RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

Ligne Nouvelle
Provence Côte d'Azur
GRAND PROJET FERROVIAIRE
SUD EUROPE MÉDITERRANÉE

BILAN DE LA CONSULTATION SUR LA ZPP

JUILLET 2014

De la LGV à la Ligne Nouvelle

Pour en savoir plus

www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr

Les études préalables à l'enquête d'utilité publique du projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur sont financées par :

RFF-PACA-Bilan Consultation ZPP-A4.indd 1 12/02/15 10:35

Sommaire

PRÉAMBULE 04

AVANT-PROPOS 05

PARTIE 1 :
Cadre et dispositif de la consultation

#01 LE CADRE DE LA CONSULTATION 10

1.1 La priorité 1 : désaturer les nœuds ferroviaires marseillais et azuréen 10

1.2 La priorité 2 : sections Aubagne - Toulon et Est Var - Siagne 11

1.3 Le projet porté à la consultation sur la priorité 1 12

1.4 Le projet porté à la consultation sur la priorité 2 13

#02 LE DISPOSITIF D'INFORMATION ET DE CONSULTATION 14

2.1 Le public visé 14

2.2 Les réunions 15
2.2.1 Les commissions consultatives avec les élus 15
2.2.2 Les comités territoriaux 15
2.2.3 Le collège des acteurs 15

2.3 L'information et la consultation du public 15
2.3.1 Le présentoir pour présenter le projet et recueillir les avis du public 16
2.3.2 Les cartes T distribuées en gares pour recueillir les avis des usagers du train 20
2.3.3 Les e-mailings pour diffuser l'information et recueillir les avis des acteurs 22
2.3.4 Le site Internet 22
2.3.5 L'information dans les médias 22
2.3.6 Les relations avec la presse 23

PARTIE 2 :
Bilan de la consultation sur la priorité 1

#01 LE BILAN QUANTITATIF DE LA CONSULTATION 26

1.1 Une très forte participation aux réunions 26
1.1.1 Les commissions consultatives 26
1.1.2 Les comités territoriaux 26
1.1.3 Le collège des acteurs 26

1.2 De nombreux avis et remarques adressés au maître d'ouvrage, surtout depuis les Alpes-Maritimes 26
1.2.1 Par le biais du site internet 27
1.2.2 Par le biais des cartes T 28
1.2.3 Par le biais des déliberations, motions et contributions 29

1.3 Peu de retombées dans la presse mais une information sur la consultation reprise sur les sites économiques des Alpes-Maritimes 29

#02 LE BILAN QUALITATIF DE LA CONSULTATION 30

2.1 53% des avis en faveur du projet 30

2.2 Des attentes différentes de la part des usagers, du public et des élus et acteurs 31
2.2.1 Pour les usagers : plus de trains et un transport du quotidien amélioré 31
2.2.2 Pour le public : une ligne en souterrain et une réponse à la saturation routière 32
2.2.3 Pour les élus et acteurs : un projet fortement soutenu dans son principe mais des modalités de réalisation à approfondir 33

RFF-PACA-Bilan Consultation ZPP-A4.indd 2 12/02/15 10:35

#03 LES PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS DE LA CONSULTATION POUR LE PROJET ... 34

3.1 À l'échelle régionale ... 34
3.1.1 La désaturation des noeuds ferroviaires marseillais et azuréen : une nécessité partagée ... 34
3.1.2 Une ZPP qui n'appelle pas d'objection dans son ensemble ... 34

3.2 Dans les Alpes-Maritimes ... 34
3.2.1 Aller vite et jusqu'au Muy ... 34
3.2.2 Une ligne enterrée de la gare de Sophia à Saint-Laurent-du-Var ... 34
3.2.3 Une desserte ferroviaire de Sophia attendue mais un emplacement de gare à conforter ... 35
3.2.4 Un pôle d'échanges à Nice Aéroport qui fait l'unanimité ... 35
3.2.5 Une intermodalité à mettre en place au niveau des pôles d'échanges ... 35

3.3 Dans les Bouches-du-Rhône ... 35
3.3.1 Une gare souterraine à Saint-Charles jugée utile mais trop coûteuse ... 35
3.3.2 Les travaux de la 3e voie entre Aubagne et Marseille qui créent un rejet de la 4e voie ... 35
3.3.3 Accessibilité et dessertes plébiscitées ... 35

CONCLUSION PRIORITÉ 1 ... 36

PARTIE 3 : Bilan de la consultation sur la priorité 2

#01 LE BILAN QUANTITATIF DE LA CONSULTATION ... 40

1.1 Une très forte participation aux réunions ... 40
1.1.1 Les commissions consultatives ... 40
1.1.2 Les comités territoriaux ... 40

1.2 De très nombreux avis et remarques adressés au maître d'ouvrage ... 40
1.2.1 Par le biais du site internet ... 41
1.2.2 Par le biais des cartes T ... 42
1.2.3 Par le biais des contributions et motions ... 42

1.3 Assez peu de retombées presse ... 43

#02 LE BILAN QUALITATIF DE LA CONSULTATION ... 44

2.1 La priorité 2 attendue par le monde économique et par 55% des avis exprimés sur le site ... 44

2.2 Section Est Var - Siagne : les acteurs des Alpes-Maritimes et 53% des cartes T favorables à sa réalisation ... 45

2.3 Section Aubagne-Toulon : les associations varoises et 89% des cartes T retournées opposés au projet ... 46

#03 LES PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS DE LA CONSULTATION POUR LE PROJET ... 49

3.1 La priorité 2 plébiscitée par les socio-économiques ... 49

3.2 Un financement du projet à éclairer ... 49

3.3 Les améliorations de l'existant, prévues dans le cadre du projet, à expliciter ... 49

3.4 La section Est Var - Siagne ... 49
3.4.1 Des études à accélérer ... 49
3.4.2 Une intermodalité préalable à la réalisation de la gare Est Var ... 50
3.4.3 Un cadre de vie à respecter ... 50

3.5 La section Aubagne - Toulon ... 50
3.5.1 Une ZPP à adapter ... 50
3.5.2 Un environnement et un cadre de vie à préserver ... 50
3.5.3 Des mesures conservatoires à préciser ... 50

CONCLUSION PRIORITÉ 2 ... 51

ANNEXES ... 52-53
GLOSSAIRE ... 53

RFF-PACA-Bilan Consultation ZPP-A4.indd 3 12/02/15 10:35

PRÉAMBULE

La consultation de fin de phase 1 des Etudes Préalables à l'Enquête Utilité Publique du projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur a été conduite en deux temps : de novembre à décembre 2013 sur les nœuds ferroviaires marseillais et azuréen (priorité 1) et la zone de passage préférentielle associée ; de mai à juin 2014 sur les aménagements et la zone de passage préférentielle de priorité 2 (sections Aubagne – Toulon et Est Var – Siagne).

C'est pourquoi, le **bilan du maître d'ouvrage sur cette consultation** comporte 3 volets :

→ Cadre et dispositif de la consultation

→ Bilan de la consultation sur la priorité 1

→ Bilan de la consultation sur la priorité 2

Ce bilan complet, acté par la CNDP, sera rendu public et sera joint au Dossier d'Enquête d'Utilité Publique.

RFF-PACA-Bilan Consultation ZPP-A4.indd 4 12/02/15 10:35

AVANT-PROPOS

DU DÉBAT PUBLIC À LA DÉCISION DU SCÉNARIO DES MÉTROPOLES DU SUD

Le conseil d'administration de Réseau Ferré de France (RFF), dans sa séance du 6 décembre 2005, a décidé, au vu des conclusions du **débat public** sur la LGV PACA, ayant eu lieu de **février à juillet 2005**, de poursuivre la préparation du projet dont les 3 objectifs sont de :

- 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,
- ouvrir la région PACA aux autres régions françaises en la reliant au réseau ferré à grande vitesse,
- constituer l'arc méditerranéen : Barcelone - Marseille - Gênes.

Le débat public a par ailleurs identifié, pour sa réalisation, 3 grandes familles de scénarios : **« Métropoles du Sud »**, passant par Marseille et Toulon, **« Côte d'Azur »**, privilégiant un tracé direct vers Nice à partir de la ligne à grande vitesse Méditerranée au nord de Marseille et **un scénario alternatif** portant sur des liaisons régionales rapides, appuyées sur le réseau existant.

De 2006 à 2008, sur la base du bilan dressé par la Commission nationale du débat public (CNDP), RFF a engagé des études complémentaires pour comparer ces 3 familles de scénarios. Le résultat de ces études préconisait un choix entre les scénarios dits des « Métropoles du Sud » (desserte des grandes métropoles de la région en passant au plus près de la ligne actuelle du littoral) et « Côte d'Azur » (desserte de Nice directement à partir d'Aix TGV, et de Marseille et Toulon par la LGV Méditerranée existante).

Faute de consensus en faveur de l'une ou de l'autre option, le Ministre de l'Ecologie a missionné un médiateur, en février 2009, pour animer un secrétariat permanent associant l'ensemble des parties prenantes, afin de préciser les enjeux des différents scénarios.

Sur la base des travaux de cette mission, le Ministre de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de la Mer et le Secrétaire d'Etat aux transports ont fait le choix le 29 juin 2009 du scénario des « Métropoles du Sud » desservant les agglomérations d'Aix-en-Provence, Marseille, Toulon et Nice et ont demandé à RFF d'engager la phase d'études conduisant au lancement de l'enquête d'utilité publique.

Plaquette sur le lancement des études sur le scénario « Métropoles du Sud » éditée à 13 000 exemplaires

DE LA LGV PACA À LA LIGNE NOUVELLE PROVENCE CÔTE D'AZUR

Le Comité de pilotage du projet, réuni le 24 juin 2010, a **validé le calendrier des études préalables à l'enquête d'utilité publique**, au terme desquelles RFF a prévu de soumettre à l'enquête d'utilité publique une bande de passage d'une largeur d'environ 500 mètres sur les sections de ligne nouvelle, les aménagements à prévoir sur le réseau existant et les programmes des gares.

Ces études sont menées en deux phases : la **phase 1** vise à déterminer le programme couvrant d'une part les aménagements du réseau existant et, d'autre part, la Zone de Passage Préférentielle pour les sections de nouvelle infrastructure. La **phase 2** aura 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.

Pour mener à bien ces études, RFF et les co-financeurs du projet ont décidé de conduire, parallèlement au processus d'études, une concertation approfondie avec tous les acteurs concernés par le projet.

RFF-PACA-Bilan Consultation ZPP-A4.indd 5 12/02/15 10:35

Pour formaliser le cadre, les objectifs et les modalités de la concertation et de l'information du public jusqu'à l'enquête d'utilité publique, un projet de charte de concertation a été rédigé par un comité de rédaction réunissant des représentants des co-financeurs, des collectivités locales non co-financeurs, des associations et des acteurs socio-économiques. Cette charte de concertation, débattue en réunion plénière des acteurs le 30 novembre 2010, a été validée par le Comité de pilotage le 17 janvier 2011.

LES AVANCÉES DE LA CONCERTATION PUBLIQUE DE 2011

Une première phase de concertation publique a donc été menée de septembre à décembre 2011, sous l'égide du garant de la concertation Philippe Marzolf qui a présenté les conclusions de son rapport lors du Comité de pilotage du 23 septembre 2013.

Cette concertation s'est déroulée en deux temps :

- elle a d'abord porté sur l'étude de 4 scénarios retenus par le Comité de pilotage en juillet 2011, combinant de différentes manières les fonctions attribuées au système ferroviaire. S'inscrivant tous dans le tracé global des « Métropoles du Sud » décidé en 2009, ces scénarios privilégiaient respectivement la desserte des centres-villes, la rapidité des liaisons, l'économie d'investissement et enfin le maillage régional ;
- elle a ensuite été consacrée à l'analyse de **fuseaux de passage** d'environ 1000 mètres de large, pour la ligne nouvelle, au regard des enjeux et sensibilités des différents territoires traversés.

Cette concertation publique a été riche d'enseignements et a fait ressortir la nécessité de :

- donner la priorité aux transports du quotidien ;
- doubler les capacités du réseau ferroviaire ;
- privilégier des gares intermodales et interconnectées avec le réseau existant ;
- positionner la gare Marseille en souterrain sous la gare Saint-Charles ;
- créer deux gares nouvelles, à l'est du Var et au pôle d'échanges de Nice-Aéroport ;
- analyser l'opportunité et l'emplacement d'une gare à l'ouest des Alpes-Maritimes ;
- abandonner la gare de Toulon est et le passage dans le Bandol ;
- intégrer des études d'accessibilité, de fonctionnement avec les services TER et évaluer les contraintes géotechniques sur la base des sondages en cours et des conditions d'exploitation de la gare en phase travaux, dans la zone de Toulon centre ;
- 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 impacts sur les milieux naturels ;
- mieux intégrer la desserte des bassins de vie dans les réflexions ;
- optimiser le doublement de l'infrastructure dans les emprises existantes ;
- examiner les conditions de développement du fret ;
- approfondir le passage dans la vallée de l'Huveaune et aux alentours d'Aubagne ;
- constituer le système ferroviaire intégré et le chaînon manquant de l'arc méditerranéen Barcelone – Marseille – Gênes.

Le Comité de pilotage du 22 décembre 2011 a entériné ces conclusions et a demandé à RFF de mener, jusqu'à l'été 2012, des études d'approfondissements sur l'ensemble des demandes issues de la concertation afin d'être en mesure de proposer le meilleur système ferroviaire, à partir des besoins de transport de proximité et des contraintes des territoires.

LA REMISE EN ORDRE DU PROJET ET LA CONSULTATION DES ÉLUS EN 2012

Les élections présidentielles et législatives de 2012 ont imposé à l'Etat et à RFF une réserve jusqu'au début de l'été. Durant cette période, la concertation a donc été interrompue.

