LA CONCERTATION AVEC LES ÉLUS (2012) ET DU RAPPORT DE LA COMMISSION MOBILITÉ 21 (2013) SUR LE SNIT source plaquette "Présentation à la Commission Mobilité 21" et rapport de la Commission Mobilité 21 <a href="http://www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr/sites/igvpaca.fr/files/copil/plaquette-projet_de_ligne_nouvelle_paca.pdf">http://www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr/sites/igvpaca.fr/files/copil/plaquette-projet_de_ligne_nouvelle_paca.pdf</a>	PROJET LN PCA EN 2015 source présentation du COPIL du 7 juillet 2014 <a href="http://www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr/sites/igvpaca.fr/files/lnpca_epeup_phase_1_dossier_ministeriel_proposition_de_zpp.pdf">http://www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr/sites/igvpaca.fr/files/lnpca_epeup_phase_1_dossier_ministeriel_proposition_de_zpp.pdf</a>
Un enjeu d'aménagement du territoire de la région PACA	Comment Marseille, Toulon et Nice peuvent-elles se vivre de manière plus complémentaire.	<b>Bilan CNDP :</b> "Les Maires des trois grandes villes étaient d'accord pour considérer que la LGV devait desservir les trois agglomérations". "La nécessité pour les collectivités d'avoir une politique foncière plus active". "La nécessité que le projet soit inspiré et justifié par des préoccupations d'aménagement du territoire".	Le passage par les gares centres de Marseille, Toulon et Nice renforce la dynamique de développement économique et urbanistique des grandes métropoles. Il permet aussi de renforcer l'attractivité de ces pôles et de diffuser largement les effets de la grande vitesse grâce à la constitution de pôle d'échanges multimodaux.	La confirmation du scénario Métropoles du Sud, avec un rappel de la nécessité de la grande vitesse, même si la vitesse doit être "adaptée aux contraintes du territoire". L'abandon officiel des options les plus contestées : le passage dans le poljé de Cuges-les-Pins, le secteur viticole de Rouvière et le Bandol, le site de gare nouvelle de Toulon Est, la ligne nouvelle dans le sillon permien. Une demande de "remise en ordre du projet" avec une priorité en faveur des transports du quotidien.	La Commission Mobilité 21 a acté en tête de son avis : La réalisation d'une ligne nouvelle entre Marseille, Toulon et Nice...". L'armature entre les grandes villes de Provence - Côte-d'Azur reste au centre du consensus. La section Nice - Italie n'est pas retenue dans les Priorités de la CM 21, mais c'est bien l'ensemble du projet de Marseille à l'Italie, maillon de l'arc méditerranéen qui est retenu par le gouvernement et acté par le Comité de pilotage. La congestion routière porte atteinte à la qualité de vie des habitants (qualité de l'air, temps perdu, surcoûts des déplacements, risques d'accidents...) et à l'attractivité économique du territoire Les acteurs démontrent que les bassins d'emploi de la région PACA sont inaccessibles pour les populations résidents dans les bassins de vie fragilisés et ne disposant pas de voiture. La priorité aux trains du quotidien répond aussi à ce besoin de mobilité.
	Construire l'épine dorsale d'une région-métropole à l'échelle de l'Europe.				
	Des effets directs du réseau à grande vitesse sur le développement économique des territoires desservis.				
	Devenir un atout supplémentaire pour l'attractivité de pôles de développement.				
Les enjeux de préservation d'un environnement exceptionnel	Conséquences, enfin sur le tourisme.	<b>Bilan CNDP :</b> "Une forte opposition à un passage dans le moyen ou le haut Var". "L'agglomération d'Aix-en-Provence qui a fait savoir qu'elle n'accepterait pas le passage d'une ligne nouvelle sur son territoire ou dans la vallée de la Durance".	Les fuseaux de passage s'inscrivent en dehors des territoires identifiés comme présentant les plus fortes sensibilités • l'abandon officiel des options les plus contestées : le passage dans le poljé de Cuges-les-Pins, le secteur viticole de Rouvière et le Bandol, le site de gare nouvelle de Toulon Est, la ligne nouvelle dans le sillon permien ; • la confirmation du scénario Métropoles du Sud, avec un rappel de la nécessité de la grande vitesse, même si la vitesse doit être "adaptée aux contraintes du territoire".	La nécessité de construire un système de transport global, en favorisant les connexions avec les transports en commun urbains et en promouvant l'inter-modalité des gares. Le COPIL acte l'évitement de sensibilités emblématiques (bassin du Bandol, doublement de la ligne existante dans le sillon permien, minimisation de la consommation d'espaces agricoles...), l'adaptation de la grande vitesse aux contraintes du territoire et la limitation des nuisances pour les riverains et les impacts sur les milieux naturels. La demande de "pincement" des fuseaux pour limiter les inquiétudes sur les points de désaccord.	La zone de passage préférentielle, concertée avec le territoire puis les élus de proximité est approuvée en mai 2014 et avril 2015 correspond à des sections de passage en surface avec le moindre impact humain, agricole, paysager, et de conséquentes section de passage en tunnel du fait du relief ou des enjeux de surface.
	Les opportunités du transport ferroviaire pour un développement durable de la région.				
	Une analyse préalable des enjeux majeurs.				
Les mesures d'insertion envisageables et les démarches à mettre en œuvre dans la conception du projet.	Les mesures d'insertion envisageables et les démarches à mettre en œuvre dans la conception du projet.	Même schéma de desserte que pour le débat public pas encore de schéma de desserte.	Les objectifs de desserte sont définis d'après les expressions de besoin des collectivités et des AOT, actés dans des schémas de planification à l'horizon de la mise en service, et à un horizon lointain permettant de vérifier la réserve de capacité du système. Ces schémas sont publiés et délibérés par l'assemblée régionale.	Les élus entendus lors de la concertation de 2012 demandent que les capacités du réseau ferroviaire littoral soient améliorées en cohérence avec les besoins des habitants en termes : de mobilité du quotidien, de liaisons inter-cités et de capacités des nœuds ferroviaires.	Les schémas de desserte présentés à la CM21, soumis à la concertation 2013-2014, fixent des services fréquents, en réponse à la priorité à donner aux trains du quotidien, avec des fréquences allant jusqu'à 8 TER/h dans les nœuds marseillais et azuréens et 6 TER/h dans l'aire toulonnaise.
	Les enjeux de niveau de service				
Les enjeux d'évolution du réseau existant	Fréquence.	<b>Bilan CNDP :</b> "Consensus sur la nécessité des relations inter-cités (en relation avec le phénomène de métropolisation qui se développe sur le littoral)".	La ligne nouvelle à proximité des lignes existantes et se raccordant aux nœuds du réseau permet de constituer un maillage efficace. On parle alors de système ferroviaire global.	Des aménagements connexes sur le réseau existant nécessaires à l'efficacité du système ferroviaire tels que Aix-Marseille, Aix-Étang de Berre, Miramas, Cannes, Mandelieu-Vintimille, Cannes-Grasse...	L'évolution du réseau existant est intégré dans une planification générale et stratégiques des services et fonctionnalités. Les liaisons Aix-Marseille, Aix-Étang de Berre, la desserte TER de l'aire toulonnaise, la modernisation de la liaison Mandelieu Vintimille, dépendent d'ouvrages et d'aménagements qui font partie du programme de la ligne nouvelle.
	Qualité de la desserte.				
	Temps de parcours.				
Les enjeux des gares	Modernisation du réseau existant.	<b>Bilan CNDP :</b> "Nécessité d'accroître la capacité du réseau ferroviaire afin de développer et d'améliorer les liaisons intrarégionales et les liaisons quotidiennes (pour remédier à la saturation croissante des infrastructures routières)".	Gares nouvelles : Est-Var, Ouest-Alpes-Maritimes et Nice-Aéroport. Marseille est une gare nouvelle, mais au droit de St-Charles.	"Les gares intermodales et interconnectées avec le réseau existant (gare souterraine sous la gare de Marseille Saint-Charles, gare de Toulon, gare nouvelle à l'Est du Var, gare Ouest 06, gare TaGV au pôle d'échanges de Nice-Aéroport notamment) sont privilégiées. La concertation de 2011 permet d'achever le choix de la localisation des 5 gares nouvelles majeures : gare souterraine sous Marseille-Saint-Charles, Toulon centre en surface, le Muy, Ouest-Alpes-Maritimes en lien avec la ligne Cannes-Grasse et Sophia Antipolis, Nice Aéroport."	Les 5 grandes gares, toutes intermodales et interconnectées, présentées en concertation et à la Commission Mobilités 21 sont confirmées par la publication des Décisions ministérielles des 7 mai 2014 et 13 avril 2015.
	Mixité fret.				
	Aménagement sans projet.				
Les enjeux des gares	Gares nouvelles : Toulon-Nord, Est-Var et Ouest-Alpes-Maritimes. Gares centre ville desservies : Marseille, Toulon, Fréjus, Cannes. Problématiques gares : développer l'accessibilité. Desserte aéroport : Nice au plus près des aéroports.	<b>Bilan CNDP :</b> "Très fortes réserves (...) à l'égard des gares nouvelles, parce que la priorité est donnée à la desserte des centres villes et à la liaison avec les autres modes de transport". Gare à Nice-St-Augustin pour la liaison avec l'aéroport.	Gares nouvelles : Est-Var, Ouest-Alpes-Maritimes et Nice-Aéroport. Marseille est une gare nouvelle, mais au droit de St-Charles.	"Les gares intermodales et interconnectées avec le réseau existant (gare souterraine sous la gare de Marseille Saint-Charles, gare de Toulon, gare nouvelle à l'Est du Var, gare Ouest 06, gare TaGV au pôle d'échanges de Nice-Aéroport notamment) sont privilégiées. La concertation de 2011 permet d'achever le choix de la localisation des 5 gares nouvelles majeures : gare souterraine sous Marseille-Saint-Charles, Toulon centre en surface, le Muy, Ouest-Alpes-Maritimes en lien avec la ligne Cannes-Grasse et Sophia Antipolis, Nice Aéroport."	Les 5 grandes gares, toutes intermodales et interconnectées, présentées en concertation et à la Commission Mobilités 21 sont confirmées par la publication des Décisions ministérielles des 7 mai 2014 et 13 avril 2015.
	Gares nouvelles : Est-Var, Ouest-Alpes-Maritimes et Nice-Aéroport.				
	Marseille est une gare nouvelle, mais au droit de St-Charles.				



