

**LIGNE NOUVELLE PROVENCE-COTE D'AZUR**  
**Etudes Préalables à l'Enquête d'Utilité Publique**

---

# **Synthèse**

## **Information et consultation**

### **sur la Zone de Passage Préférentielle**

### **de la Priorité 1 et de la Priorité 2**

---

# 1 L'INFORMATION ET LA CONSULTATION SUR LA PRIORITE 1

## 1.1 LE DISPOSITIF D'INFORMATION ET DE CONSULTATION DES ELUS ET ACTEURS

Les élus ont été consultés au travers de **Commissions Consultatives** organisées par les préfets de département le 25 octobre 2013 dans les Alpes-Maritimes et le 8 novembre 2013 dans les Bouches-du-Rhône.

Des **Comités Territoriaux** ont été réunis par les Préfets, conformément à la Charte de la Concertation, le 8 novembre 2013 dans les Alpes-Maritimes et le 20 novembre 2013 dans les Bouches-du-Rhône.

Un **Collège des Acteurs** a été réuni le 28 janvier 2014, à Nice.

## 1.2 LE DISPOSITIF D'INFORMATION ET DE CONSULTATION DU PUBLIC

L'information et la consultation du public, conduites du **21 novembre au 20 décembre 2013**, ont reposé sur les éléments suivants :

- Campagne radio (120 spots radios sur RFM du 20 novembre au 4 décembre) et presse (4 annonces-presse dans la Provence et Nice-Matin du 23 au 28 novembre et communiqué de presse envoyé le 27 novembre).
- Envoi d'un e-mailing, le 26 novembre, aux 2.546 acteurs recensés dans la base de données du projet ;
- Mise à disposition dans les mairies de la zone de passage préférentielle, ainsi que dans 3 Maisons des Entreprises des Alpes-Maritimes, à la CCI des Bouches-du-Rhône et à la Région, de 22 présentoirs d'information contenant des plaquettes de présentation du projet et de la ZPP et de cartes T invitant le public à donner son avis.
- Distribution dans les principales gares ferroviaires concernées par la priorité 1, de 45.000 cartes T présentant le projet, avec appel à donner son avis ;
- Actualisation du site internet avec les éléments d'information sur le projet et la ZPP, avec une mini-enquête et la possibilité de laisser son commentaire en ligne.

## 1.3 LA PARTICIPATION À LA CONSULTATION

Les élus et acteurs, invités respectivement aux commissions consultatives et comités territoriaux, ont largement participé, avec un taux de présence moyen de 80%.

Cette campagne d'information et de consultation a eu des effets bien au-delà des communes directement concernées par la ZPP. Elle a suscité **plus de 900 retours**, dont 65% en provenance des Alpes-Maritimes.

A partir de fin novembre, la fréquentation du site internet, qui s'élevait en moyenne à 100 visites par jour depuis juin 2013, a connu une forte hausse à partir du 28 novembre pour atteindre 235 visites quotidiennes en moyenne sur le mois de décembre.

Sur la période de consultation, le site a connu 6.324 visites dont 5.030 visiteurs différents et 76,1% de nouveaux visiteurs, certainement dû à la distribution en gare qui a permis de toucher directement les usagers du train. Au total, 20.127 pages ont été vues.

## 1.4 LES ENSEIGNEMENTS RECUS

Il faut d'abord noter que la consultation, si elle portait sur la Zone de Passage Préférentielle de priorité 1, a également permis au public de donner son avis sur le projet global présenté pour la priorité 1 et sur le système ferroviaire actuel.

### La désaturation des nœuds ferroviaires marseillais et azuréens : une nécessité partagée

Que ce soit à travers les interventions des élus lors des réunions, dans les délibérations et contributions reçues ou par le biais des avis exprimés par le public, le projet et la Zone de Passage Préférentielle de priorité 1 sont majoritairement acceptés et attendus : 53% des retours sont favorables au projet. Cette acceptation est encore plus forte auprès des usagers qui ont retourné les cartes T distribuées en gare : ils sont **favorables à 60% au projet**.

En effet, la priorité 1 du projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur est considérée comme **une bonne réponse au besoin d'amélioration des transports du quotidien**, en ce qu'elle permettra d'améliorer la fréquence et la fiabilité des circulations TER sur les aires marseillaise et azuréenne.

Le développement des transports en commun est perçu comme une nécessité, tant en raison de la saturation routière actuelle que de la volonté de **promouvoir des modes de déplacement plus responsables** en terme d'environnement.

### Dans les Alpes-Maritimes : aller vite, enterrer la ligne nouvelle, conforter le positionnement de la gare de Sophia et développer l'intermodalité au niveau des pôles d'échanges

A travers la consultation, le département a exprimé l'urgente nécessité d'une nouvelle infrastructure ferroviaire, attendue de longue date, non seulement pour désaturer les circulations ferroviaires et routières, mais également pour faciliter les déplacements vers l'Ouest de la Région.