Au regard de l'annonce faite, début juillet 2012, par les nouveaux Ministres des Transports et du Budget, de hiérarchiser les grands projets inscrits au Schéma National des Infrastructures de Transport (SNIT), notamment les grands projets d'infrastructures ferroviaires, le Comité de pilotage du 12 juillet 2012 a décidé de :

- développer un argumentaire sur la nécessité d'une ligne nouvelle en PACA, seule réponse à la saturation routière et ferroviaire régionale ;

RFF-PACA-Bilan Consultation ZPP-A4.indd 6 12/02/15 10:35

- remettre les élus au cœur du projet, en organisant des rencontres, sous l'égide de l'Etat, avec les élus du territoire pour faire le point sur les besoins de mobilité des habitants et définir les orientations souhaitables pour le développement d'un système ferroviaire régional intégré.

Des rencontres ont donc été organisées, à l'automne 2012, avec les élus des 3 départements. Ces échanges ont permis de partager les constats issus de la concertation de 2011, à savoir :

- adapter la grande vitesse aux contraintes du territoire et favoriser l'amélioration des trains du quotidien et la réduction des temps de parcours, entre Marseille et Nice notamment ;
- améliorer le réseau et le système ferroviaire ;
- développer l'intermodalité au niveau des pôles d'échanges ;
- créer des tronçons de ligne nouvelle en limitant au maximum les nuisances ;
- crédibiliser le financement du projet.

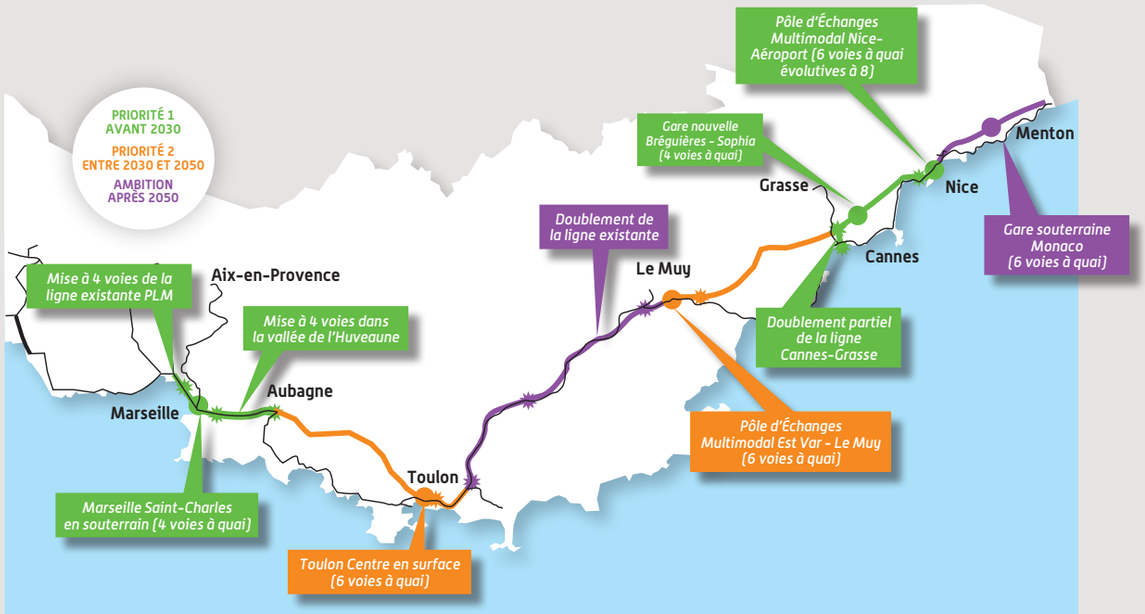
La prise en compte des enseignements de la concertation, et notamment de l'adaptation de la grande vitesse, a entraîné le changement de nom du projet.

LE PHASAGE DU PROJET ET LA DÉCISION DU GOUVERNEMENT EN 2013

La nouvelle appellation du projet **« Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur »** a été actée à l'occasion du Comité de pilotage du 9 janvier 2013.
Par ailleurs, pour intégrer les contraintes budgétaires et répondre aux enseignements de la concertation, ce Comité de pilotage a retenu un phasage cible[1], présenté à la Commission « Mobilité 21 », mise en place fin 2012 et chargée de hiérarchiser les projets du SNIT.

Afin d'informer sur les conclusions du Comité de pilotage, un e-mailing a été adressé fin janvier aux 2 500 acteurs et habitants du territoire, inscrits dans la base de données.

Dans son rapport, remis au gouvernement le 27 juin 2013, la commission a salué l'évolution d'un projet de LGV vers une **Ligne Nouvelle** réalisable par étapes.
Le 9 juillet 2013, lors de la présentation du Programme d'Investissements d'Avenir, le Premier Ministre a annoncé que le gouvernement retenait le scénario 2 de la commission, qui prévoit **un investissement dans les infrastructures de transport de l'ordre de 28 à 30 milliards d'euros d'ici 2030**.
Conformément à cette décision gouvernementale, le projet est phasé selon 3 priorités : la priorité 1, qui concerne les nœuds ferroviaires marseillais et azuréen ; la priorité 2, consacrée aux tronçons Aubagne - Toulon et Est Var - Siagne et enfin, l'ambition qui complète le projet dans son intégralité, avec les sections Toulon - Est Var et Nice - Italie.



[1] *Le phasage cible est détaillé dans la plaquette de présentation du projet remise par Yves Cousquer à la Commission « Mobilité 21 » le 11 février 2013, téléchargeable à l'adresse : http://www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr/sites/lgvpaca.fr/files/copil/plaquette-projet_de_ligne_nouvelle_paca.pdf*

RFF-PACA-Bilan Consultation ZPP-A4.indd 7 12/02/15 10:35

PARTIE 1 :

CADRE ET DISPOSITIF DE LA CONSULTATION

RFF-PACA-Bilan Consultation ZPP-A4.indd 8 12/02/15 10:35

#01 LE CADRE DE LA CONSULTATION 10

1.1 La priorité 1 : désaturer les nœuds ferroviaires marseillais et azuréen 10

1.2 La priorité 2 : sections Aubagne - Toulon et Est Var - Siagne ... 11

1.3 Le projet porté à la consultation sur la priorité 1 12

1.4 Le projet porté à la consultation sur la priorité 2 13

#02 LE DISPOSITIF D'INFORMATION ET DE CONSULTATION 14

2.1 Le public visé 14

2.2 Les réunions 15

2.2.1 Les commissions consultatives avec les élus 15

2.2.2 Les comités territoriaux 15

2.2.3 Le collège des acteurs 15

2.3 L'information et la consultation du public 15

2.3.1 Le présentoir pour présenter le projet et recueillir les avis du public 16

2.3.2 Les cartes T distribuées en gares pour recueillir les avis des usagers du train 20

2.3.3 Les e-mailings pour diffuser l'information et recueillir les avis des acteurs 22

2.3.4 Le site Internet 22

2.3.5 L'information dans les médias 22

2.3.6 Les relations avec la presse 23

RFF-PACA-Bilan Consultation ZPP-A4.indd 9 12/02/15 10:35

#01 LE CADRE DE LA CONSULTATION

Le Comité de pilotage du projet de Ligne Nouvelle, réuni le 23 septembre 2013, sous la présidence de Michel Cadot, Préfet de région, a pris acte de la Zone de Passage Préférentielle (ZPP), de Marseille à l'Italie, résultant des études de phase 1 menées par Réseau Ferré de France depuis 2010, de la concertation avec le public en 2011 et avec les élus en 2012, puis des études d'approfondissement et de phasage du projet.

Le Comité de pilotage a demandé au maître d'ouvrage de lancer des études en deux temps, conformément à l'ordre des priorités définies par le gouvernement. Ainsi, a-t-il été décidé de mener deux périodes d'information et consultation, sous l'égide des Préfets de département :

- en novembre et décembre 2013, sur la priorité 1, autrement dit sur les nœuds ferroviaires marseillais et azuréen ;
- en mai et juin 2014 sur la priorité 2, à savoir les sections Aubagne - Toulon et Est Var - Siagne.

1.1 LA PRIORITÉ 1 : DÉSATURATION DES NŒUDS FERROVIAIRES MARSEILLAIS ET AZURÉEN

PRIORITE 1 Avant 2030

LE TRAITEMENT DU NŒUD FERROVIAIRE MARSEILLAIS

Le nœud marseillais est l'un des trois grands secteurs ferroviaires dont les contraintes pèsent sur la bonne structuration des circulations sur tout le réseau national.

NOMBRE DE TER 21 PAR HEURE DANS LES 2 GARES DE ST-CHARLES

NOMBRE DE TRAINS 9 PAR HEURE GRANDES LIGNES

Les aménagements portent sur :

- la mise à 4 voies de la ligne existante PLM (Paris-Lyon-Marseille) de la sortie Sud du tunnel de Marseille au raccordement à la ligne à grande vitesse Méditerranée.
- la traversée du cœur de Marseille en souterrain.
- la création d'une gare souterraine à Saint-Charles.
- la création d'une 4ème voie dans la vallée de l'Huveaune jusqu'à Aubagne.

LE TRAITEMENT DU NŒUD FERROVIAIRE AZURÉEN

Le secteur niçois subit de fortes contraintes qui pénalisent les services ferroviaires et pèsent au quotidien sur les voyageurs.

Les aménagements portent sur :

- la réalisation d'une ligne nouvelle pour réaliser une « boucle ferroviaire » Nice-Sophia Antipolis-Cannes-Antibes-Nice permettant d'accueillir un nouveau service TER et des liaisons TGV.
- la création d'une gare nouvelle Nice Aéroport.
- la création d'une gare nouvelle à l'ouest des Alpes-Maritimes, dans le secteur de Bréguières - Sophia Antipolis.
- la création de voies à quai supplémentaires dans les gares de Cannes, Antibes et Nice Ville.

NOMBRE DE TRAINS 6 PAR HEURE GRANDES LIGNES

NOMBRE DE TER 19 PAR HEURE DANS LES GARES DE NICE

RFF-PACA-Bilan Consultation ZPP-A4.indd 10 12/02/15 10:35

Comme indiqué sur la carte Priorité 1, le traitement du **nœud ferroviaire marseillais** consiste à :

- réaliser la traversée souterraine de Marseille,
- créer une gare souterraine à Saint-Charles,
- mettre à 4 voies la ligne existante de la sortie sud du tunnel de Marseille sur la LGV Méditerranée,
- réaliser une quatrième voie dans la vallée de l'Huveaune jusqu'à Aubagne.

Le traitement du **nœud ferroviaire azuréen** consiste à réaliser une boucle ferroviaire Nice - Sophia Antipolis - Cannes - Antibes - Nice grâce à :

- la création d'une section de ligne nouvelle,
- la création de deux gares nouvelles (Nice Aéroport et Bréguières - Sophia Antipolis),
- l'ajout de voies à quai dans les gares de Cannes, Antibes et Nice Ville.

1.2 LA PRIORITÉ 2 : SECTION AUBAGNE – TOULON ET EST VAR – SIAGNE

Comme indiqué sur la carte ci-dessous , la priorité 2 consiste à :

- créer une section de ligne nouvelle entre Aubagne et Toulon,
- aménager la gare de Toulon en surface,
- créer une section de ligne nouvelle entre Est Var et la Siagne,
- créer une gare nouvelle Est Var au Muy.

PRIORITE 2
Entre 2030 et 2050

LA RÉALISATION DES SECTIONS DE LIGNE NOUVELLE AUBAGNE – TOULON ET EST VAR – SIAGNE

La capacité de la ligne Marseille – Vintimille est particulièrement limitée par **deux tronçons : Aubagne – Toulon et Saint-Raphaël – Cannes**. Ces sections, qui représentent 80 km, n'offrent pas de possibilité de dépassement entre les trains rapides et les trains lents. Il n'y a pas d'alternative en cas d'incident et ces sections sont particulièrement exposées aux risques de toutes natures. Afin d'améliorer la qualité et l'offre ferroviaire sur l'ensemble du territoire, la priorité 2 comporte les aménagements suivants :

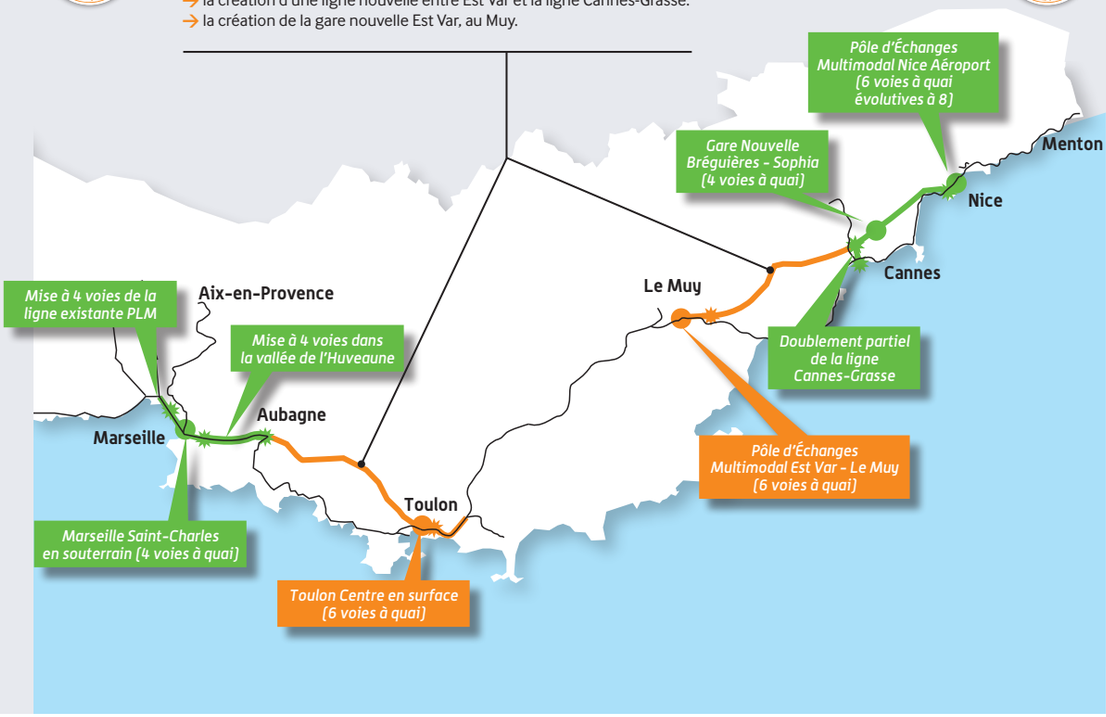
- la création d'une ligne nouvelle entre Aubagne et Toulon.
- l'aménagement de la gare de Toulon en surface.
- la création d'une ligne nouvelle entre Est Var et la ligne Cannes-Grasse.
- la création de la gare nouvelle Est Var, au Muy.