TABLEAU COMPARATIF DE L'ÉVOLUTION DU PROJET ENTRE 2005 ET 2015

CRITÈRES D'OPPORTUNITÉ DU PROJET ISSUS DU DÉBAT PUBLIC DE 2005 source document du maître d'ouvrage pour le débat public de 2005 <a href="http://cpdp.debatpublic.fr/cdpd-lgvpaca/documents/dossier_mo.html">http://cpdp.debatpublic.fr/cdpd-lgvpaca/documents/dossier_mo.html</a>	LE DÉBAT PUBLIC DE 2005 ET LES ÉTUDES COMPLÉMENTAIRES		LA CONCERTATION DE 2011 SUR LES ZONES DE PASSAGE ET LA RÉFLEXION SUR LE PHASAGE DU PROJET 2012-2013		PROJET LN PCA RETENU PAR LE MINISTRE ET PHASAGE EN 2014-2015
	BILAN DE LA CNDP À L'ISSUE DU DÉBAT PUBLIC source bilan de la CNDP <a href="http://www.debatpublic.fr/projet-ligne-a-grande-vitesse-provence-alpes-cote-dazur-lgv-paca-devenu-projet-ligne-nouvelle">http://www.debatpublic.fr/projet-ligne-a-grande-vitesse-provence-alpes-cote-dazur-lgv-paca-devenu-projet-ligne-nouvelle</a>	ÉVOLUTION DU PROJET SUITE AUX ÉTUDES COMPLÉMENTAIRES EN 2009 ET DÉCISION DE RETENIR LE SCÉNARIO MÉTROPOLES DU SUD source document de synthèse <a href="http://www.lignenouvelle-provencecote-dazur.fr/sites/lgvpaca.fr/files/lgvpaca--syntheseetudescomplementaires-juin2008.pdf">http://www.lignenouvelle-provencecote-dazur.fr/sites/lgvpaca.fr/files/lgvpaca--syntheseetudescomplementaires-juin2008.pdf</a>	ÉVOLUTION DU PROJET LORS DE LA CONCERTATION DE 2011 RÉALISÉE SUR LES 4 MEILLEURS SCÉNARIOS MÉTROPOLES DU SUD source plaquette concertation et 4 scénarios <a href="http://www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr/sites/lgvpaca.fr/files/prff_paca_plaquette3volets_0.pdf">http://www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr/sites/lgvpaca.fr/files/prff_paca_plaquette3volets_0.pdf</a>	ÉVOLUTION DU PROJET LORS DE LA CONCERTATION AVEC LES ÉLUS (2012) ET DU RAPPORT DE LA COMMISSION MOBILITE 21 (2013) SUR LE SNIT source plaquette "Présentation à la Commission Mobilité 21" et rapport de la Commission Mobilité 21 <a href="http://www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr/sites/lgvpaca.fr/files/copil/plaquette-projet_de_ligne_nouvelle_paca.pdf">http://www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr/sites/lgvpaca.fr/files/copil/plaquette-projet_de_ligne_nouvelle_paca.pdf</a>	LE PROJET LN PCA EN 2015 source présentation du COPIL du 7 juillet 2014 <a href="http://www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr/sites/lgvpaca.fr/files/lnpca_epeup_phase_1_dossier_ministeriel_proposition_de_zpp.pdf">http://www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr/sites/lgvpaca.fr/files/lnpca_epeup_phase_1_dossier_ministeriel_proposition_de_zpp.pdf</a>
Les scénarios de ligne nouvelle présentés	Scénarios à 1 axe : 5 scénarios dont 3 passant par Toulon-centre.  Scénarios à 2 axes : 8 scénarios étudiés, dont 1 par Toulon-centre.  Scénarios à 3 axes : 6 scénarios étudiés.	<b>Bilan CNDP :</b> <i>"Si l'on se risquait à synthétiser un ensemble aussi complexe en une seule phrase on dirait que l'opportunité de la ligne nouvelle, qui est affirmée avec force dans les Alpes-Maritimes, est reconnue ailleurs assez largement mais avec la notable exception du Centre Var où, au contraire, c'est le principe même qui est contesté et que, d'autre part, elle est partout liée de façon étroite au développement prioritaire en nombre et en qualité des liaisons intrarégionales".</i>	Approfondissement des études pour comparer les 2 scénarios qui correspondent le mieux aux enseignements du débat public : • la famille de scénarios Côte d'Azur, les plus rapides pour Paris-Nice, mais qui évite Marseille et Toulon.  • la famille de scénarios Métropoles du Sud avec un temps de parcours plus élevé sur Paris-Nice, mais la Ligne Nouvelle relie directement Marseille, Toulon et Nice.	La commission Mobilité 21 identifie deux niveaux de priorités, dont le premier porte sur le traitement des nœuds marseillais et niçois. Ces deux derniers n'ont toutefois pas la même portée pour le fonctionnement du réseau ferré national. Le nœud marseillais est l'un des trois grands secteurs ferroviaires dont les contraintes pèsent sur la bonne structuration des circulations de niveau national. La restructuration de son faisceau d'accès est une priorité au même titre que celle du nœud lyonnais. Le secteur niçois subit aussi de fortes contraintes qui pénalisent les services ferroviaires, mais sans peser autant sur la capacité du réseau national.  D'un linéaire total de 200 km de LN entre Marseille et Nice, et de 30 km entre Nice et la frontière italienne, le projet intègre le traitement des nœuds ferroviaires marseillais et niçois, dont la situation entrave d'ores et déjà le bon fonctionnement de nombreux services ferroviaires quotidiens et nationaux.	Au regard des éléments qu'elle a eus à disposition, la commission a constaté une évolution du projet dit de la LGV PACA vers un projet dit de ligne nouvelle Provence Côte-d'Azur.
Les enjeux socio-économiques	Gains de trafic (millions) TGV (0,5 à 0,75) ; TER (0,62 à 1,2). Coût : entre 5,1 et 6 Mdss € (c.e. 2004).  TRIE : de 3 à 5,6% selon les scénarios.	Le problème du financement du projet.	Gains de trafic : TGV (4,4 millions) ; TER (1,3 millions).  Coût total scénario Métropoles du Sud : 13,1 Mdss € (ce 01/2009).  TRIE : 4,8 % scénario Métropoles du Sud Toulon centre et Marseille Saint- Charles.	Coût : 12,6 à 14,5 Mdss € (2023) et 3,1 à 4,1 Mdss € (2040) c.e. 2008.	Gains de trafic Priorité 1 + 2 : (2,6 millions) TER et (6 millions) TGV Priorité 1 : 6,7 milliards € et Priorité 2 : 5,9 milliards € (ce 1/2012) 4,1% (avec coût d'opportunité des fonds publics).