C'est pourquoi, de nombreux acteurs ont réaffirmé la nécessité d'**une réalisation concomitante des investissements de priorité 1 aussi bien le nœud ferroviaire de Marseille que sur le nœud azuréen.**

La plupart souhaite également que la section de priorité 2 dans les Alpes-Maritimes, c'est-à-dire la ligne nouvelle entre la Siagne et Le Muy, soit réalisée en même temps que la boucle ferroviaire de la priorité 1.

Qu'il s'agisse des délibérations prises par les communes et communauté d'agglomération, des prises de position des élus de ces communes dans les médias ou encore de la mobilisation du public, une demande très forte s'est exprimée en faveur d'une **traversée du territoire de la CASA en souterrain.**

**La sortie de tunnel à Saint-Laurent-du-Var inquiète** également un certain nombre de personnes et devra faire l'objet d'explications et de présentations détaillées quant aux modalités de réalisation.

Si la création d'une gare nouvelle sur le territoire de Sophia-Antipolis n'est pas remise en question, en ce qu'elle apporterait une réponse aux problèmes récurrents de déplacements depuis et vers la technopole, son emplacement aux Bréguières ne fait pas l'unanimité, le secteur des Clausonnes lui étant fréquemment préféré, tant dans les contributions reçus que les avis exprimés. Le choix de ce positionnement de la gare devra être mieux argumenté et les aménagements, notamment routiers, facilitant l'accès à la gare, devront être présentés.

**L'intermodalité est un sujet récurrent, dont la prise en compte dans la réalisation des pôles d'échanges est jugée indispensable, qu'il s'agisse de la gare de Nice-Aéroport, dont la réalisation fait par ailleurs l'unanimité, ou de celle de Sophia.**

En effet, la desserte en bus, la réalisation de parkings, les connexions avec d'autres lignes ferroviaires, comme les Chemins de fer de Provence, ou avec des Transports en Commun en Site Propre, tels que le Bus-Tram Antibes-Sophia ou le tramway de Nice, mais aussi les aménagements pour les vélos et les piétons, sont considérés comme les conditions de réussite de ces nouveaux pôles d'échanges.

**Dans les Bouches-du-Rhône : justifier le coût de la gare souterraine de Saint-Charles, expliciter les travaux de la 4<sup>ème</sup> voie entre Aubagne et Marseille et développer accessibilité et dessertes**

**Si l'utilité de réaliser une gare souterraine à Saint-Charles est dans l'ensemble assez bien perçue, notamment des élus, nombreux sont les usagers qui jugent cette solution trop coûteuse.**

De nombreux avis tentent d'apporter d'autres solutions, comme l'aménagement de la gare de La Blancarde, souvent citée, comme la mise en place de bus, tels que Cartreize, pris en exemple à plusieurs reprises, ou comme la création de nouvelles lignes de métro ou tramway. Mais ces avis reflètent dans la majorité des cas une mauvaise compréhension de l'ensemble des améliorations apportées par la priorité 1 qui ne se limite pas à la réalisation d'une gare souterraine. Par exemple, certains pensent qu'elle ne servira qu'aux TER, d'autres qu'aux TGV et la complexité du système ferroviaire avec l'exploitation de missions omnibus, directes et diamétralisées, c'est-à-dire sans changement de trains en gare de Marseille, est encore mal comprise.

Bon nombre d'usagers, lassés par les travaux de réalisation de la 3<sup>ème</sup> voie entre Marseille et Aubagne et les nuisances qu'ils ont pu engendrer, ont du mal à percevoir l'intérêt de construire une 4<sup>ème</sup> voie et proposent, à sa place, de connecter les lignes de tram ou de bus existantes. Par ailleurs, les **modalités de réalisation de cette 4<sup>ème</sup> voie semblent parfois ne pas être comprises** : certains en demandent la réalisation en aérien, considérant qu'elle est prévue en souterrain, d'autres au contraire en tunnel, ayant compris qu'elle serait aérienne.

Les habitants des Bouches-du-Rhône qui se sont exprimés dans le cadre de la consultation sont pour 90% des usagers. Leurs préoccupations, au-delà du souhait de disposer de plus de trains plus souvent, portent sur **l'accessibilité des gares**. Ils jugent indispensable la création de places de parkings, considérées aujourd'hui insuffisantes, et demandent à ce que la création de nouvelles haltes ou de nouvelles dessertes s'accompagne de nouveaux parkings.

Ils demandent également à ce que les trains du quotidien desservent le maximum de gares ou haltes et craignent, sur des trajets comme Marseille-Aix, de voir disparaître les omnibus au profit de seuls trains directs.