PLUS DE TER x2 DANS L'AIRE TOULONNAISE

ENTRE MARSEILLE ET TOULON -20 MINUTES

NOMBRE DE TER 4 PAR HEURE DANS L'EST DU VAR

ENTRE LE MUY ET NICE -25 MINUTES



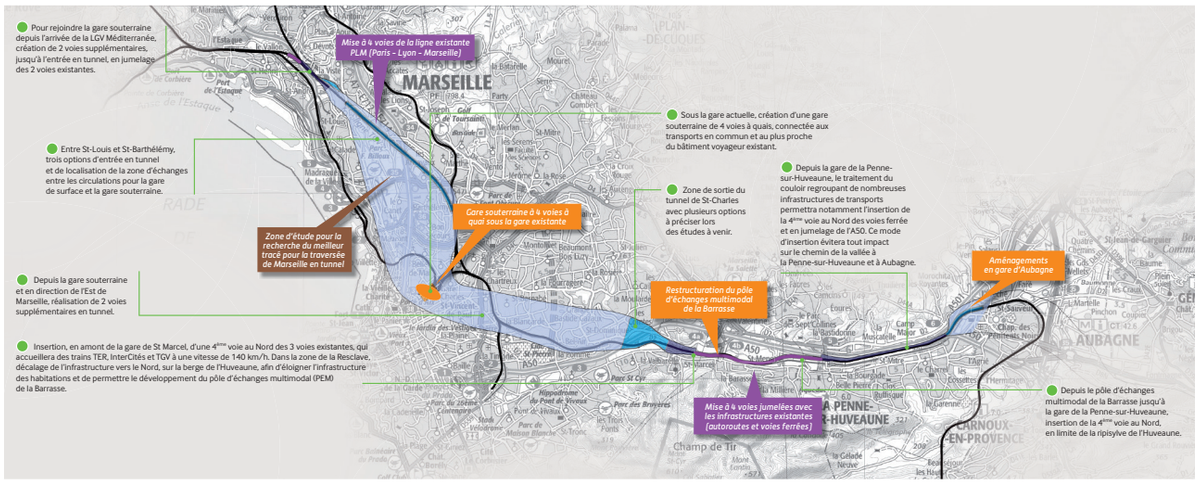
RFF-PACA-Bilan Consultation ZPP-A4.indd 11 12/02/15 10:35

1.3 LE PROJET PORTÉ À LA CONSULTATION SUR LA PRIORITÉ 1

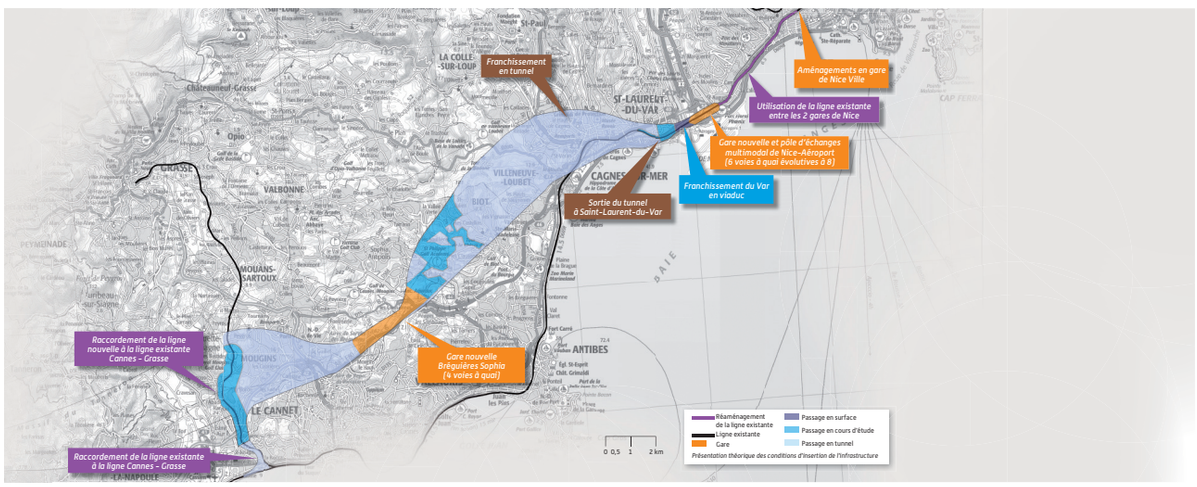
L'information et la consultation menées d'octobre à décembre 2013 ont porté sur la désaturation des nœuds ferroviaires marseillais et azuréen (Priorité 1).

Elles ont donc concerné les territoires de Marseille à Aubagne et de Cannes à Nice, pour lesquels **le ministre des transports a demandé** par lettre du 21 octobre 2013 au préfet de la Région PACA et au président de RFF de « lui proposer pour la fin de l'année 2013 une zone de passage préférentielle pour la section « Marseille / Aubagne » et pour la section de ligne nouvelle « Cannes – Grasse / Nice », sur la base de laquelle seront ensuite poursuivies les études préalables à la déclaration d'utilité publique (DUP), avec un objectif de réalisation avant 2030 ».

Désaturation du nœud ferroviaire marseillais



Désaturation du nœud ferroviaire azuréen



LA CONSULTATION D'OCTOBRE, NOVEMBRE ET DÉCEMBRE 2013 A DONC PERMIS DE:

- → apporter des éléments d'information sur les aménagements envisagés sur le traitement des nœuds ferroviaires marseillais et azuréen;
- → présenter la zone de passage au sein de laquelle le meilleur tracé serait recherché lors des études de phase 2;
- → recueillir l'avis des acteurs, des habitants et des usagers concernés.

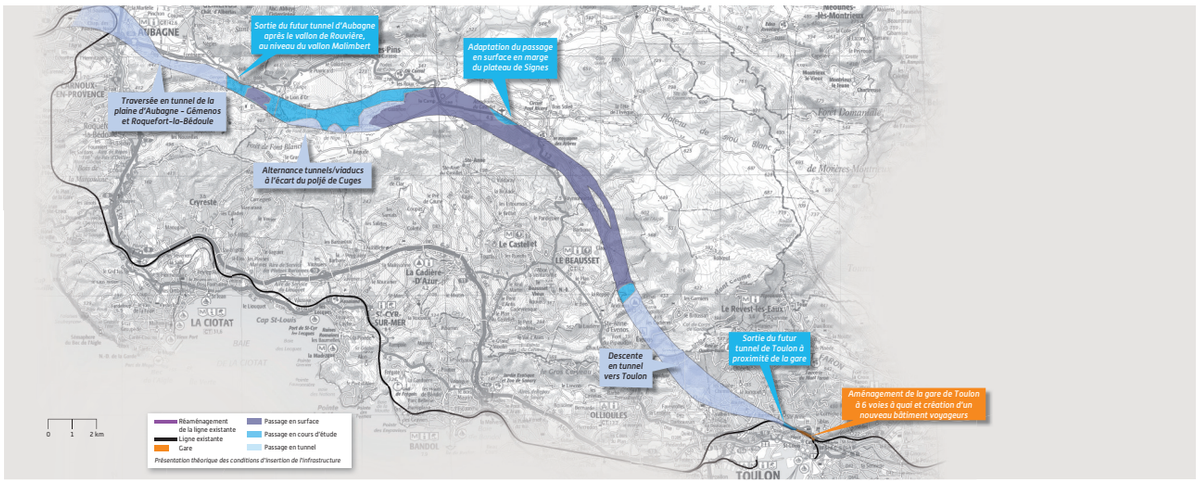
RFF-PACA-Bilan Consultation ZPP-A4.indd 12 12/02/15 10:36

1.4 LE PROJET PORTÉ À LA CONSULTATION SUR LA PRIORITÉ 2

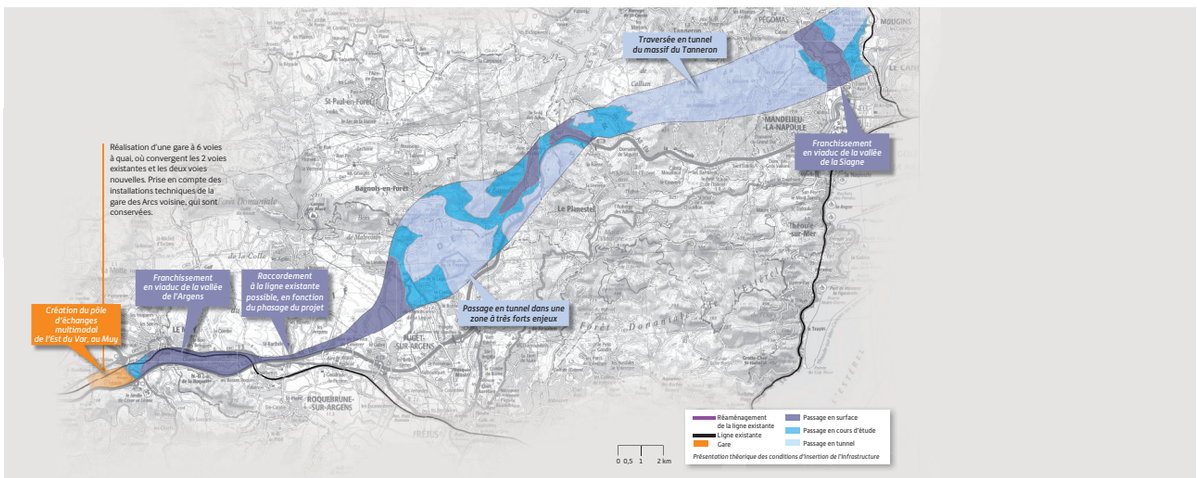
L'information et la consultation menées d'avril à juin 2014 ont porté sur le projet dont la commission Mobilité 21 recommande la réalisation au-delà de 2030, à savoir la section entre Aubagne et Toulon et la section Est Var - Siagne, qui va du Muy à la ligne Cannes - Grasse.

Conformément à la demande du ministre des transports, par lettre du 21 octobre 2013 au préfet de la Région PACA et au président de RFF, l'objectif de cette information et consultation est d'identifier et de **« faire des propositions en vue de la poursuite des études, et notamment des mesures conservatoires qui pourraient être prises afin de préserver la possibilité de réalisation de ces sections, postérieurement aux sections relevant des premières priorités »**.

Section Aubagne - Toulon



Section Est Var - Siagne



LA CONSULTATION D'AVRIL, MAI ET JUIN 2014 A DONC PERMIS DE:

- → apporter des éléments d'information sur les aménagements envisagés d'Aubagne à Toulon et sur la section Est Var – Siagne;
- → présenter la zone de passage au sein de laquelle pourraient être poursuivies les études de phase 2;
- → recueillir l'avis des acteurs, des habitants et des usagers concernés.

RFF-PACA-Bilan Consultation ZPP-A4.indd 13 12/02/15 10:36

#02 LE DISPOSITIF D'INFORMATION ET DE CONSULTATION

Afin de répondre à l'objectif majeur d'information et de consultation du plus grand nombre, le dispositif, approuvé par le Comité de pilotage du 23 septembre 2013 qui réunissait les cofinanceurs du projet et le garant de la concertation, a prévu différents canaux d'expression.

2.1 LE PUBLIC VISÉ

Si l'information a été organisée à l'échelle régionale et la consultation ouverte à tous, le dispositif mis en place s'est adressé plus spécifiquement aux élus, habitants, usagers du trains et acteurs (collectivités, milieux socio-économiques, associations, etc.) des communes situées dans la zone de passage préférentielle :

→ de la priorité 1 du projet, pour le premier temps de consultation,

LE PUBLIC CONCERNÉ PAR LA PRIORITÉ 1
Dans les Bouches-du-Rhône, les habitants de :
Aubagne
La Penne-sur-Huveaune
Marseille
Dans les Alpes-Maritimes, les habitants de :
Antibes
Biot
Cagnes-sur-Mer
La Roquette-sur-Siagne
Le Cannet
Mougins
Nice
Saint-Laurent-du-Var
Valbonne
Vallauris
Villeneuve-Loubet

→ de la priorité 2 du projet pour le second temps de consultation.

LE PUBLIC CONCERNÉ PAR LA PRIORITÉ 2
Dans les Bouches-du-Rhône, les habitants de :
Aubagne
Gémenos
Roquefort-La-Bédoule
Cuges-les-Pins
Dans le Var, les habitants de :
Le Castellet
Le Beausset
Evenos
Ollioules
Toulon
Les Arcs
Le Muy
Roquebrune-sur-Argens
Puget-sur-Argens
Fréjus
Bagnols-en-Forêt
Les Adrets-de-l'Estérel
Montauroux
Tanneron
Dans les Alpes-Maritimes, les habitants de :
Pégomas
Mandelieu

Dans un souci de cohérence, le dispositif mis en place pour la priorité 1 a été reconduit pour la priorité 2.