DISPOSITIF DE CONCERTATION	Un débat public s'est tenu sur le projet LGV Provence-Alpes-Côte d'Azur entre le 21 février et le 8 juillet 2005 selon le bilan de la CNDP, la participation lors du débat public a été remarquable : • importance numérique, la CNDP soulignant le fait que le Var a fourni à lui seul 50 % des contributeurs au débat, et par la diversité des publics présents ; • par sa qualité et sa richesse que la CNDP résume dans son bilan comme suit "il en résulte un débat très riche par le nombre et l'intérêt des arguments développés, riche aussi parce qu'il y a eu évolution au fil des étapes, certains arguments étant repris par d'autres et le débat nourrissant le débat".	Dispositif de Concertation sur la base d'une "Charte de la consultation des acteurs et de l'information du public" : • concertation avec les cofinanceurs • consultation des associations et organismes consulaires... • information du public (site Internet ; e-mailing d'information ; presse et rencontres individuelles et collectives)	"Charte de la concertation, coécrite avec les acteurs et articulée avec le dispositif de gouvernance. Supervisée par le garant et un Collège des Acteurs. Une concertation intense avec le public (juin à décembre 2011)".  Comités techniques et comités thématiques avec les cofinanceurs.  Groupes de travail géographiques et thématiques, commission consultative des élus, réunions publiques, réunions avec élus.  Site internet, brochures distribuées dans les lieux publics et les gares, publications de presse, spots radio, Carte T, e-mailing...	Une nouvelle période de concertation avec les élus sous l'égide des préfets, des rencontres individuelles.  Un retour vers les associations par le préfet de région en octobre 2012.	"Un dispositif d'information et de concertation du public réalisé en 2 temps et sur 2 périodes distinctes : - Un premier temps consacré à l'information et à la consultation de la ZPP avec les élus du territoire sous l'égide des préfets. - Un deuxième temps consacré à l'information et la consultation du public. - information et consultation sur la ZPP de Priorité 1 D'octobre à Novembre 2013 à l'adresse des élus. Du 21 novembre au 20 décembre 2013 pour le public. - information et consultation sur la ZPP de Priorité 2 • d'avril à mai 2014 à l'adresse des élus. • du 12 mai au 13 juin 2014 pour le public".
CONCLUSIONS	Le débat public n'a pas retenu un scénario privilégié, notamment du fait de la diversité des approches territoriales.  Néanmoins, les comptes-rendus des débats et la synthèse de la CPDP, puis le bilan établi par la CNDP, font apparaître un consensus sur de nombreux points concernant l'aménagement du territoire et la volonté de répondre pour le ferroviaire à l'engorgement du réseau routier.  On peut énoncer : • la nécessité de desservir les 3 grandes métropoles Marseille, Toulon et Nice par une LGV ; • la nécessité d'accroître la capacité du réseau ferroviaire afin de développer et d'améliorer les liaisons intrarégionales et les liaisons quotidiennes (RER autour des grandes agglomérations) ; • la priorité pour la desserte des centres villes et à liaison avec les autres modes de transport...	Les études complémentaires ont été réalisées dans la continuité des conclusions et préconisations formulées à l'issue du débat public. Elles ont été conclues par la proposition du secrétariat permanent et la décision du ministre de juin 2009, de retenir le scénario Métropoles du Sud.	La concertation de 2011 a porté sur la totalité du projet entre Marseille, Toulon, Nice et l'Italie et le garant a veillé au respect de la consultation et de l'expression du public.  LE PROJET EST RESTÉ CONFORME AUX ENJEUX FONDAMENTAUX EXPRIMÉS LORS DU DÉBAT PUBLIC.  Les améliorations des fonctionnalités relèvent des besoins de services (niveau et qualité des dessertes TER et intercity) exprimés par les autorités organisatrices des transports.  Cette approche d'abord par les services a conduit à : - mettre en avant les besoins du quotidien ; - privilégier les gares intermodales et interconnectées avec le réseau existant.  Concernant les enjeux sur l'environnement, la prise en compte des préconisations du débat public et la concertation sur des zones de passage plus précises a conduit à : - adapter la grande vitesse aux contraintes du territoire ; - utiliser les emprises existantes dans le sillon permien pour un doublement de l'infrastructure ; - prévoir une ligne nouvelle en site propre et à grande vitesse dans les Alpes-Maritimes ; - améliorer la liaison Nice-Italie ; - éviter au maximum les zones agricoles ; - limiter les nuisances pour les riverains et les impacts sur les milieux naturels.	Les décisions des ministres chargés des transports en mai 2014 puis avril 2015, respectivement sur les ZPP de priorité 1 et de priorité 2 ont :  • RÉAFFIRMÉ LE CHOIX DU PROJET MÉTROPOLES DU SUD EN RETENANT LES OPTIONS DE GARES AU PLUS PRÈS DES CENTRES VILLES ET TOUJOURS EN CONNEXION AVEC LES RÉSEAUX DE TRANSPORT EXISTANTS OU À VENIR.  • VALIDÉ LE PHASAGE DU PROJET SELON DEUX PRIORITÉS AFIN DE RÉPONDRE À 80 % DES BESOINS DE SERVICES EXPRIMÉS ET À LA PRÉOCCUPATION DE FINANCEMENT DU PROJET EXPRIMÉ LORS DU DÉBAT PUBLIC .	

## 8.2.2 LES PRINCIPALES CONCLUSIONS

Les principales conclusions ressortent du tableau d'analyse du paragraphe précédent. Elles s'appuient sur les textes des décisions et rapports de la CNDP d'une part, sur les décisions et communiqués de l'État d'autre part.