## 2 L'INFORMATION ET LA CONSULTATION SUR LA PRIORITE 2

### 2.1 LE DISPOSITIF D'INFORMATION ET DE CONSULTATION DES ELUS ET ACTEURS

Les élus ont été consultés au travers de **Commissions Consultatives** organisées par les préfets de département le 15 avril 2014 au matin pour les élus varois concernés par la section Aubagne – Toulon puis le 15 avril après-midi pour ceux concernés par la section Le Muy – Siagne ; le 25 avril pour les élus des Alpes-Maritimes et le 6 mai pour les élus des Bouches-du-Rhône.

Des **Comités Territoriaux** ont été réunis par les Préfets, conformément à la Charte de la Concertation, le 16 avril 2014 dans la Var, le 6 mai matin dans les Alpes-Maritimes et le 6 mai après-midi dans les Bouches-du-Rhône.

### 2.2 LE DISPOSITIF D'INFORMATION ET DE CONSULTATION DU PUBLIC

L'information et la consultation du public, conduites du **12 mai au 13 juin 2014**, ont reposé sur un dispositif analogue à celui mis en place pour la précédente phase de consultation, à savoir :

- Campagne radio (376 spots radios sur France Bleue Azur, France Bleue Provence, RMC et RFM Nice et Marseille du 12 au 21 mai) et presse (1 annonce-presse dans la Provence, Var Matin et Nice-Matin le 12 mai et communiqué de presse envoyé le 23 mai).
- Envoi d'un e-mailing, le 16 mai, aux 2.819 acteurs recensés dans la base de données du projet ;
- Mise à disposition de 43 présentoirs d'information<sup>1</sup> contenant des plaquettes de présentation du projet et de la ZPP et de cartes T invitant le public à donner son avis.

---

<sup>1</sup> Ces présentoirs ont été installés dans les mairies de la zone de passage préférentielle, dans 3 Maisons des Entreprises des Alpes-Maritimes, dans les 5 communautés de communes et d'agglomération varoises concernées, au Conseil régional (siège de Marseille et antenne de Toulon), au Conseil général du Var, à la Chambre d'agriculture du Var (locaux de Vidauban et de Draguignan), dans les 5 implantations de la CCI du Var à Toulon, CapForma, Six-Fours-Les-Plages, Draguignan et Saint-Raphaël, à la DDTM de Toulon, à la sous-préfecture de Draguignan, à la CCIMP, ainsi que dans les locaux de Marseille Provence Métropole.

- Distribution dans les 14 principales gares ferroviaires concernées par la priorité 2<sup>2</sup>, de 45.500 cartes T présentant le projet, avec appel à donner son avis ;
- Actualisation du site internet avec les éléments d'information sur la priorité 2, avec une mini-enquête et la possibilité de laisser son commentaire en ligne.

## 2.3 LA PARTICIPATION À LA CONSULTATION

Les élus et acteurs, invités respectivement aux commissions consultatives et comités territoriaux, ont très largement participé, étant quasiment tous présents.

Cette campagne d'information et de consultation a eu des effets bien au-delà des communes directement concernées par la ZPP. Elle a suscité **plus de 1700 retours**, soit 80% de plus que la consultation sur la priorité 1. Ceci s'explique par les fortes mobilisations réalisées par la CCI Nice Côte d'Azur sur le site internet et par les associations varoises, opposées au projet, par le biais de distribution de cartes T. En conséquence, et ce malgré l'importante diffusion des cartes T en gare, les retours proviennent davantage d'entreprises ou de personnes habitants dans la Zone de Passage Préférentielle que d'usagers du train. L'échéance de 2050, très lointaine, a par ailleurs renforcé le manque de participation de ce public « non mobilisé ».

La participation des habitants et usagers des Bouches-du-Rhône a, quant à elle, été très faible.

A partir de mi-mai, la fréquentation du site internet, qui s'élevait en moyenne à 100 visites par jour depuis janvier 2014, a plus que doublé pour atteindre 222 visites quotidiennes en moyenne sur la période, avec 3 pics de fréquentation le 16 mai (492 visites), le 19 mai (418 visites) et le 9 juin (491 visites).

Sur la période de consultation, le site a connu 7340 visites dont 5854 visiteurs différents et 75% de nouveaux visiteurs. Au total, 23330 pages ont été vues.

---

<sup>2</sup> Distribution en 3 passages dans les gares Nice, Cannes, Toulon et Marseille Saint-Charles  
Distribution en 2 passages dans les gares des Arcs Draguignan, Draguignan gare routière, Saint-Raphaël, Hyères, La Seyne-sur-Mer, Bandol, Saint-Cyr, La Ciotat, Aubagne et Marseille Blancarde

## 2.4 LES ENSEIGNEMENTS RECUS

### La priorité 2 plébiscitée par les socio-économiques

Que ce soit à travers les contributions des CCI et UPE ou la très forte mobilisation, en particulier dans les Alpes-Maritimes, des entreprises et syndicats professionnels, **le monde économique plébiscite la priorité 2**, sur l'ensemble du territoire régional.