RFF-PACA-Bilan Consultation ZPP-A4.indd 14 12/02/15 10:36

2.2 LES RÉUNIONS

2.2.1 LES COMMISSIONS CONSULTATIVES AVEC LES ÉLUS

La consultation des élus locaux du territoire s'est appuyée sur les **commissions consultatives** prévues dans la Charte de concertation. « Organisées par RFF, et présidées par les Préfets, ces commissions départementales sont composées des élus des collectivités locales des territoires concernés ». Elles ont pour objectifs de « présenter régulièrement les avancées du projet » et d' « échanger de manière approfondie avec les élus à partir de leurs connaissances du territoire et des enjeux locaux».
Avant le lancement de l'information et de la consultation du public, les maires des communes concernées par les priorités 1 et 2 ont donc été invités à participer à une commission consultative. Dans les Alpes-Maritimes, les parlementaires des territoires concernés ont également été invités.

Ces commissions consultatives ont permis :

- de présenter aux élus, maires et parlementaires le projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur, tel qu'il résulte des études d'approfondissement menées à la suite de la concertation de fin 2011 et de l'automne 2012, et des décisions gouvernementales,
- de détailler le dispositif et les documents d'information et de consultation proposés pour le public,
- de recueillir l'avis des élus sur les zones de passage préférentielles proposées.

Au total, 6 commissions consultatives ont été organisées :

- 2 fin 2013 pour la priorité 1 :
  - le 28 octobre dans les Alpes-Maritimes ;
  - le 8 novembre dans les Bouches-du-Rhône ;
- 4 en 2014 pour la priorité 2 :
  - le 15 avril matin pour les élus varois concernés par la section Aubagne – Toulon
  - le 15 avril après-midi pour ceux concernés par la section Est Var - Siagne
  - le 25 avril pour les élus des Alpes-Maritimes
  - le 6 mai pour les élus des Bouches-du-Rhône.

2.2.2 LES COMITÉS TERRITORIAUX

Les **comités territoriaux** sont chargés de « veiller à la bonne application de la Charte de la concertation sur leur territoire de compétence » et à la prise en compte des enjeux locaux dans les études, de se positionner sur les options étudiées et de faire remonter, le cas échéant, les éventuelles difficultés rencontrées auprès du Comité de pilotage. Présidés par les préfets de département, ils sont composés des représentants des partenaires, des collectivités non cofinanceurs, du monde économique et des associations.

5 comités territoriaux se sont réunis pour faire un retour sur les périodes de concertation de fin 2011 et d'automne 2012 et faire le point sur l'avancement du projet (suite aux études d'approfondissement et aux décisions de la Commission « Mobilité 21 » et du gouvernement) et pour lancer officiellement les phases de consultation :

- les 8 et 20 novembre 2013 dans les Alpes-Maritimes et les Bouches-du-Rhône, sur la priorité 1 ;
- le 16 avril 2014 dans le Var, le 6 mai matin dans les Alpes-Maritimes et le 6 mai après-midi dans les Bouches-du-Rhône, sur la priorité 2.

2.2.3 LE COLLÈGE DES ACTEURS

Le **Collège des acteurs** est l'instance de relais des acteurs à l'échelle globale du projet. Il réunit les représentants des acteurs non co-financeurs et le garant, pour faire part au Comité de pilotage de leurs avis et observations sur le déroulement de la concertation. Le Collège participe notamment à l'évaluation de la concertation sur la forme. Le garant s'assure que le Comité de pilotage a pris connaissance des avis du Collège des acteurs.

Le Collège des acteurs s'est réuni le 27 janvier 2014, à Nice.

2.3 L'INFORMATION ET LA CONSULTATION DU PUBLIC

L'**information** du public a été réalisée par voie de presse et radio fin novembre 2013 pour la priorité 1 et mi-mai 2014 pour la priorité 2, par la mise à disposition de présentoirs d'information et par l'envoi de 2 e-mailings au public identifié lors des précédentes phases de concertation.
Tous les supports d'information papier ont été diffusés auprès des partenaires, lors des commissions consultatives et des comités territoriaux et leur version électronique a été proposée en téléchargement sur le site internet du projet.

La **consultation** du public a été effectuée par la distribution de cartes T, en gares et en mairies, et par la création, sur le site internet du projet, d'une rubrique spécifique « Donnez votre avis ». Elle a eu lieu du 21 novembre au 20 décembre 2013 pour la priorité 1 et du 12 mai au 13 juin 2014 pour la priorité 2.

RFF-PACA-Bilan Consultation ZPP-A4.indd 15 12/02/15 10:36

2.3.1 LE PRÉSENTOIR POUR PRÉSENTER LE PROJET ET RECUEILLIR LES AVIS DU PUBLIC

Différents documents d'information et de participation ont été mis à disposition du public sur des présentoirs dans les mairies des communes concernées par les zones de passage préférentielles des priorités 1 et 2, ainsi que chez certains partenaires.

2.3.1.1 | Les sites sur lesquels les présentoirs étaient disponibles

Pour la priorité 1, 22 présentoirs ont été installés :

→ **17 dans les Alpes-Maritimes :**

- entre le 21 et le 25 novembre, dans les mairies d'Antibes, Cagnes-sur-Mer, Cannes, La Roquette-sur-Siagne, Le Cannet, Mougins, Nice, Saint-Laurent-du-Var, Vallauris, Villeneuve-Loubet, ainsi que dans les Maisons des Entreprises de Grasse, Nice et Antibes et à la Communauté d'Agglomération de Sophia Antipolis ;
- le 10 décembre dans la mairie principale et la mairie annexe de Biot ;
- le 16 décembre en mairie de Valbonne[2] ;

→ **5 dans les Bouches-du-Rhône**, entre le 25 et le 28 novembre, dans les mairies de Marseille et de la Penne-sur-Huveaune, à la CCI ainsi que dans les locaux de Marseille Provence Métropole et de la Région PACA. La mairie d'Aubagne n'a quant à elle pas souhaité mettre le présentoir à disposition dans ses locaux.

Pour la priorité 2, 43 présentoirs ont été installés :

→ **6 dans les Alpes-Maritimes**, entre le 12 et le 14 mai, dans les mairies de Mandelieu, et Pégomas, à la Communauté d'agglomération des pays de Lérins, ainsi que dans les Maisons des Entreprises de Nice, Grasse et Cannes ;

→ **30 dans le Var**, entre le 12 et le 15 mai, dans les mairies des 14 communes situées sur la zone de passage préférentielle, dans les 5 communautés de communes et d'agglomération concernées[3], au Conseil régional (antenne de Toulon), au Conseil général, à la Chambre d'agriculture (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 et à la sous-préfecture de Draguignan ;

→ **7 dans les Bouches-du-Rhône**, entre le 12 et le 16 mai, dans les mairies d'Aubagne, de Gémenos, Cuges-les-Pins et Roquefort-la-Bédoule, à la CCI ainsi que dans les locaux de Marseille Provence Métropole et de la Région.

2.3.1.2 | Les documents de présentation du projet contenus dans les présentoirs

Différents types de documents d'information, rassemblés dans une pochette, ont été mis à disposition sur les présentoirs :

La plaquette « Les priorités de la Ligne Nouvelle » *12 pages en format A4, présente le projet, les trois phases de réalisation, les services offerts ainsi que le dispositif d'information et de consultation.*

Cette plaquette, éditée à 3 300 exemplaires, a été diffusée lors des deux temps de consultation.

[2] Les mairies de Biot et de Valbonne ont souhaité attendre d'avoir délibéré avant de mettre les présentoirs à disposition du public.
[3] Communauté de communes Sud Sainte Baume, Communauté d'agglomération Toulon Provence Méditerranée, Communauté d'agglomération Dracénoise, Communauté d'agglomération Var Estérel Méditerranée, Communauté d'agglomération Pays de Fayence.

RFF-PACA-Bilan Consultation ZPP-A4.indd 16 12/02/15 10:36

Les 3 plaquettes sectorielles « Priorité aux trains du quotidien à Marseille », « Quel réseau ferroviaire pour la Côte d'Azur ? » et « Quel réseau ferroviaire de Marseille à la Côte d'Azur ? » présentent respectivement la désaturation du nœud ferroviaire marseillais, la désaturation du nœud ferroviaire azuréen et le projet de priorité 2.

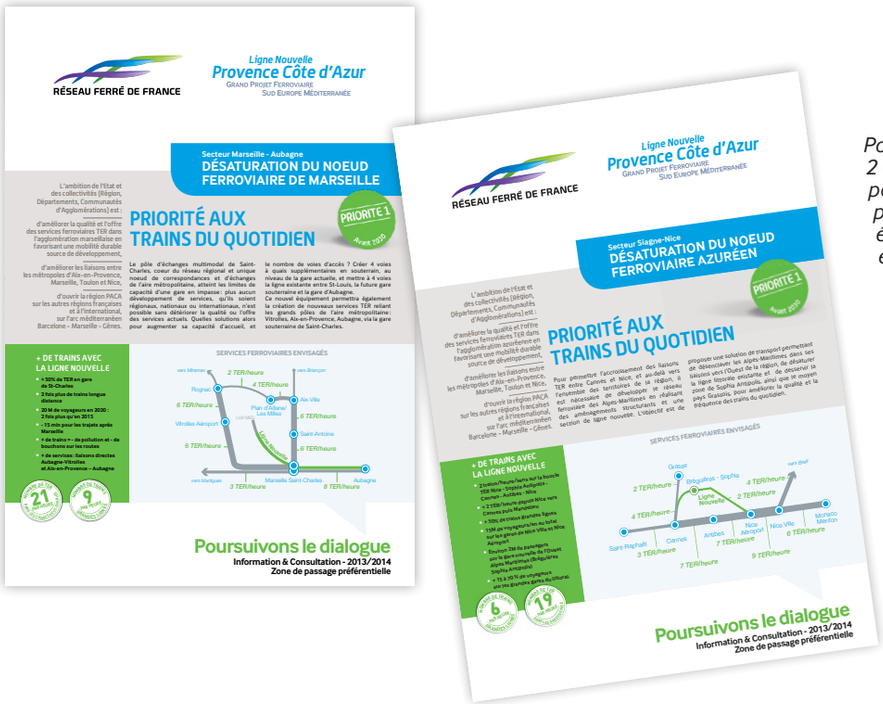
*La plaquette **« Priorité aux trains du quotidien à Marseille »** (document 3 volets format A4), diffusée lors de la consultation sur la priorité 1, a été éditée à 450 exemplaires.*

*La plaquette **« Quel réseau ferroviaire pour la Côte d'Azur »** (8 pages A4), diffusée lors de la consultation sur la priorité 1, a été éditée à 1150 exemplaires.*

*La plaquette **« Quel réseau ferroviaire de Marseille à la Côte d'Azur ? »** (8 pages avec rabats), diffusée lors de la consultation sur la priorité 2, a été éditée à 2 200 exemplaires.*

RFF-PACA-Bilan Consultation ZPP-A4.indd 17 12/02/15 10:37

Les 4 fiches ZPP (4 pages format A4) présentent, comme leur nom l'indique, la zone de passage préférentielle.



Pour la consultation sur la priorité 1, 2 fiches ZPP ont été réalisées : l'une pour les Bouches-du-Rhône, l'autre pour les Alpes-Maritimes. Elles ont été éditées respectivement à 450 et 1150 exemplaires.

Pour la consultation sur la priorité 2, 2 fiches ZPP ont été réalisées, l'une pour la section Aubagne-Toulon, l'autre pour la section Est Var - Siagne. Elles ont été éditées respectivement à 1 140 et 1 375 exemplaires.

RFF-PACA-Bilan Consultation ZPP-A4.indd 18 12/02/15 10:37

2.3.1.3 | Les documents de participation contenus dans les présentoirs

Afin de permettre au public de donner son avis sur le projet présenté, des **coupons-réponses** (cartes T) ont été mis à disposition sur chacun des présentoirs.

4 coupons-réponses différents ont été réalisés pour permettre au public de donner son avis sur la zone de passage préférentielle de chacun des territoires concernés (en priorité 1 : Alpes-Maritimes et Bouches-du-Rhône ; en priorité 2 : Aubagne - Toulon et Est Var - Siagne).
Cette carte T était composée d'une partie en commentaires libres « Vos remarques sur la ZPP » et d'une mini enquête, de 2 questions pour chacun des 4 territoires.

Ces documents ont été édités à :

- 30 200 exemplaires pour les Bouches-du-Rhône ;
- 18 600 exemplaires pour les Alpes-Maritimes ;
- 34 100 exemplaires pour Aubagne – Toulon ;
- 14 800 exemplaires pour Est Var – Siagne.

Au-delà de leur mise à disposition sur les présentoirs d'information, ces cartes T ont également été distribuées en gares (cf. chapitre suivant).

Ces documents, de format A3 ouvert / A5 fermé, étaient accompagnés d'une présentation synthétique du projet et de la zone de passage préférentielle du secteur concerné.

RFF-PACA-Bilan Consultation ZPP-A4.indd 19 12/02/15 10:37

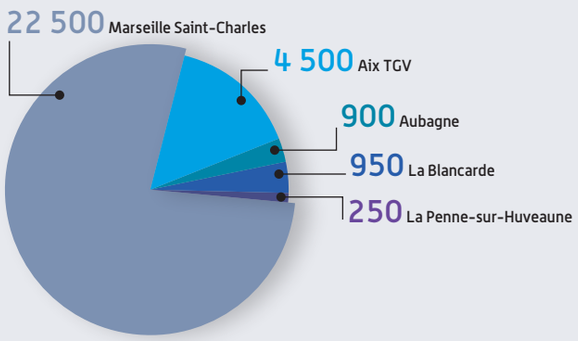
2.3.2 LES CARTES T DISTRIBUÉES EN GARES POUR RECUEILLIR LES AVIS DES USAGERS DU TRAIN

Afin de renforcer le dispositif de consultation du public et permettre aux usagers du train de donner aisément leur avis sur le projet et la zone de passage préférentielle proposés, les coupons-réponses (Cartes T) ont fait l'objet d'une très large diffusion en gares.