### CALENDRIER DÉCISIONNEL DU PROJET

PHASE	PROCESSUS ET DÉCISIONS CNDP	PROCESSUS ET DÉCISIONS ÉTAT (ET MAÎTRE D'OUVRAGE)
	<b>21 février 2005 au 8 juillet 2005</b> : débat public.	
	<b>8 septembre 2005</b> : publication du compte-rendu et du bilan.	
		<b>6 décembre 2005</b> : publication de la décision du maître d'ouvrage (J.O.).
	<b>26 juillet 2006</b> : désignation d'un garant pour l'application de la charte RFF.	
		<b>11 février 2009</b> : Jean-Louis Borloo confirme le projet et fixe un calendrier.
		<b>29 juin 2009</b> : Jean-Louis Borloo retient le choix du scénario Métropoles du sud et demande l'engagement des études de phase 1.
	<b>octobre 2010</b> : désignation d'un garant de la concertation post-débat public.	
		<b>COPIL du 17 janvier 2011</b> : validation de la charte de la concertation et des objectifs de dessertes aux horizons 2030 et 2040.
		<b>COPIL du 11 juillet 2011</b> : approbation des 4 variantes du scénario Métropoles du Sud soumises à la concertation de phase 1 et du dispositif de concertation.
	<b>15 septembre 2011 au 15 décembre 2011</b> : première concertation post-débat public.	
		<b>Du 16 janvier au 16 février 2012</b> : concertation sur Nice-Italie conformément à la recommandation de la CNDP.
		<b>COPIL du 9 janvier 2013</b> : mandat est donné à RFF pour réaliser les études sur les phases prioritaires du projet.
	<b>20 juillet 2013</b> : publication du rapport du garant de la concertation post-débat public.	
	<b>4 septembre 2013</b> : décision de prendre acte du compte-rendu de la concertation postérieure au débat public.	
		<b>COPIL du 23 septembre 2013</b> : décision de poursuivre les études et la concertation en classant prioritaire la désaturation des nœuds marseillais et azuréen et validation du calendrier d'information des élus et du public.
		<b>21 octobre 2013</b> : décision du ministre chargé des Transports d'accélérer le rythme des études pour la désaturation des nœuds ferroviaires marseillais et azuréens, afin d'obtenir une déclaration d'utilité publique en 2017.
	<b>Depuis novembre 2013</b> : consultation sous l'égide des préfets.	
		<b>7 mai 2014</b> : décision ministérielle sur la Zone de Passage Préférentielle de la priorité 1.
		<b>COPIL du 7 juillet 2014</b> : acte le lancement des études de phase 2 sur la priorité 1 afin de respecter le planning de janvier 2017 pour la remise du dossier d'enquête publique.
	<b>4 mars 2015</b> : désignation d'un nouveau garant pour la deuxième phase de concertation post-débat public.	
	<b>1<sup>er</sup> avril 2015</b> : décision de prendre acte du rapport du bilan de consultation.	
	<b>13 avril 2015</b> : décision ministérielle sur la Zone de Passage Préférentielle de la priorité 2.	
	<b>COPIL du 21 mai 2015</b> : valide les modalités de poursuite des études jusqu'à l'enquête d'utilité publique. Décide de lancer une concertation au 1 <sup>er</sup> semestre 2016 sur les tracés et les pôles d'échanges multimodaux de la priorité 1.	

### 8.2.2.1

#### Concernant le débat public et la continuité des études complémentaires jusqu'à la décision du scénario des Métropoles du Sud

Les enjeux fondamentaux sont restés les mêmes, mais en renforçant et précisant les points soulevés lors du débat.

On peut énoncer :

- la nécessité de desservir les trois grandes métropoles de Marseille, Toulon et Nice ;
- la nécessité d'accroître la capacité du réseau ferroviaire afin de développer et d'améliorer les liaisons intrarégionales et les liaisons quotidiennes (système de RER autour des grandes agglomérations) ;
- la priorité à donner à la desserte des centres villes et à la liaison avec les autres modes de transport.

### 8.2.2.2

#### Concernant la concertation de 2011 :

Elle a porté sur la totalité du projet entre Marseille, Toulon, Nice et l'Italie.

#### Le garant a conclu dans son rapport au respect de la consultation et de l'expression du public.

La comparaison entre les différents documents établis lors des étapes successives du projet (documents d'informations, plaquettes grand public, dossiers de concertation...), montre que le projet est resté conforme aux enjeux fondamentaux exprimés lors du débat public.

Les évolutions du projet, en termes de fonctionnalités, portent essentiellement sur des améliorations concernant les dessertes, en particulier celles des TER et Intercités.

Elles ont été retenues afin de mieux répondre aux demandes des autorités organisatrices des transports régionaux et départementaux. La démarche qui a conduit à ces améliorations suit une méthode aujourd'hui reconnue comme un gage de l'efficacité de l'investissement consenti.

En effet, c'est une approche d'abord par les services qui a permis de définir les besoins du quotidien aux horizons 2030, puis 2040 comme hypothèse de réalisation progressive du projet, puis à identifier les besoins précis en infrastructure, ligne nouvelle et aménagement du réseau existant.

L'exigence exprimée à l'issue du débat public de construire un système ferroviaire global a conduit naturellement à privilégier les gares intermodales et interconnectées avec le réseau existant.

Les enjeux sur l'environnement ont été particulièrement approfondis par une étude systématique de toutes les sensibilités afin de prendre en compte les préconisations du débat public.

#### La concertation sur ces zones de passage plus précises et argumentées a conduit à :

- adapter la grande vitesse aux contraintes du territoire ;
- utiliser les emprises existantes dans le sillon permien pour un doublement de l'infrastructure ;
- prévoir une ligne nouvelle en site propre et à grande vitesse dans les Alpes-Maritimes ;
- améliorer la liaison Nice-Italie ;
- éviter au maximum les zones agricoles ;
- limiter les nuisances pour les riverains et les impacts sur les milieux naturels.

#### RFF a souhaité évaluer en septembre 2012 la perception du grand public vis à vis du projet au travers d'un sondage IFOP mené auprès des habitants des Alpes-Maritimes, Bouches du Rhône et Var) et ayant pour objectif d'évaluer :

- la perception des transports en région Paca,
- la notoriété du projet,
- le niveau d'adhésion au projet du grand public,
- l'image et la compréhension de ce projet.

#### LES GRANDS ENSEIGNEMENTS SONT :

Une adhésion massive et homogène au projet dans les 3 départements. 82% des habitants sont favorables ou très favorables au projet, que l'on soit voyageur régulier ou non, TER ou TGV.

Un réseau ferroviaire qui ne remplit pas son rôle en termes de qualité par rapport aux autres réseaux de transports – routier et aérien.

Un mode ferroviaire qui suscite des attentes fortes et placé au 2<sup>ème</sup> rang en termes de développement prioritaire, juste après les transports en commun, avant le mode routier et aérien.

Une volonté première réaffirmée d'améliorer les temps de parcours du train : pour 54% des personnes interrogées, pour être compétitif par rapport à la voiture.

### 8.2.2.3 En 2012 et 2013

Le maître d'ouvrage et l'État ont poursuivi la concertation avec les élus du territoire afin d'identifier et proposer à la commission Mobilité 21, qui les a retenues dans son rapport, les pistes de phasage du projet.