En effet, celle-ci est considérée comme une nécessité, tant pour le développement économique régional (grâce à la ligne nouvelle, l'accessibilité des entreprises, et plus largement de l'ensemble du territoire, sera facilitée et les temps de parcours réduits), que pour lutter contre la saturation routière (avec un réseau plus performant, le report modal de la voiture vers le train sera possible) et la pollution environnementale. L'urgence de sa réalisation est d'ailleurs souvent évoquée.

### Un financement du projet à éclairer

De très nombreuses personnes s'interrogent sur la **capacité de l'Etat français à financer un projet d'une telle envergure** et redoutent une hausse de la fiscalité des collectivités territoriales. Ces doutes sont renforcés par la période de crise et les communications sur l'endettement de RFF. Des réponses aux questions sur les modalités de financement devront être apportées.

### Les améliorations de l'existant, prévues dans le cadre du projet, à expliciter

A ces craintes s'ajoute celle d'un report des investissements prévus sur le réseau existant au profit de la Ligne Nouvelle. Or, compte tenu des dysfonctionnements actuels (retards, suppressions de train, insécurité, grèves...), jugés intolérables pour l'ensemble des usagers, ils considèrent la modernisation du réseau comme une priorité.

Les **bénéfices apportés par la réalisation de la Ligne Nouvelle sur le transport du quotidien semblent donc ne pas avoir été compris**, notamment dans le Var. Le public est d'ailleurs nombreux à demander plus de TER et des TER plus fiables, tout en se prononçant contre le projet, encore souvent dénommé LGV PACA. C'est pourquoi, des explications approfondies sur les aménagements prévus, dans le cadre du projet, sur le réseau existant apparaissent nécessaires.

### La section Est-Var - Siagne : des études à accélérer, une intermodalité préalable à la réalisation de la gare Est-Var et un cadre de vie à respecter

Parmi les personnes s'étant exprimé spécifiquement sur la section Est-Var – Siagne, une large majorité soutient sa réalisation et nombreux sont ceux qui mettent en avant son caractère prioritaire. En effet, bon nombre d'avis et contributions demandent à ce que **les études soient accélérées et menées au même rythme que celles sur les sections de priorité 1**. Certains souhaitent même que le tronçon de ligne nouvelle entre La Siagne et Le Muy soit intégré à la première priorité.

Le positionnement d'une gare nouvelle au Muy est aujourd'hui redouté par un certain nombre de personnes qui craignent, à cause du trafic qu'elle pourrait générer, qu'elle accroisse les difficultés de déplacement sur le secteur. Pour être acceptée, **elle doit donc être présentée dans un cadre plus large d'intermodalité avec d'autres projets de transport en commun portés par le territoire.**

Dans un secteur relativement peu urbanisé, mais subissant déjà les nuisances de l'autoroute A8, les riverains insistent sur la nécessaire préservation de leur cadre de vie. Les modalités de réalisation de la ligne nouvelle, ainsi que les mesures de réduction des nuisances qui seront mises en place seront donc à partager.

### **La section Aubagne - Toulon : une ZPP à adapter, un environnement à préserver et des mesures conservatoires à préciser**

La Zone de Passage Préférentielle présentée pour la section de ligne nouvelle entre Aubagne et Toulon a été quasi unanimement rejetée par les habitants de Sud Sainte-Baume, fortement mobilisés par les associations de ce secteur. Au-delà de l'opposition de principe à la « LGV PACA », qui implique un refus de toute ZPP, quel que serait son positionnement, un **bon nombre de personnes proposent d'autres tracés pour la ligne nouvelle**. C'est notamment le cas du tracé par Brignoles, également défendu par des habitants et associations des Alpes-Maritimes, en ce qu'il serait moins coûteux d'après eux, offrirait des temps de parcours plus intéressants aux Azuréens et de meilleures dessertes pour le Centre Var. Une autre modification de la ZPP, permettant la réalisation d'une gare à Signes, est également proposée.

La **protection de l'environnement et des terres agricoles est une préoccupation majeure** dans le Var. Un nombre très important de personnes expriment leurs craintes, notamment concernant des zones protégées qui ne figureraient pas sur la ZPP (Maison de la Nature des Quatre Frères, Espace naturel sensible du Beausset...). Une explication des résultats des études environnementales apparaît donc nécessaire.

Enfin, l'horizon lointain du projet, et le blocage des terrains sur plusieurs décennies qu'il implique, engendrent de vives inquiétudes. Il sera important de présenter, dans les meilleurs délais, les mesures conservatoires envisagées afin de pallier cette crainte.