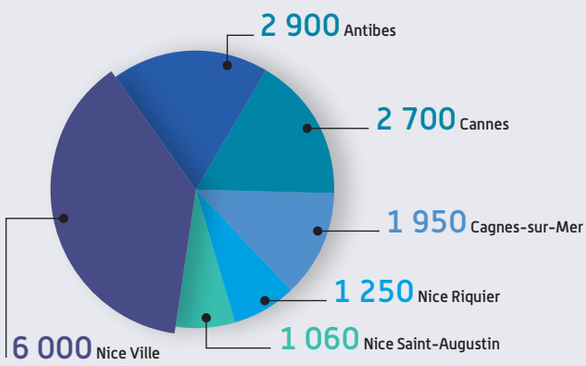
Pour la consultation sur la priorité 1, 44 960 cartes T ont été distribuées en gares, sur 5 jours, du 22 novembre au 13 décembre 2013 :

- le vendredi 22 novembre, de 16h30 à 19h30, dans les gares de Marseille Saint-Charles, d'Aix-TGV et de Nice Ville ;
- le lundi 25 novembre, de 6h30 à 9h30, dans les gares de Marseille Saint-Charles, Aix-TGV, Marseille Blancarde, Nice Ville, Cannes, Antibes, Cagnes-sur-Mer et Nice Riquier ;
- le lundi 25 novembre, de 16h30 à 19h30, dans les gares de La Penne-sur-Huveaune et Nice Saint-Augustin ;
- le mardi 26 novembre, de 6h30 à 9h30, dans les gares de La Penne-sur-Huveaune et Nice Saint-Augustin ;
- le mardi 26 novembre de 16h30 à 19h30 dans les gares de Marseille Blancarde et Nice Riquier ;
- le jeudi 28 novembre, de 6h30 à 9h30, dans les gares de Marseille Saint-Charles, Aix-TGV, Aubagne et Nice Ville ;
- le jeudi 28 novembre, de 16h30 à 19h30, dans les gares de Aubagne, Cannes, Antibes et Cagnes-sur-Mer ;
- le vendredi 13 décembre, de 18h30 à 19h30, en gare de Marseille Saint-Charles.

CONSULTATION SUR LA PRIORITÉ 1



Bouches-du-Rhône : 29 100 cartes T



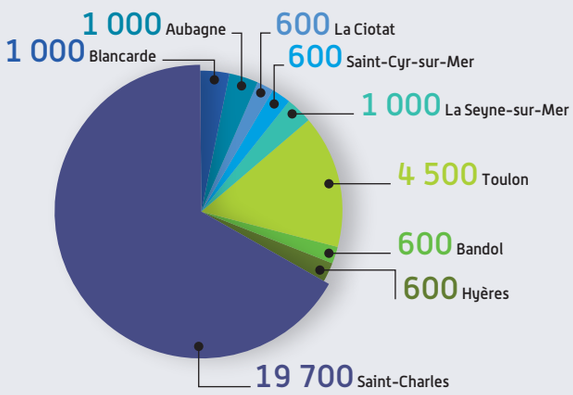
Alpes-Maritimes : 15 860 cartes T

RFF-PACA-Bilan Consultation ZPP-A4.indd 20 12/02/15 10:37

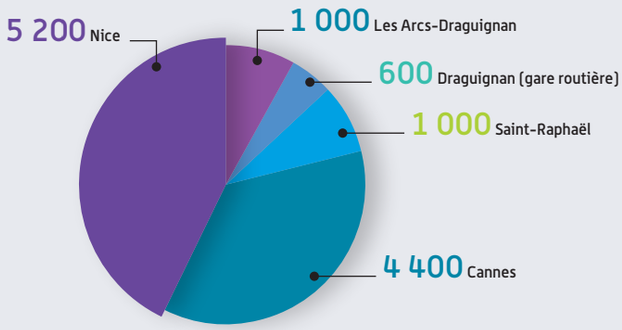
Pour la consultation sur la priorité 2, 41 800 cartes T ont été distribuées en gares, sur 13 jours, du 12 mai au 1er juin 2014 :

- le lundi 12 mai, de 6h à 9h, dans les gares de Marseille Saint-Charles et Nice Ville ;
- le mardi 13 mai, de 6h à 9h, dans les gares de Toulon et Cannes ;
- le mercredi 14 mai, de 6h30 à 9h30, dans les gares de Marseille Blancarde et La Ciotat ;
- le mercredi 14 mai, de 16h30 à 19h30, dans les gares d'Aubagne et de Saint-Cyr-sur-Mer ;
- le jeudi 15 mai, de 6h30 à 9h30, dans les gares d'Aubagne et Saint-Cyr-sur-Mer ;
- le jeudi 15 mai, de 16h30 à 19h30, dans les gares de Marseille Blancarde et La Ciotat ;
- le vendredi 16 mai, de 6h30 à 9h30, en gare de Bandol ;
- le vendredi 16 mai, de 16h30 à 19h30, dans les gares de Marseille Saint-Charles, Nice Ville et La Seyne-sur-Mer ;
- le lundi 19 mai, de 6h30 à 9h30, en gare de Hyères ;
- le lundi 19 mai, de 16h30 à 19h30, dans les gares de Bandol et La Seyne-sur-Mer ;
- le mardi 20 mai, de 6h30 à 9h30, en gare de La Seyne-sur-Mer ;
- le mardi 20 mai, de 16h30 à 19h30, en gare de Hyères ;
- le mercredi 21 mai, de 6h30 à 9h30, en gare des Arcs-Draguignan ;
- le mercredi 21 mai, de 16h30 à 19h30, à la gare routière de Draguignan ;
- le jeudi 22 mai, de 6h30 à 9h30, en gare de Saint-Raphaël ;
- le jeudi 22 mai, de 16h30 à 19h30, en gare des Arcs-Draguignan ;
- le vendredi 23 mai, de 6h30 à 9h30, à la gare routière de Draguignan ;
- le vendredi 23 mai, de 16h30 à 19h30, en gare de Saint-Raphaël ;
- le mercredi 28 mai, de 6h à 9h, en gare de Cannes ;
- le mercredi 28 mai, de 16h30 à 19h30, en gare de Marseille Saint-Charles ;
- le jeudi 29 mai, de 7h à 10h, dans les gares de Toulon et Nice Ville ;
- le dimanche 1er juin, de 16h30 à 19h30, dans les gares de Toulon et Cannes.

CONSULTATION SUR LA PRIORITÉ 2



Aubagne - Toulon : 29 600 cartes T



Est Var - Siagne : 12 200 cartes T

RFF-PACA-Bilan Consultation ZPP-A4.indd 21 12/02/15 10:37

2.3.3 LES E-MAILINGS POUR DIFFUSER L'INFORMATION ET RECUEILLIR LES AVIS DES ACTEURS

Deux e-mailings ont été adressés aux acteurs recensés dans la base de données, c'est-à-dire à toutes les personnes ayant par le passé manifesté leur intérêt pour le projet, soit en participant à une réunion, soit en adressant un mail ou un courrier au maître d'ouvrage :

- le premier e-mailing a été envoyé le 26 novembre 2013 aux 2546 personnes recensées, afin de leur présenter le projet de priorité 1 et les inviter à donner leur avis par le biais du site internet. Des liens pour télécharger l'ensemble des documents d'information étaient également fournis.

- le second e-mailing a été envoyé le 16 mai 2014 aux 2819 personnes recensées (plus de 250 personnes ayant été intégrées durant la priorité 1) afin de leur annoncer la décision ministérielle du 9 mai validant la zone de passage de la priorité 1, leur présenter le projet de priorité 2, leur annoncer le lancement de la consultation et les inviter à donner leur avis sur le site internet. Le lien vers la page correspondante du site était proposé.

2.3.4 LE SITE INTERNET

Afin de transmettre une large information et permettre au public de donner son avis, le site Internet du projet, **http://www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr** a été largement actualisé et mis en ligne dans sa nouvelle version le 21 novembre 2013. Une seconde actualisation a été réalisée le 12 mai 2014, pour le démarrage de la consultation sur la priorité 2.

Outre la consultation et le téléchargement de tous les documents clés du projet depuis le débat public de 2005, le site offre la possibilité d'exprimer son opinion sur la zone de passage préférentielle et le projet, de poser une question, adressée directement au chargé de projet territorial de son département, de répondre à la mini-enquête ou encore de s'abonner à la lettre d'information.

Dans une volonté de transparence, tous les documents produits pour chaque temps de consultation ont été mis en ligne en téléchargement sur le site, dans une rubrique spécifique intitulée « La concertation en 2013-2014 » et accessible directement depuis la page d'accueil.

Pour la consultation sur la priorité 1, cette nouvelle rubrique comportait 3 pages à partir desquelles les documents d'information étaient téléchargeables :

- « Plus de trains à Marseille », consacrée à la présentation du projet, des services attendus et de la zone de passage préférentielle dans les Bouches-du-Rhône ;

- « Plus de trains à Nice », qui présentait le projet, les services attendus et la zone de passage préférentielle dans les Alpes-Maritimes ;

- « Donnez votre avis » qui permettait au public d'envoyer un message et/ou de répondre à la mini-enquête.

Pour la consultation sur la priorité 2, 3 pages ont été ajoutées :

- « Plus de mobilité entre Aubagne et l'aire toulonnaise », consacrée à la présentation du projet, des services attendus et de la zone de passage préférentielle entre Aubagne et Toulon ;

- « Plus de mobilité entre Le Muy et la Siagne », qui présentait le projet, les services attendus et la zone de passage préférentielle de l'Est Var à la ligne Cannes-Grasse ;

- « La concertation avec les acteurs du territoire » qui fournissait les supports de présentation et les comptes-rendus des comités territoriaux et du Collège des acteurs du 27 janvier 2014, ainsi que ses contributions en vue de la préparation de la phase 2 des études. cette page permettait également de télécharger l'ensemble des documents ;

- La page « Donnez votre avis » a été actualisée, proposant la mini enquête sur la priorité 2 et offrant la possibilité d'envoyer un message.

2.3.5 L'INFORMATION DANS LES MÉDIAS

Afin de faire connaître la phase de consultation en cours et inviter le public à donner son avis, des spots radio et des annonces presse, spécifiques à chacun des territoires concernés, ont été réalisés.

2.3.5.1 | Pour la consultation sur la priorité 1

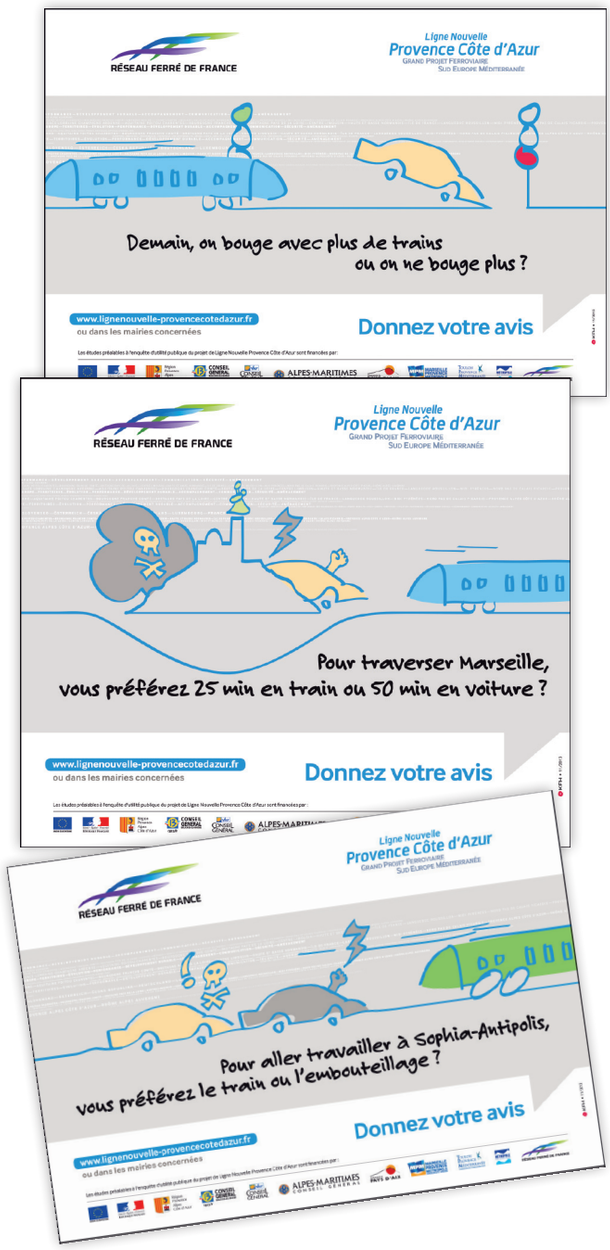
120 spots radio ont été diffusés sur RFM, à raison de 12 spots par jour :

- du 20 novembre au 4 décembre 2013 pour Nice ;

- du 21 novembre au 5 décembre 2013 pour Marseille.

4 annonces presse ont été diffusées dans La Provence et Nice Matin les 23, 26, 27 et 28 novembre 2013 et une parution dans le numéro spécial RFF PACA de Rail et Transports de décembre a été réalisée.

RFF-PACA-Bilan Consultation ZPP-A4.indd 22 12/02/15 10:37



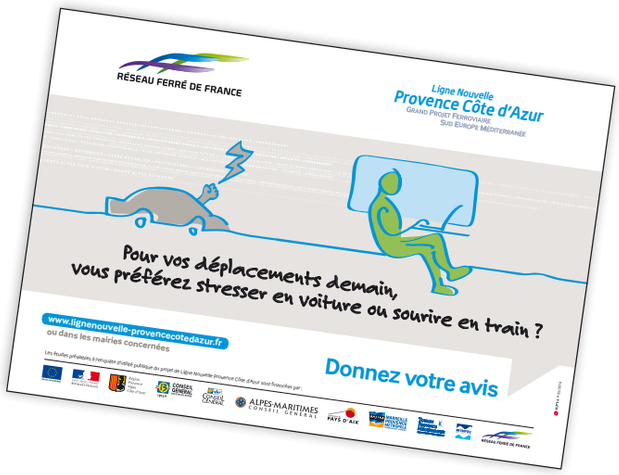
2.3.5.2 | Pour la consultation sur la priorité 2

Suite aux demandes formulées par les acteurs à l'occasion du Collège des acteurs de janvier 2014, le nombre de spots radio a été revu à la hausse pour la priorité 2.