Le gouvernement a décidé de retenir en Priorité 1 les opérations de la ligne nouvelle Provence-Côte d'Azur à réaliser d'ici 2030 en démarrant par les secteurs où les limites de capacité du réseau ferroviaire actuel sont d'ores et déjà atteintes et ainsi, de donner la priorité au traitement des nœuds ferroviaire marseillais et azuréen, de décongestionner les entrées des gares de Marseille Saint-Charles et Nice.

Les aménagements à réaliser en priorité 2, entre 2030 et 2050, concernent la réalisation des sections de ligne nouvelle entre Aubagne et Toulon d'une part, le Muy et la ligne Cannes-Grasse d'autre part permettant ainsi d'améliorer significativement les temps de parcours.

### 8.2.2.4 En 2013 et 2014

Au 4<sup>ème</sup> trimestre 2013 et début 2014, une large consultation avec les élus et le public a été organisée pour définir les ZPP des priorités 1 et 2.

Les propositions de ZPP du maître d'ouvrage au ministre ont pris en compte les observations et demandes formulées, ce qui a permis de préciser et d'arrêter les questions qui étaient restées en suspens comme la gare de Toulon, en retenant Toulon centre, le positionnement de la gare des Bréguières-Sophia Antipolis, ou encore la zone de passage entre Aubagne et Toulon.

On a pu noter également que le public a pu, lors de cette consultation, s'exprimer sur des thématiques plus larges que la seule ZPP, comme l'intérêt du projet vis à vis des services qu'il apporte au territoire et l'accessibilité des gares. La forte participation relevée notamment sur le site internet a permis un échange fructueux avec le public.

Les décisions du ministre chargé des Transports, respectivement sur les ZPP de priorité 1 et de priorité 2 ont :

- réaffirmé le choix du projet "Métropoles du Sud" en retenant les options de gares au plus près des centres villes et toujours en connexion avec les réseaux de transport existants ou à venir ;
- validé le phasage du projet selon deux priorités afin de répondre à 80 % des besoins de services exprimés et à la préoccupation de financement du projet exprimé lors du débat public.

### 8.2.2.5 Du point de vue de l'intérêt socio-économique du projet

On observe une évolution des coûts de l'infrastructure, des trafics et de la rentabilité socio-économique depuis 2005.

Les études de trafic, entreprises lors des études exploratoires, préalables au débat public, ont été approfondies, avec mise en œuvre de modèles détaillés spécifiques aux trafics régionaux et longue distance. On note une amélioration importante des trafics nouveaux régionaux du fait d'une offre de service renforcée et aussi de la croissance des trafics observés depuis 2004, notamment le trafic routier, ce qui justifie encore plus l'intérêt du projet ferroviaire.

Les coûts bruts, pour être comparés, nécessitent déjà de prendre en compte l'évolution des conditions économiques entre 2004 et 2012 ; l'évolution de l'indice INSEE TP 01 (indice Travaux Publics tous travaux, couramment employés en la matière) entre janvier 2004 et janvier 2012 est de l'ordre de 40% et de 25% depuis 2009.

Il faut également tenir compte : des incertitudes et imprécisions inhérentes au stade d'études préliminaires (marge de +/-20 %) ; de l'évolution de la réglementation avec les lois Grenelle induisant un évitement plus marqué des zones sensibles (adaptation du tracé, dimensionnement d'ouvrages plus conséquents dans ces secteurs...) ; de la mise au point progressive du projet

et de son intégration tenant compte des apports de la concertation, conduisant à une évolution des hypothèses de dimensionnement des ouvrages, de calage du profil en long (impact sur le poste terrassements) ; des importantes provisions pour risques constituées pour la réalisation des terrassements ou ouvrages souterrains en zone urbaine par exemple (en attente des sondages prévus en phase 2 des études) ; de l'évolution du projet au fur et à mesure de son élaboration (fonctionnalités conduisant à des aménagements complémentaires ou différents de ceux pris en compte lors du débat public comme l'exploitation de la boucle TER azurienne...).

Toute chose égale par ailleurs, il apparaît que le taux de rentabilité socio-économique reste à un niveau équivalent, le coût supplémentaire des investissements à conditions économiques égales étant compensé par les recettes de trafic et gains externes du fait d'une meilleure efficacité globale du système ferroviaire.

**Entre la concertation de 2011 et 2015, années de prise en compte du phasage du projet, toutes les caractéristiques du projet sont restées stables.**

Ce qui montre clairement que **l'évolution du projet vers une réalisation par étape selon les priorités 1 et 2 ne remet pas en cause ni les fondamentaux du projet complet, ni ses caractéristiques principales, ni son intérêt socio-économique.**

### 8.2.2.6 La décision de la CNDP du 1<sup>er</sup> avril 2015 et la réunion du Collège des Acteurs (COLAC) du 8 avril 2015

Dans sa décision du 1<sup>er</sup> avril 2015, la CNDP donne acte du rapport du maître d'ouvrage concernant le bilan de la consultation sur les zones de passage préférentielles pour les tronçons Marseille-Toulon et Est Var-Nice (priorités 1 et 2) et **émet le souhait qu'à l'avenir le public soit mieux associé au processus d'élaboration du projet.**

La réunion du 8 avril 2015 du COLAC s'est déroulée en présence du nouveau garant, Philippe Quevremont, nommé par la CNDP pour la deuxième phase de concertation post-débat public.

Cette réunion a été l'occasion de recueillir les avis des nombreux participants représentant d'associations nationales, de terrain ou à titre particulier.

Certains ont fait part de leur satisfaction concernant l'utilité du COLAC et du groupe de travail Gares et Fret, mais regrettent que la diffusion de ces travaux soit trop discrète.

D'une manière générale, les participants demandent à être mieux informés, même si comme le rappelle le maître d'ouvrage, "les COTER et les Commissions consultatives se sont tous tenus dans les trois départements et qu'ils ont permis de fournir les informations sur le projet et de tenir les débats. En ce qui concerne les Commissions consultatives dédiées aux élus, les comptes-rendus établis par les préfets sont diffusés aux participants".

Pour plusieurs acteurs du territoire, la compréhension sur le phasage du projet est jugée insuffisante et justifierait même pour certaines associations opposées au projet un nouveau débat public.

Il en résulte des souhaits exprimés par les participants pour la phase 2 des études :

- Cartes T, il conviendra de mettre à disposition du public un plus grand nombre d'exemplaires.
- Certains expriment le souhait que soient organisées des réunions publiques et pas seulement de la diffusion d'information et de la consultation par voie écrite.
- Plusieurs notent que les partenaires financeurs ne relayent pas assez l'information sur le projet.

- Recommandation de choisir un vocabulaire porteur de sens : par exemple, pour la population la notion de nœuds marseillais et azuréen ne signifie pas grand-chose.
- Souhait d'une concertation étendue au sillon permien.
- Reconduire certains ateliers thématiques, et en particulier un atelier pour l'environnement et les risques dans les Alpes-Maritimes.

**Chacun reconnaît que le projet est complexe, de grande étendue, avec un phasage de réalisation portant sur plusieurs horizons. C'est pourquoi il a été proposé au COLAC de faire des propositions pour un dispositif de concertation adapté à cette complexité.**





# 9

## LES PROPOSITIONS POUR LA SUITE DES ÉTUDES SELON DEUX HYPOTHÈSES

**Conformément à la décision du Comité de Pilotage du 21 mai 2015**, la prochaine phase d'échange approfondie avec les élus et le public sera programmée sur une durée de 4 mois au 1<sup>er</sup> semestre 2016, après les élections régionales.

Compte tenu par ailleurs du **communiqué de la CNDP relatif à ses décisions prises le 1<sup>er</sup> avril 2015**, SNCF Réseau saisit par le présent dossier la CNDP sur le projet de LN PCA.

**En fonction de la décision qui sera prise par la CNDP, de réaliser ou non un deuxième débat public, la forme et le délai de poursuite des études du projet seront directement impactés.**

Les propositions suivantes pour la suite des études sont donc déclinées selon ces deux hypothèses.

Le maître d'ouvrage présente pour chacune d'elles ses avantages et inconvénients et son argumentation en faveur de l'hypothèse 2.

## 9.1 HYPOTHÈSE 1 : LA CNDP DÉCIDE UN NOUVEAU DÉBAT PUBLIC

L'organisation du débat public pourrait être confiée à une Commission particulière, nommée par la Commission nationale du débat public, ou au maître d'ouvrage.

SNCF RÉSEAU préparerait dans les 6 mois, à l'issue de la décision de la CNDP, le dossier support du débat public.

La date du débat public serait fixée par la CNDP. Il semble vraisemblable qu'un nouveau débat public ne puisse se tenir avant l'été 2016 ou au 4<sup>ème</sup> trimestre 2016.

Le maître d'ouvrage s'exprimerait sur les suites à donner au débat public dans les deux mois suivant la clôture de celui-ci.

### INCONVÉNIENTS SELON LE MAÎTRE D'OUVRAGE :

Les inconvénients possibles doivent être examinés au regard de l'intérêt général pour la France et pour le projet en particulier.

**Pour le maître d'ouvrage, la tenue d'un nouveau débat public n'apporterait pas un plus par rapport à la poursuite d'une concertation renforcée. Il apparaît même que cette hypothèse pourrait conduire à un réel risque d'échec de la poursuite du projet.**

Les principaux arguments sont :

- Le choix du scénario "Métropoles du Sud", passant par Aix-en-Provence, Marseille, Toulon et Nice débattu et approuvé, est partagé.

Ce scénario recueille l'approbation la plus large et répond aux enjeux et objectifs fondamentaux du projet tels qu'ils ont été débattus en 2005. Il a été approuvé par le ministre le 29 juin 2009 comme répondant au consensus unanime du public et des élus du territoire. Ce consensus a été confirmé par tous les COPIL successifs depuis cette date. La concertation post-débat public du 15 septembre 2011 au 15 décembre 2011 portant sur la totalité du projet a permis l'information et l'expression du public dans de bonnes conditions selon le rapport du garant.

- Les grands principes de dessertes des agglomérations, arrêtés par les autorités organisatrices des transports et le COPIL, sont considérés comme actés.

Ces principes ont été discutés et précisés avec les autorités organisatrices des transports régionaux, départementaux et des agglomérations dans le cadre des Comités Thématiques. Ils ont été validés par le COPIL du 17 janvier 2011 et présentés aux acteurs du territoire et au public lors de la concertation du 15 septembre au 15 décembre 2011 entre Marseille et Nice, et du 16 janvier au 16 février 2012 lors de la concertation sur Nice-Italie avec le choix, par exemple, d'une gare à Toulon centre en regard des propositions faites en concertation pour des positions de gares à Toulon Ouest ou à Toulon Est.

- Des installations ferroviaires retenues en cohérence avec la desserte actée par l'autorité organisatrice des transports et le COPIL.

Les infrastructures retenues découlent directement de l'analyse précise des besoins arrêtés par l'autorité organisatrice des transports régionaux, SNCF Mobilités et les autorités organisatrices des transports en commun des départements et des grandes agglomérations. Des études d'exploitation ont en effet permis d'arrêter le schéma le plus efficient. Une remise en cause des installations ferroviaires nécessiterait d'abord d'ouvrir un débat sur les schémas de desserte qui sont de la responsabilité du conseil régional.

- Le sujet des zones de passage a été largement débattu. L'enjeu porte aujourd'hui sur le choix d'un tracé.

La concertation sur les sensibilités environnementales et les zones de passage de la ligne nouvelle a très



largement dépassé l'échelle des études habituelles. La concertation de 2011 a été reconnue comme positive et a conduit le ministre à arrêter les Zones de Passage Préférentielles pour les priorités 1 et 2. Concernant le sillon permien, la décision, après la concertation, d'utiliser les emprises existantes pour un doublement de l'infrastructure a été actée par le COFIL du 22 décembre 2011.

Dans ces conditions, la mise en place d'un nouveau débat public entraînerait une mobilisation des opposants au projet défenseurs d'intérêts locaux, voire particuliers, au détriment de l'intérêt général. De plus, cela prolongerait d'autant la période d'incertitude quant au tracé, avec un gel des projets sur les territoires et le maintien d'une partie de la population dans une situation anxiogène.

- Éviter une remise en cause éventuelle des décisions de la gouvernance du projet (COFIL) et des décisions de l'État.

Toutes les caractéristiques actuelles du projet en 2015, y compris le choix des priorités de réalisation, ont été actées de manière consensuelle au fur et à mesure de l'avancement des études et de la concertation post débat public, conformément au calendrier présenté au paragraphe précédent.

Ces décisions ont été prises par les élus du territoire dans le respect des concertations successives, de l'écoute des citoyens et dans la conscience des coûts et de l'intérêt général.

- Permettre de respecter le délai de présentation du projet de priorité 1 à l'enquête d'utilité publique fin 2017 selon la demande de l'État pour :

- Ne pas retarder un projet, jugé d'intérêt général et urgent.

L'engorgement des réseaux de transport sur le littoral méditerranéen contraint de plus en plus la mobilité du quotidien, accentue la pollution atmosphérique et les nuisances pour ses habitants.

Si la réalisation de la concertation envisagée au 1<sup>er</sup> semestre 2016 devait être décalée dans l'attente des résultats du débat public, il est probable, compte tenu également du jalonnement des élections nationales, que l'enquête publique devrait être repoussée de près de deux ans ;

- Éviter un dépassement des coûts des études et de réalisation du projet.  
La reprise des études et de la concertation de

phase 2 devrait être décalée de près de deux ans. La conséquence, outre l'impossibilité de tenir les délais pour la présentation de l'enquête publique, est un surcoût important des études dont les marchés sont d'ores et déjà lancés.

Il serait alors nécessaire de prévoir un avenant aux contrats, conduisant à un dépassement du budget prévisionnel entraînant de facto une demande de financement complémentaire (aussi bien pour les bureaux d'études que pour la mission LN PCA) avec l'incertitude concernant la disponibilité des bureaux d'études retenus.

- Ne pas casser la dynamique du consensus obtenu difficilement qui réveillerait des oppositions auxquelles il a déjà été répondu et générerait de nouveaux conflits sur le territoire.



## 9.2 HYPOTHÈSE 2 : LA CNDP DÉCIDE QUE LE MAÎTRE D'OUVRAGE POURSUIT LA CONCERTATION JUSQU'À L'ENQUÊTE D'UTILITÉ PUBLIQUE

Dans ce cas, il serait considéré que les fondamentaux qui ont justifié l'opportunité du projet n'ont pas évolué de manière significative depuis le débat public de 2005 et la décision de retenir le scénario "Métropoles du Sud" en 2009 d'une part, que la concertation et les échanges avec le public ont bien fonctionné d'autre part.

Il s'agit donc du cas où la CNDP considérerait que le projet n'a pas subi de modifications substantielles, ni de fait ni de droit. SNCF Réseau poursuivrait alors la concertation sous l'égide du garant déjà nommé par la CNDP.