Ainsi, au total, **376 spots radio** ont été diffusés du 12 au 21 mai 2014 :

- 96 spots sur France Bleue Azur et France Bleue Provence, à raison de 6 spots par jour en semaine et 3 en week-end ;
- 40 spots sur RMC, à raison de 4 spots par jour en semaine et 1 en week-end ;
- 240 spots sur RFM Nice et Marseille, à raison de 13 par jour.

1 annonce presse a été diffusée dans La Provence, Nice Matin et Var Matin le 12 mai.



2.3.6 LES RELATIONS AVEC LA PRESSE

Pour la consultation sur la priorité 1, les relations presse ont pris la forme :

- de 2 interviews du Chef de Mission de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur, par Var Matin, le 26 novembre et MarsActu, le 18 décembre 2013 ;
- de l'envoi d'un communiqué de presse le 27 novembre 2013.

Une conférence de presse a par ailleurs été organisée par la Préfecture des Alpes-Maritimes, à l'issue de la commission consultative du 28 octobre 2013.

Pour la consultation sur la priorité 2, les relations presse ont pris la forme :

- d'une interview du chargé de projet territorial pour les Alpes-Maritimes, publiée dans l'Express du 14 mai 2014 ;
- de l'envoi d'un communiqué de presse le 23 mai 2014.

RFF-PACA-Bilan Consultation ZPP-A4.indd 23 12/02/15 10:37

PARTIE 2 :

BILAN DE LA CONSULTATION SUR LA PRIORITÉ 1

RFF-PACA-Bilan Consultation ZPP-A4.indd 24 12/02/15 10:37

#01 LE BILAN QUANTITATIF DE LA CONSULTATION 26

1.1 Une très forte participation aux réunions 26
1.1.1 Les commissions consultatives 26
1.1.2 Les comités territoriaux 26
1.1.3 Le collège des acteurs 26

1.2 De nombreux avis et remarques adressés au maître d'ouvrage, surtout depuis les Alpes-Maritimes 26
1.2.1 Par le biais du site internet 27
1.2.2 Par le biais des cartes T 28
1.2.3 Par le biais des déliberations, motions et contributions 29

1.3 Peu de retombées dans la presse mais une information sur la consultation reprise sur les sites économiques des Alpes-Maritimes 29

#02 LE BILAN QUALITATIF DE LA CONSULTATION 30

2.1 53% des avis en faveur du projet 30

2.2 Des attentes différentes de la part des usagers, du public et des élus et acteurs 31
2.2.1 Pour les usagers : plus de trains et un transport du quotidien amélioré 31
2.2.2 Pour le public : une ligne en souterrain et une réponse à la saturation routière 32
2.2.3 Pour les élus et acteurs : un projet fortement soutenu dans son principe mais des modalités de réalisation à approfondir 33

#03 LES PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS DE LA CONSULTATION POUR LE PROJET 34

3.1 À l'échelle régionale 34
3.1.1 La désaturation des noeuds ferroviaires marseillais et azuréen : une nécessité partagée 34
3.1.2 Une ZPP qui n'appelle pas d'objection dans son ensemble 34

3.2 Dans les Alpes-Maritimes 34
3.2.1 Aller vite et jusqu'au Muy 34
3.2.2 Une ligne enterrée de la gare de Sophia à Saint-Laurent-du-Var 34
3.2.3 Une desserte ferroviaire de Sophia attendue mais un emplacement de gare à conforter 35
3.2.4 Un pôle d'échanges à Nice Aéroport qui fait l'unanimité 35
3.2.5 Une intermodalité à mettre en place au niveau des pôles d'échanges 35

3.3 Dans les Bouches-du-Rhône 35
3.3.1 Une gare souterraine à Saint-Charles jugée utile mais trop coûteuse 35
3.3.2 Les travaux de la 3e voie entre Aubagne et Marseille qui créent un rejet de la 4e voie 35
3.3.3 Accessibilité et dessertes plébiscitées 35

CONCLUSION PRIORITÉ 1 36

RFF-PACA-Bilan Consultation ZPP-A4.indd 25 12/02/15 10:37

#01 LE BILAN QUANTITATIF DE LA CONSULTATION

Cette partie présente les données quantitatives sur la participation à la consultation, sous toutes ses formes, et sur les retombées dans la presse.

1.1 UNE TRÈS FORTE PARTICIPATION AUX RÉUNIONS

1.1.1 LES COMMISSIONS CONSULTATIVES

Au total 80% des élus invités, à l'initiative des préfectures départementales, aux commissions consultatives y ont participé.

Dans les Alpes-Maritimes, 3 parlementaires et 10 élus, sur les 14 communes concernées par les priorités 1 et 2 étaient présents et toutes les communautés d'agglomération concernées étaient représentées.

Dans les Bouches-du-Rhône, les 6 communes invitées ont participé à la commission consultative.

1.1.2 LES COMITÉS TERRITORIAUX

La participation aux comités territoriaux des Alpes-Maritimes et des Bouches-du-Rhône a été très importante, les cofinanceurs, les collectivités non cofinanceurs, les acteurs socio-économiques et les associations ayant répondu présents, dans leur quasi-totalité.

Ont participé aux comités territoriaux, 21 représentants de l'Etat, des collectivités, du monde économique et des associations pour des Alpes-Maritimes et 16 pour les Bouches-du-Rhône.

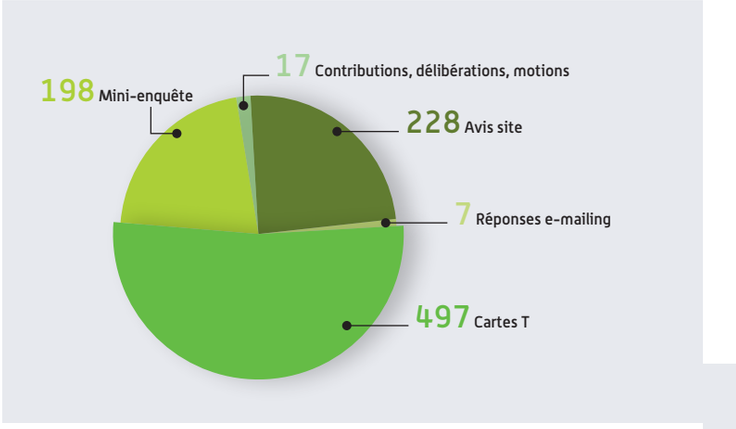
Les comptes-rendus des comités territoriaux sont présentés en annexe.

1.1.3 LE COLLÈGE DES ACTEURS

68% des membres du Collège des acteurs ont assisté à la réunion, auxquels s'ajoutent 4 associations ayant exprimé le souhait de participer.

1.2 DE NOMBREUX AVIS ET REMARQUES ADRESSÉS AU MAITRE D'OUVRAGE, SURTOUT DEPUIS LES ALPES-MARITIMES

Au total, du 21 novembre à fin décembre, la consultation a suscité **947 retours**, collectés sur le site internet du projet, par mail, par courrier ou par le biais des cartes T. Ces participations se répartissent comme suit[1] :



Ce nombre important de retours prouve que la consultation a intéressé, et bien au-delà des seules communes situées sur la zone de passage préférentielle. En effet, 41 communes différentes ont été renseignées dans les avis émis sur le site internet, dont plus de 65% en dehors de la ZPP.[2]

[1] *Si le nombre de retours reçus suite à l'envoi de l'e-mailing est très faible, ceci s'explique par le fait que des acteurs ont laissé leur avis sur le site internet, directement à partir du lien fourni dans l'e-mailing.*

[2] *Liste des 41 communes renseignées dans les avis reçus (en gras, les communes hors ZPP de la priorité 1): Antibes, **Aspremont**, Aubagne, Biot, Cagnes, Cannes, **Carros**, **Contes**, **Cuges-les-Pins**, **Ensues-la-Redonne**, **Grasse**, **Juan-les-Pins**, **La Bouilladisse**, **La Colle-sur-Loup**, **La Gaude**, La Roquette-sur-Siagne, **Le Beausset**, Le Cannet, **Le Rouret**, **Les Arcs**, **Mandelieu**, Marseille, **Menton**, **Monaco**, **Mouans-Sartoux**, Mougins, Nice, **Peymeinade**, **Roquefort-les-Pins**, **Roquevaire**, **Saint-Cyr-sur-Mer**, Saint-Laurent-du-Var, **Saint-Sauveur-sur-Tinée**, **Septèmes-les-Vallons**, **Signes**, Sophia-Antipolis, **Speracédès**, **Toulon**, **Trans-en-Provence**, Valbonne, Villeneuve-Loubet.*

RFF-PACA-Bilan Consultation ZPP-A4.indd 26 12/02/15 10:37

1.2.1 PAR LE BIAIS DU SITE INTERNET

1.2.1.1 I Une forte attractivité du site projet www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr

À 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 et s'est établie sur le mois à 235 visites quotidiennes en moyenne.

Sur la période de consultation, le site a connu **6 324 visites dont 5 030 visiteurs différents** et 75,7% de nouveaux visiteurs, ce qui est certainement dû à la distribution en gare qui a permis de toucher les usagers, auparavant non ciblés spécifiquement.

Le pic de visites a eu lieu le 28 novembre (suite à un article avec un lien vers le site dans Nice Matin), avec 1200 visites pour cette seule journée *(cf. schéma bas de page)*.

Les visites ont duré en moyenne 4,47 minutes, pour une moyenne de 3 pages consultées par visite. 3,4% des visiteurs ont laissé un message sur le site et en moyenne 6,1 avis ont été reçus chaque jour.

20 127 pages ont été vues au total, dont la consultation se répartit comme suit :

Page ***« Accueil »***	**5 337 vues**	**27%**
Page ***« Le projet en 2013 »***	**2 425 vues**	**12%**
Page ***« Plus de trains à Nice »***	**2 415 vues**	**12%**
Page ***« Donnez votre avis »***	**1 207 vues**	**6%**
Page ***« Plus de trains à Marseille »***	**1 006 vues**	**5%**
Cartes	**604 vues**	**3%**

La consultation dans les Alpes-Maritimes a davantage intéressé, les pages « niçoises » étant 2,5 fois plus consultées que les pages « marseillaises ».

Les internautes ont accédé au site de la façon suivante :

- Google (35% → 2.233 visites)
- Accès directs (31% → 1 979 visites)
- Nice-Matin arrive en tête des sites référents (11% → 721 visites)
- rff.fr (3% → 198 visites)
- Facebook (2% → 111 visites)
- Forum Sara (1% → 80 visites)

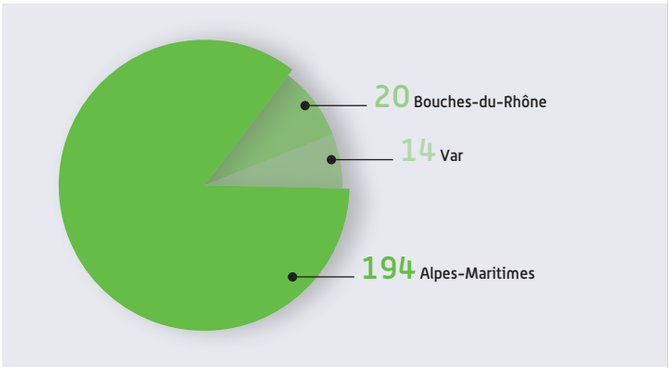
Les mots clés les plus utilisés pour accéder directement au site sont :

- « lgv paca » (4%)
- « ligne nouvelle paca » (1%)
- « lgv », « ligne nouvelle provence côte d'azur », « ligne nouvelle ferroviaire provence côte d'azur » <1%

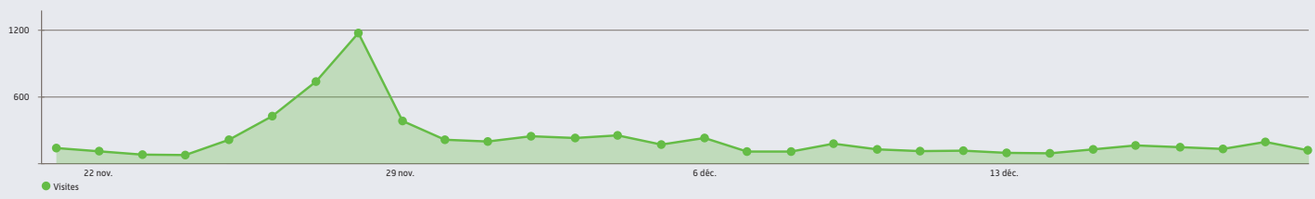
On note une percée du nouveau nom, « Ligne Nouvelle PACA » ou « Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur » étant désormais utilisé par le quart des internautes effectuant une recherche par le biais du nom du projet.

1.2.1.2 I 228 avis exprimés sur le site www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr

A fin décembre, **228 avis et remarques** ont été envoyés au maître d'ouvrage par le biais de la page « Donnez votre avis » du site internet. Ces questions se répartissent comme suit :



Evolution des visites sur le mois de consultation



RFF-PACA-Bilan Consultation ZPP-A4.indd 27 12/02/15 10:37

La participation via le site internet a été quasiment monopolisée par les Alpes-Maritimes puisque les avis en provenance de ce département représentent 85% des avis exprimés.

Ceci s'explique par :

- la mobilisation des habitants de Villeneuve-Loubet, puis de Biot et enfin de Saint-Laurent-du-Var contre un passage en aérien de leur commune : 75 avis exprimés, soit 33% du total ;
- la mobilisation de la CCI et de l'UPE 06, en faveur du projet : 22 avis exprimés, soit 10% du total.