Il conviendrait néanmoins de tenir compte du communiqué de la décision de la CNDP du 1<sup>er</sup> avril 2015 de la réunion du COLAC du 8 avril 2015 qui sont rappelées au paragraphe 8 précédent.

Elles font état de critiques concernant la qualité de la concertation sur la phase 1 qui portent sur :

- Pour la CNDP, le souhait "qu'à l'avenir le public soit mieux associé au processus d'élaboration du projet" ;
- Pour le COLAC, la demande de poursuivre les actions de concertation engagées dans le cadre de la charte, de renforcer la consultation large du public (carte T) et d'expliquer de manière plus pédagogique les fonctionnalités du projet et en particulier la nature

et les conséquences de son phasage selon 2 priorités.

**Dans cette hypothèse, afin de répondre à ces demandes, SNCF Réseau propose une organisation de la concertation adaptée**, respectant le planning et les décisions de l'État et du COPIL tels qu'ils ont été formulés notamment lors du COPIL du 21 mai 2015, et portant sur :

- les tracés et les pôles d'échanges multimodaux d'une part ;
- l'information et l'échange à destination du grand public sur les enjeux et les priorités de réalisation du projet d'autre part.

Le garant, nommé par la CNDP le 3 mars 2015, serait chargé de veiller à ce que la concertation permette au public de présenter ses observations et contre-propositions.

### 9.2.1 LA CONCERTATION SUR LES PÔLES D'ÉCHANGES MULTIMODAUX ET LES TRACÉS

#### 9.2.1.1 Les objectifs de la concertation

Dans cette hypothèse, le dispositif de concertation du public qui sera mis en place au 1<sup>er</sup> semestre 2016 s'inscrit dans le cadre de la 2<sup>ème</sup> phase des études permettant de constituer le dossier pour l'enquête publique.

Après les phases de concertation de 2010 à 2015 qui ont permis de proposer à la décision ministérielle les grandes fonctionnalités du projet et les zones de passage préférentielles de la nouvelle infrastructure ferroviaire pour les sections de la priorité 1, la concertation à venir portera sur :

- l'insertion des gares nouvelles dans les pôles d'échanges multimodaux et les territoires ;
- un tracé préférentiel et les enjeux d'insertion environnementale et urbaine.

La proposition des emplacements de gares nouvelles dans les pôles d'échanges multimodaux et de choix d'un tracé préférentiel de passage de la nouvelle infrastructure ferroviaire sera soumise, après approbation du Comité de Pilotage du projet, à validation ministérielle.

Les études d'approfondissement des emplacements de gares et tracés retenus seront réalisées dans le cadre du dispositif de concertation et permettront de constituer le dossier d'enquête publique pour début 2017.

#### 9.2.1.2 L'organisation de la concertation

Dans cette hypothèse et conformément à la décision du Comité de Pilotage du 21 mai 2015, la prochaine phase d'échanges approfondis avec les élus et le public sera programmée sur une durée de 4 mois au 1<sup>er</sup> semestre 2016, après les élections régionales.

La préparation de cette concertation se ferait au 2<sup>ème</sup> semestre 2015 sur la base :

- des contributions du COLAC ;
- des principes de concertation présentés par le maître d'ouvrage ;
- des constats et demandes formulés par le garant et la CNDP.

En particulier, il sera nécessaire de tenir compte d'un besoin de pédagogie renforcé sur le projet, afin notamment de rappeler et de mieux expliquer les fondamentaux du projet et les décisions antérieures ayant permis au projet d'évoluer vers les phases de réalisation prioritaires définies par l'État.

Cette préparation implique donc dès le 2<sup>ème</sup> semestre 2015 :

- des rencontres avec les élus, les collectivités et le milieu associatif ;
- en préalable à une information publique sur les décisions prises pour la poursuite des études du projet jusqu'à l'enquête d'utilité publique.

Dans cette hypothèse, au premier semestre 2016, les 4 mois de concertation a minima se dérouleront selon 3 périodes :

- Une 1<sup>ère</sup> période sur 1 mois :
  - une concertation sur les pôles d'échanges multimodaux et les tracés de la priorité 1 avec tous les élus du territoire en réunissant une Commission consultative par département ;
  - des réunions d'échanges spécifiques avec les élus des communes situées sur la ZPP P1.



- Une 2<sup>ème</sup> période sur 2 à 3 mois :

- la tenue d'un Comité Territorial (COTER) de lancement du dispositif de concertation par département ;
- la tenue de réunions publiques avec la mise en place d'ateliers géographiques ouverts au public permettant les échanges sur les tracés et des pôles d'échanges multimodaux des zones concernées ;
- des ateliers thématiques, notamment sur le fret et l'environnement ;
- un COTER de synthèse des échanges sur les pôles d'échanges multimodaux permettant de prendre en compte un tracé préférentiel à proposer au Comité de Pilotage et de lancer la phase des réunions publiques.

- Une 3<sup>ème</sup> période sur le dernier mois :

- la tenue de réunions publiques sur les pôles d'échanges multimodaux et les tracés de la priorité 1 dans chaque département

Ce processus conduira SNCF Réseau à dresser un bilan de la concertation, puis à proposer pour approbation au ministre chargé des transports le tracé préférentiel qui aura été retenu par le COPIL.

Ce dispositif pourra être complété selon les propositions du garant et de la CNDP.

### 9.2.1.3 La charte de développement durable articulée avec la concertation

La charte de développement durable, permettra de placer le développement durable au cœur des préoccupations stratégiques du projet.

**Cette démarche est strictement en continuité avec celle qui a été mise en place à l'issue du débat public de 2005 et également lors de la concertation**

**de phase 1 des études.** Elle est reprise en détail au paragraphe 4.2 précédent.

Pour rappel et en substance, **cette démarche représente :**

- une volonté commune des acteurs du territoire, des élus, de l'État et du maître d'ouvrage, qui ont coconstruit cette charte, avec la participation active d'associations, notamment de France Nature Environnement (FNE) ;
- l'ambition de créer les conditions de développement d'une mobilité durable, dans le sens des préconisations débattues publiquement lors du Grenelle de l'Environnement ;
- les engagements dans la durée du maître d'ouvrage à réaliser le projet et suivre son exploitation conformément au souci exprimé de préservation de l'environnement ;
- les axes de travail autour desquels s'articule l'action des acteurs du projet.

**La gouvernance de la démarche** de concertation relève d'une volonté de :

- associer toutes les parties prenantes à l'élaboration du projet ;
- mettre en place une politique de développement durable volontariste ;
- assurer une transparence sur les actions conduites.

**L'outil d'analyse multicritère**, utilisé précédemment pour évaluer les différents scénarios du projet et les options de passage, sera adapté afin d'éclairer le plus objectivement possible les choix concernant les tracés et la constitution des pôles multimodaux.

## 9.2.2 L'INFORMATION ET L'ÉCHANGE À DESTINATION DU PUBLIC SUR LES ENJEUX ET LES PRIORITÉS DE RÉALISATION DU PROJET

Au-delà de la concertation sur les tracés et sur les pôles multimodaux, **un dispositif spécifique d'information et d'échange destiné au public sera développé par le maître d'ouvrage.**

Dans cette hypothèse, ce dispositif utilisera un large spectre de vecteurs de diffusion permettant de délivrer une information complète sur le projet, mais aussi de susciter un débat en retour.

### MÉTHODE :

Afin de mieux tenir compte du retour d'expérience des critiques formulées, notamment l'expression du COLAC, un travail partenarial est envisageable, sous la forme d'un atelier d'échange au sein du COLAC. Il pourrait être envisagé lors de la phase de préparation de la concertation, au 2<sup>ème</sup> semestre 2015.