Sur les 228 avis reçus sur le site internet et les 7 avis reçus par mail, 22 ont nécessité une réponse personnalisée, les autres recevant une réponse type indiquant que leur avis serait versé au présent bilan. En effet, 22 personnes n'ont pas formulé un avis sur le projet présenté mais ont posé des questions au maître d'ouvrage, auxquelles une réponse spécifique a été apportée.

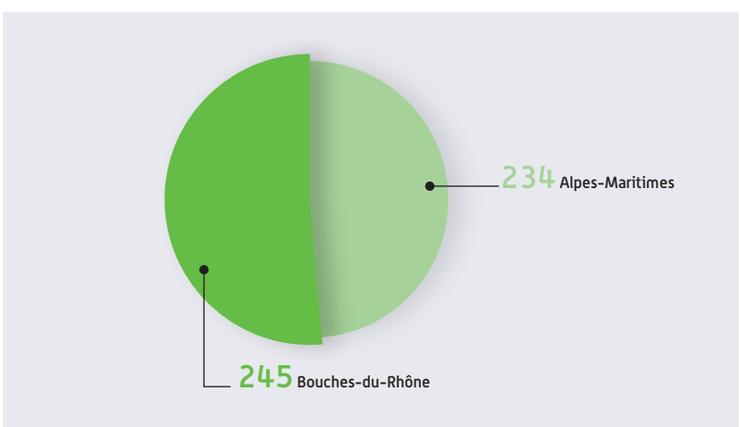
Par ailleurs, 198 personnes ont répondu à la mini-enquête du site internet.

1.2.2 PAR LE BIAIS DES CARTES T

497 cartes T ont été retournées au maître d'ouvrage, ce qui représente plus de 1% de taux de retour, autrement dit un taux considéré comme élevé pour ce type d'enquête.

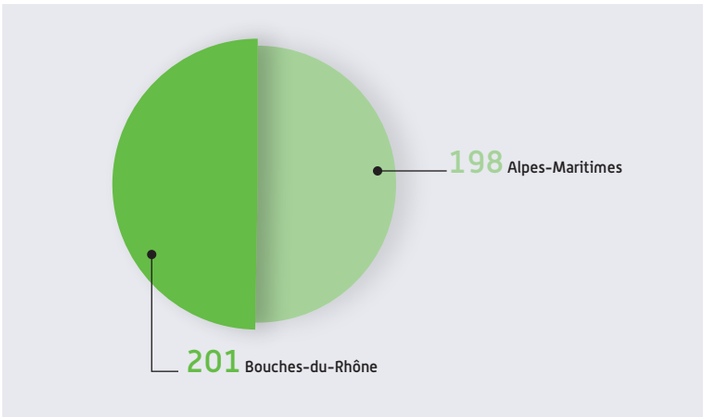
Parmi ces 497 cartes T, 18 étaient vierges ou déchirées et n'ont donc pas pu être exploitées.

Les **479 cartes T** « valides » proviennent quasiment à part égale de chacun des deux départements concernés par la consultation :



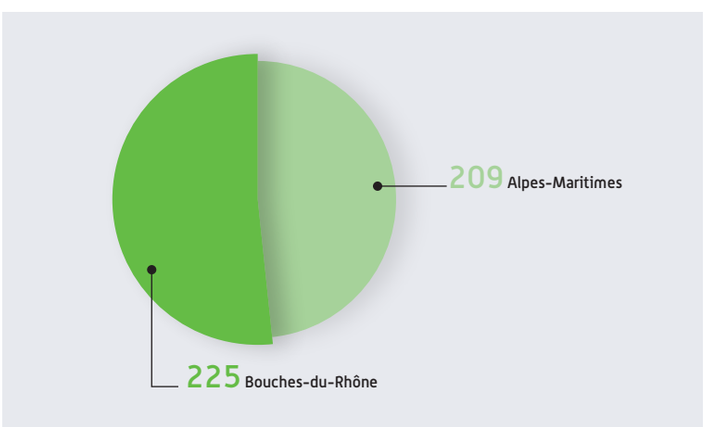
1.2.2.1 | 399 avis exprimés sur les cartes T retournées au maître d'ouvrage

Sur les 479 cartes T « valides » retournées au maître d'ouvrage, 83% ont été accompagnées d'un avis (85% dans les Alpes-Maritimes et 82% dans les Bouches-du-Rhône).



1.2.2.2 | 436 réponses à la mini-enquête retournées au maître d'ouvrage

Sur les **479 cartes T** retournées au maître d'ouvrage, 91% des personnes ont répondu à la mini enquête (89% dans les Alpes-Maritimes, 93% dans les Bouches-du-Rhône).



RFF-PACA-Bilan Consultation ZPP-A4.indd 28 12/02/15 10:37

1.2.3 PAR LE BIAIS DES DÉLIBERATIONS, MOTIONS ET CONTRIBUTIONS

Le maître d'ouvrage a collecté :

- 3 délibérations produites par les communes de Valbonne et de Biot et par la Communauté d'Agglomération de Sophia-Antipolis ;
- 2 motions de la commune de Saint-Laurent-du-Var et de TGV Développement Var Nice Côte d'Azur ;
- 12 contributions émises par les Amis du Rail Azuréen, Région Verte Adhec et FNE06, FNE PACA et FNE 13, le Gir-Maralpin, Stop LGV Sanary, la CCI Côte d'Azur, l'UIMM, l'UPE06, la CCI Région et un habitant des Alpes-Maritimes.

Tous ces documents sont fournis en annexe du présent bilan.

1.3 PEU DE RETOMBÉES DANS LA PRESSE MAIS UNE INFORMATION SUR LA CONSULTATION REPRISE SUR LES SITES ÉCONOMIQUES DES ALPES-MARITIMES

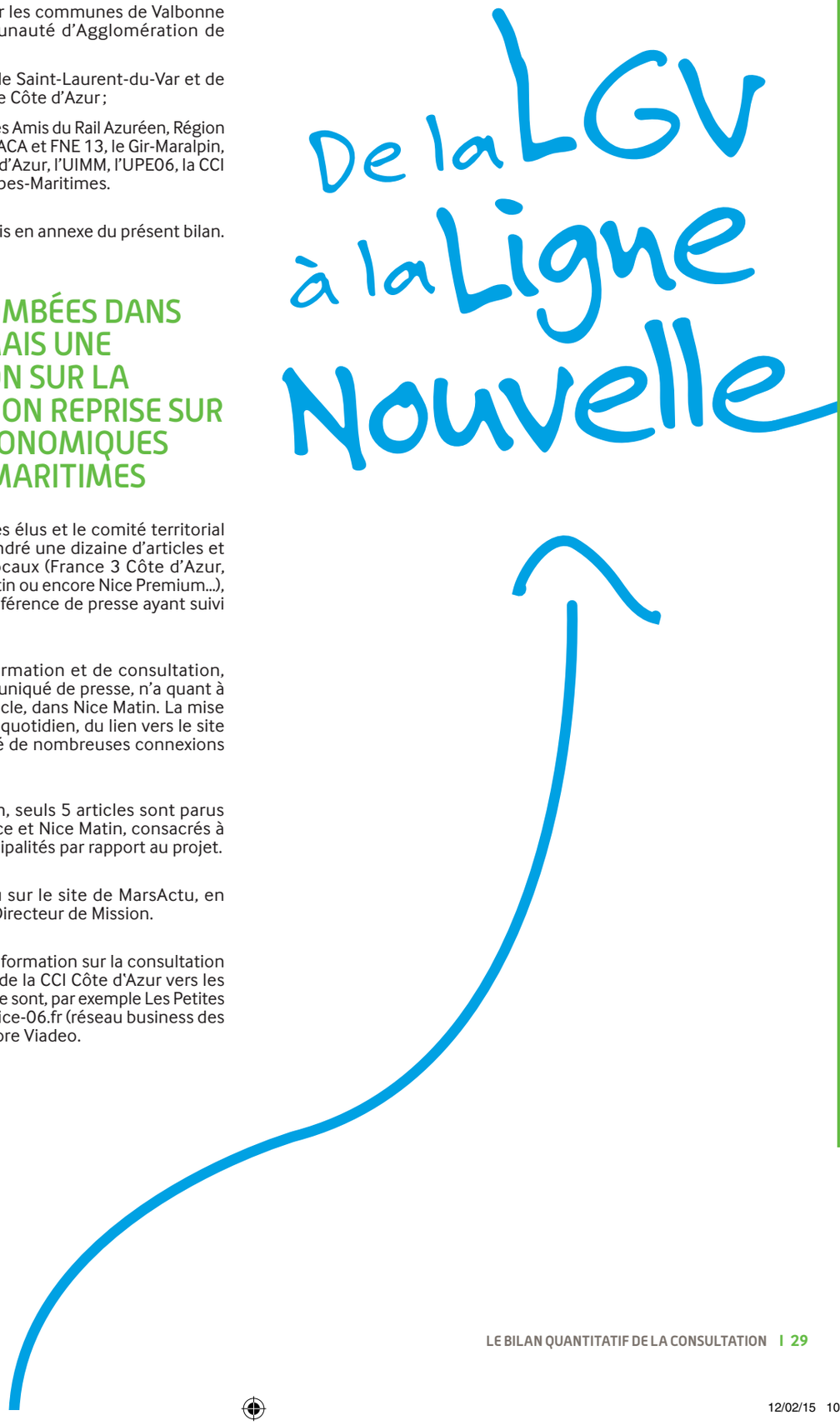
La commission consultative des élus et le comité territorial des Alpes-Maritimes ont engendré une dizaine d'articles et reportages dans les médias locaux (France 3 Côte d'Azur, France Bleue Provence, Nice Matin ou encore Nice Premium...), notamment en raison de la conférence de presse ayant suivi la commission consultative.

L'ouverture de la phase d'information et de consultation, annoncée par l'envoi du communiqué de presse, n'a quant à elle donné lieu qu'à un seul article, dans Nice Matin. La mise en ligne, sur le site internet du quotidien, du lien vers le site du projet a néanmoins entrainé de nombreuses connexions sur le site.

Durant le mois de consultation, seuls 5 articles sont parus dans la Marseillaise, La Provence et Nice Matin, consacrés à des prises de position de municipalités par rapport au projet.

Un article est également paru sur le site de MarsActu, en complément de l'interview du Directeur de Mission.

Cependant, il faut noter que l'information sur la consultation a été bien relayée, à l'initiative de la CCI Côte d'Azur vers les sites et réseaux économiques que sont, par exemple Les Petites Affiches des Alpes-Maritimes, Nice-06.fr (réseau business des professionnels de Nice) ou encore Viadeo.



RFF-PACA-Bilan Consultation ZPP-A4.indd 29 12/02/15 10:37

#02 LE BILAN QUALITATIF DE LA CONSULTATION

Il faut d'abord noter que la consultation, si elle portait sur la zone de passage préférentielle, a avant tout permis au public de donner son avis sur le projet global présenté pour la priorité 1 et sur le système ferroviaire actuel.

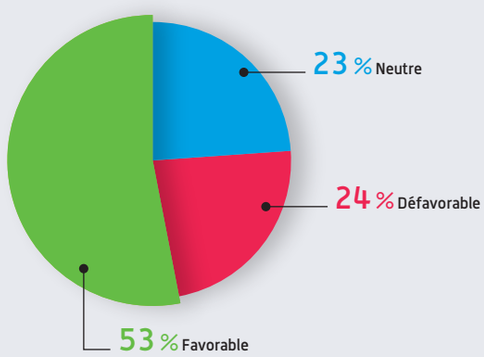
Si la ZPP est citée au total une quarantaine de fois, autrement dit dans moins de 5% des avis exprimés, plus de la moitié des citations montre qu'elle est comprise comme étant le projet de Ligne Nouvelle et non comme la zone d'étude pour la réalisation du projet.

Par ailleurs, le public attend la présentation d'un tracé précis pour s'exprimer et les usagers donnent d'abord leur avis sur la desserte et sur l'existant, plutôt que sur la future zone de passage.

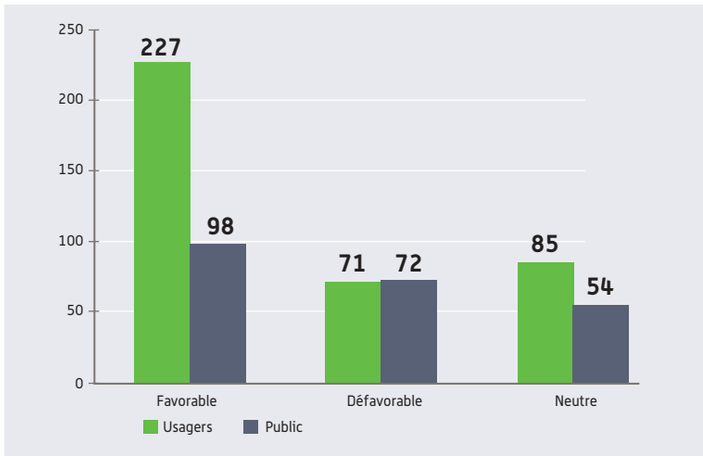
Il apparaît par ailleurs que le projet est désormais bien identifié comme étant différent de la LGV PACA. En effet, seuls 25 avis (3,5%) traitent de la LGV, dont 8 émanant du Var (ce qui représente plus de la moitié des avis du département), la moitié pour réaffirmer leur opposition au projet initial, l'autre moitié pour le regretter ou pour remettre en avant le tracé Nord.

2.1 53% DES AVIS EN FAVEUR DU PROJET

L'acceptation du projet soumis à la consultation est plus forte auprès des usagers (ayant retourné les cartes T distribuées en gare), favorables à 57% au projet, que du public en général (ensemble des avis), favorable à 43% au projet.



De la même manière, on constate que 23% des usagers ayant retourné une carte T se sont déclarés opposés au projet, tandis que 31% des personnes ayant émis un avis sur le site (public global) se sont exprimés contre le projet.