L'objectif sera de préciser un dispositif d'information et de communication pédagogique sur le projet et les décisions qui l'accompagnent. Ce travail partenarial aura ainsi plus de chance d'être en adéquation avec les préoccupations et questionnements du grand public.

### OUTILS :

- **Un dossier de référence** sur le projet actuel qui aura comme objectif de présenter les améliorations apportées par le projet en termes de services nouveaux et tout particulièrement pour les transports du quotidien. Il expliquera également en quoi le phasage du projet permet de traiter prioritairement la demande

d'amélioration des trains du quotidien et permettra la désaturation des nœuds ferroviaires de Marseille et de Nice.

Son contenu sera le plus pédagogique possible et destiné à l'information du grand public avec :

- un rappel synthétique de la genèse du projet et des différentes décisions prises ;
- une explication compréhensible par tous du projet aujourd'hui et la justification de la nécessité de le réaliser par phase, en lien avec les capacités de financement mobilisables, les décisions du gouvernement, mais aussi en regard des priorités données à l'amélioration du réseau existant, de la désaturation des nœuds ferroviaires et la création de services nouveaux.

- **D'autres outils adaptés à une cible grand public,** pourront être mis en place.

Par exemple :

- des réunions publiques ;
- une campagne d'information dans la presse régionale
- des outils itinérants pour aller à la rencontre du public, là où il se trouve (stand, bus expo...) ;
- un dispositif digital pour cibler les populations tournées de manière privilégiée vers le numérique (forum internet, présence sur les réseaux sociaux, newsletter avec outils animés...).

Ce dernier mode de communication a l'avantage d'élargir la cible des lecteurs habituels de la presse et de la population qui prennent le temps de visiter les expositions sur le projet. De plus, c'est un formidable vecteur de communication à double sens, un forum par exemple permettant beaucoup de réactivité et un véritable dialogue. Cette forme de communication favorisant un débat ouvert a déjà été réalisée avec succès sur plusieurs projets et chaque fois plébiscitée par le grand public (concertation déplacement A9, gare nouvelle de Montpellier, etc).

### PÉRIMÈTRE CONCERNÉ :

La concertation sur les tracés et les pôles multimodaux concernent le périmètre de la priorité 1. Néanmoins, il est indispensable de réaliser une information complète sur les territoires concernés par la priorité 2 qui a vocation à être réalisée au plus tôt.

De même, les territoires concernés par le projet complet, bien que ne faisant pas partie du programme au sens du Code de l'Environnement, seront ciblés par tous les vecteurs d'information sur le projet envisagés dans le cadre des présentes actions complémentaires.





# ANNEXES

(VERSION NUMÉRIQUE SUR DVD)

## PRÉSENTATION DES ANNEXES

Ce document présente les annexes sous format numérique dans le DVD joint.

### ANNEXE 1

#### LE DÉBAT PUBLIC DE 2005 SUR LA LGV PACA

- 5 mai 2004 : décision de la CNDP sur l'organisation d'un débat public.
- Février 2005 : le document du maître d'ouvrage.
- 8 septembre 2005 ; le bilan du débat public établi par le Président de la CNDP et le compte-rendu établi par le Président de la CPDP.
- 6 décembre 2005 : la décision du Conseil d'Administration de RFF pour la poursuite des études (publication au Journal Officiel).
- La Charte de la consultation des acteurs et de l'information du public de 2006.

### ANNEXE 2

#### LES ÉTUDES COMPLÉMENTAIRES ET LA MISSION DU SECRÉTARIAT PERMANENT

- Juin 2008 : le document de synthèse des études complémentaires.
- Juin 2008 : les 12 fiches actions constituant les engagements de RFF pour la suite des études.
- 11 février 2009 : la décision du ministre chargé des Transports confirmant l'opportunité du projet et la nomination d'un secrétariat permanent.
- Juin 2009 : le rapport du Secrétariat Permanent.
- 29 juin 2009 : communiqué de presse de la décision du ministre chargé des Transports de poursuivre les études en vue de préparer l'enquête d'utilité publique sur le scénario des Métropoles du Sud et de compléter les études sur Nice-Italie.

### ANNEXE 3

#### LA CONCERTATION SUR LA SECTION NICE-ITALIE

- Janvier-février 2012 : concertation sur Nice-Italie conformément à la recommandation de la CNDP - le document du maître d'ouvrage.
- Compte-rendu de la concertation sur la liaison ferroviaire Nice-Italie 2012.
- Rapport du garant.

### ANNEXE 4

#### LA DÉMARCHE D'ÉTUDE ET DE CONCERTATION PRÉALABLE À L'ENQUÊTE PUBLIQUE

- COPIL du 17 janvier 2011 : validation de la charte de la concertation et des objectifs de desserte aux horizons 2023 et 2040.
- Février 2011 : la charte de consultation des acteurs et d'information du public.
- COPIL du 11 juillet 2011 : approbation des 4 variantes du scénario Métropoles du Sud soumises à la concertation et du dispositif de concertation.
- Le bilan de la concertation de 2011 acté par la CNDP.
- 4 septembre 2013 : le rapport du garant sur la concertation de 2011.

### ANNEXE 5

#### LES ÉTUDES DE PHASE 1 ET LA CONCERTATION POUR DÉFINIR LES OPTIONS DE PASSAGE

- 15 septembre 2011 : début de la concertation - la plaquette de présentation du projet et de la concertation.
- COPIL du 9 janvier 2013 : mandat est donné à RFF pour réaliser les études sur les phases prioritaires du projet.
- COPIL du 23 septembre 2013 : décision de poursuivre les études et la concertation en classant prioritaire la désaturation des nœuds marseillais et azuréen et validation du calendrier d'information des élus et du public.

- 21 octobre 2013 : décision du ministre chargé des Transports d'accélérer le rythme des études pour la désaturation des nœuds ferroviaires marseillais et azuréens, afin d'obtenir une déclaration d'utilité publique en 2017.

### ANNEXE 6

#### LES DÉCISIONS SUR LES ZPP DE PRIORITÉS 1 ET 2

- Le dossier de demande d'approbation de la ZPP 1.
- 7 mai 2014 : la décision ministérielle sur la ZPP de priorité 1.
- COPIL du 7 juillet 2014 : acte le lancement des études de phase 2 sur la priorité 1 afin de respecter le planning de janvier 2017 pour la remise du dossier d'enquête publique le dossier de demande d'approbation de la ZPP 2.
- Le dossier de demande d'approbation de la ZPP 2.
- Juillet 2014 : bilan de la consultation sur la ZPP.
- Le 1<sup>er</sup> avril 2015 : la CNDP prend acte du bilan de l'information et de la consultation sur la ZPP.
- 13 avril 2015 : la décision ministérielle sur la Zone de Passage Préférentielle de la priorité 2.

### ANNEXE 7

#### LA SUITE DES ÉTUDES

- COPIL du 21 mai 2015 : valide les modalités de poursuite des études jusqu'à l'enquête d'utilité publique. Décide de lancer une concertation au 1<sup>er</sup> semestre 2016 sur les tracés et les pôles d'échanges multimodaux de la priorité 1.
- Charte de développement durable.
- 4 mars 2015 : désignation de Philippe Quevremont comme garant.



Huitième Parallèle - 08/2015 - Crédits photos : SNCF, Droits Réservés



SNCF RÉSEAU  
Direction territoriale Provence-Alpes-Côte d'Azur  
Mission LN PCA  
Les Docks - Atrium 10.5  
10 Place de la Joliette - BP 85404  
13567 Marseille cedex 02