Les principales raisons évoquées par les personnes soutenant le projet sont :

- dans les Alpes-Maritimes, la nécessité d'accroitre les circulations TER pour réduire la saturation routière, ainsi que la perte économique et les problèmes environnementaux qu'elle engendre ;
- dans les Bouches-du-Rhône, le fait qu'il faille augmenter le nombre de trains et la fiabilité des circulations.

Les résultats de la mini-enquête, qu'ils proviennent du site internet ou des cartes T confirment cette attente forte de trains plus fréquents.

En effet, avec une fréquence d'un train toutes les 6 à 9 minutes entre Marseille et Aix-en-Provence, Aubagne ou Vitrolles, 75% des personnes ayant répondu seraient prêtes à prendre le train tous les jours, 20% de temps en temps et seulement 5% préfèreraient leur voiture.

Avec une fréquence d'un train toutes les 8 minutes entre Nice et Cannes, 65% des usagers prendraient le train tous les jours, 28% de temps en temps et 7% préfèreraient leur voiture.

RFF-PACA-Bilan Consultation ZPP-A4.indd 30 12/02/15 10:37

2.2 DES ATTENTES DIFFÉRENTES DE LA PART DES USAGERS, DU PUBLIC ET DES ÉLUS ET ACTEURS

Les cartes T ayant été distribuées à 94% en gare, on peut considérer que les avis émis à travers elles proviennent dans leur quasi globalité d'usagers du train. A l'inverse, les avis émis sur le site internet, proviennent à 85% d'habitants et acteurs associatifs des Alpes-Maritimes, et très majoritairement de communes situées sur la zone de passage préférentielle. Enfin, les délibérations et contributions émanent d'élus et acteurs associatifs connaissant bien le projet et dont les demandes portent avant tout sur ses modalités de réalisation.

On constate donc une nette différence dans les attentes exprimées par chacun de ces trois publics.

2.2.1 POUR LES USAGERS : PLUS DE TRAINS ET UN TRANSPORT DU QUOTIDIEN AMELIORÉ

On constate que les 2 thématiques « Plus de trains » et « Améliorer l'existant » prédominent, représentant à elles seules plus de 65% des avis exprimés.

Près de 40% des personnes ayant retourné leur carte T s'expriment directement **en faveur du projet** tel qu'il est présenté (« votre projet est très bien », «je suis favorable au projet »), en ce qu'il permettra d'abord d'avoir plus de trains, de réduire les temps de parcours, de s'affranchir de la saturation routière ou encore de préserver l'environnement. A l'inverse, 13 personnes ont retourné leur carte T pour signifier leur opposition au projet, la première raison invoquée en étant le coût.

La seconde thématique abordée sur 26% des cartes T concerne **le service ferroviaire actuel**, au sujet duquel les avis sont, à une exception près, unanimement négatifs. Près de 35% des usagers critiques vis-à-vis du fonctionnement existant demandent une amélioration immédiate du réseau en lieu et place de la réalisation de la Ligne Nouvelle (en reportant les investissements prévus pour la Ligne Nouvelle sur le réseau existant). 38% attendent de la Ligne Nouvelle une amélioration du transport du quotidien quant au dernier quart, il ne parle que des dysfonctionnements, sans donner d'avis sur la Ligne Nouvelle. Les retards, les suppressions de trains, les conditions de voyage, le manque d'information et les grèves sont les premiers sujets de mécontentement.

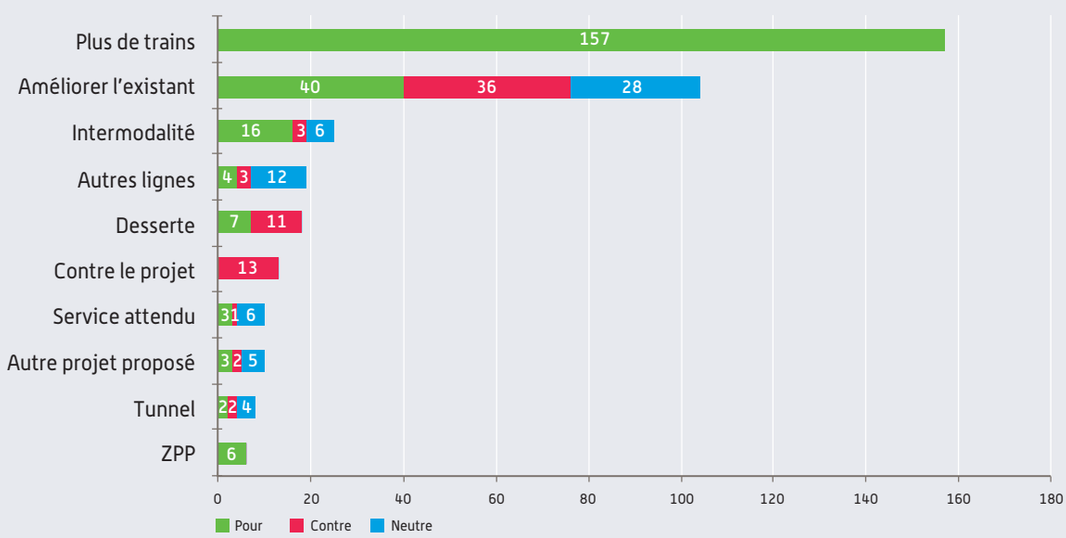
L'intermodalité est une attente exprimée par 6% des usagers, notamment la création de parkings de stationnements qui est demandée à 27 reprises, pour les ¾ par les usagers des Bouches-du-Rhône. Mais les correspondances en gare avec les bus et les vélos sont également souhaitées.

5% des avis portent sur **d'autres lignes que la Ligne Nouvelle**, telles que Bordeaux-Marseille, Nice-Breil, Miramas-Port de Bouc ou encore Aix Ville – Aix TGV, sur lesquelles les usagers demandent que des améliorations soient réalisées.

Le sujet des **dessertes** est abordé dans 4,5% des avis, notamment dans les Bouches-du-Rhône, les usagers demandant que le projet offre une meilleure ou nouvelle desserte de certains lieux (Saint-Henri, Saint-Chamas, CHU Nord, Biot, Vence...).

Le **service attendu** (accès PMR, trajets, tarification, horaires...), en dehors de la fréquence des trains, est quant à lui abordé par 4% des cartes T.

Les 10 premières thématiques[3] abordées dans les cartes T



[3] *Les personnes s'étant exprimées sur l'une ou l'autre des thématiques, se sont soit déclarées favorables au projet (représentation en bleu), soit opposées au projet (représentation en rouge) ou n'ont pas donné d'avis sur le projet, ne traitant que de la thématique (représentation en vert).*

RFF-PACA-Bilan Consultation ZPP-A4.indd 31 12/02/15 10:37

2,5% des avis proposent d'autres projets à partir de modes de transports différents : métro, autotrains, tramway, bus – avec 3 avis citant les Cartreize en exemple.

La demande d'une traversée en tunnel de Cagnes-sur-Mer a été portée par un peu plus de 2% des avis, exprimés les derniers jours de la consultation, et provenant certainement de cartes T mises à disposition en mairie et non distribuées en gares.

Enfin, la ZPP n'a été le sujet principal que de 6 cartes T, qui par ailleurs lui sont toutes favorables.

2.2.2 POUR LE PUBLIC : UNE LIGNE EN SOUTERRAIN ET UNE RÉPONSE A LA SATURATION ROUTIÈRE

Deux thématiques, la réalisation en souterrain de la ligne et la nécessité de faire le projet, sont abordées dans 54% des avis reçus par internet.

33% des avis exprimés sur le site portent sur la nécessité de réaliser la ligne nouvelle en **souterrain**. A une exception près, ces 75 avis émanent des communes de Biot, de Villeneuve-Loubet et de Saint-Laurent-du-Var. Ceci s'explique par le fait que la mairie de Biot a délibéré, début décembre, pour exiger une traversée de son territoire en tunnel, que celle de Saint-Laurent-du-Var a voté, mi-décembre, une motion dans laquelle elle demande la définition de l'impact urbain du projet en vue d'une restructuration cohérente du quartier et par le fait que Villeneuve-Loubet est le siège d'une association qui, après s'être largement mobilisée fin 2011, a appelé ses adhérents à demander un passage en souterrain du territoire de la commune. En outre, cet appel à la mobilisation « pour le souterrain » a été relayé dans une interview de Lionnel Luca, député maire de Villeneuve-Loubet, publiée le 4 décembre par Nice Matin.

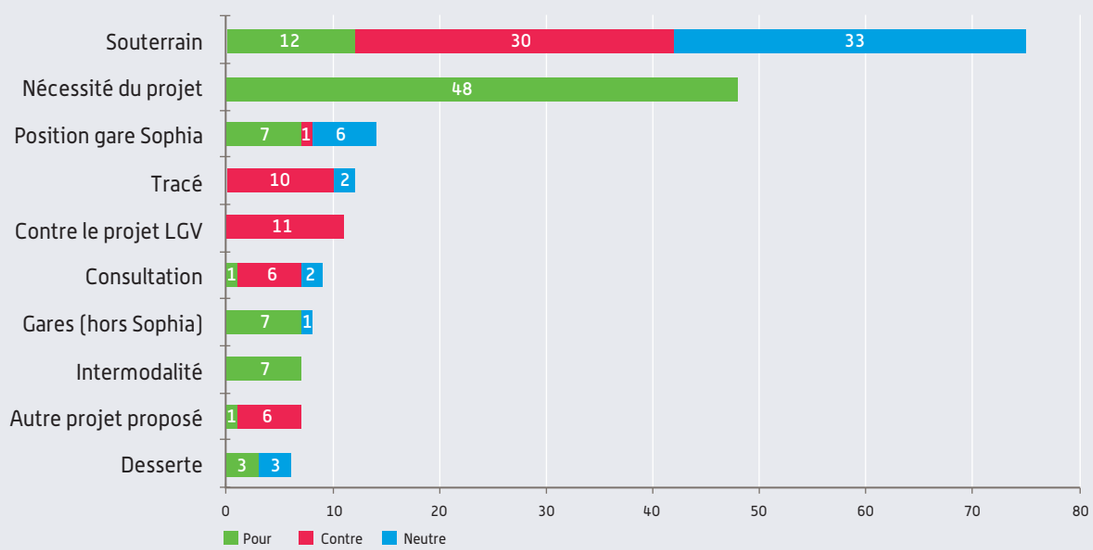
16% de ces personnes se déclarent néanmoins favorables au projet, contre 40% qui s'y opposent, le reste ne se positionnant pas par rapport à la Ligne Nouvelle, mais uniquement sur les modalités de réalisation.

21% des avis exprimés confirment **la nécessité de réaliser la Ligne Nouvelle** afin de répondre aux problèmes de saturation routière et d'environnement. Ces avis positifs vis-à-vis du projet émanent, en proportion du nombre d'avis exprimés, tant des Alpes-Maritimes que des Bouches-du-Rhône ou du Var. Concernant les Alpes-Maritimes, l'aspect économique, autrement dit l'attractivité du département, est largement mis en avant dans les bénéfices du projet. D'autre part, la desserte ferroviaire de Sophia est également un argument en faveur du projet, évoqué par 12 personnes. Concernant les Bouches-du-Rhône, le principal bénéfice exprimé est l'augmentation du nombre de trains.

A l'inverse, dans 4% des avis, le public exprime son opposition totale au projet, soit parce qu'il l'assimile à la LGV PACA, à laquelle il est opposé, soit en raison de son coût, jugé rédhibitoire.

La position de la gare de Sophia est le sujet principal de 6% des avis. Si la création d'une gare nouvelle dans le secteur des Bréguières est généralement jugée intéressante (bien que certains estiment que des liaisons en bus seraient moins coûteuses), son positionnement fait débat : 14 personnes proposent en effet qu'elle soit placée, plus à l'ouest, sur le secteur des Clausonnes.

Les 10 premières thématiques abordées dans les avis du site



RFF-PACA-Bilan Consultation ZPP-A4.indd 32 12/02/15 10:37

La thématique des **tracés** est le sujet principal de 5% des avis provenant principalement des Alpes-Maritimes. Ces avis émanent de personnes qui demandent que le tracé Nord soit réalisé, qui s'opposent au tracé des Métropoles, qui s'interrogent sur le tracé définitif ou qui proposent d'autres types de tracé (Moyen Pays, Nice Nord...).

La **consultation** est abordée dans 5% des avis, par ceux qui la jugent trop courte ou avec trop peu de publicité, par ceux qui estiment qu'elle ne servira à rien ou par ceux qui désirent en savoir plus sur la priorité 2.

Les **gares**, autres que Sophia, sont le thème principal de 3,5% des avis, notamment en provenance des Bouches-du-Rhône, où il est proposé que la gare de La Blancarde soit aménagée en lieu et place de Marseille Saint-Charles.

L'**intermodalité** (bus, vélo et piétons) est la première attente exprimée par 3,5% des avis.

3,5% des personnes s'étant exprimées proposent de réaliser d'**autres moyens de transport**, comme des lignes de métro, de BHNS, de téléphériques ou maritimes ou traitent d'**autres projets ferroviaires**, tels que la 3ème voie entre Cannes et Antibes.

3% des personnes donnent leur avis sur **les dessertes futures souhaitées** pour Sophia, La Barasse ou le Moyen Pays...

2.2.3 POUR LES ÉLUS ET ACTEURS : UN PROJET FORTEMENT SOUTENU DANS SON PRINCIPE MAIS DES MODALITÉS DE RÉALISATION À APPROFONDIR

A l'exception de celles de la CCIR PACA, de la FNE PACA/FNE13 et de Stop LGV Sanary, toutes les contributions, délibérations et motions reçues proviennent des Alpes-Maritimes.

Si 60% d'entre elles réaffirment leur soutien à la réalisation de la priorité 1 dans les meilleurs délais, 40% vont encore plus loin, en demandant que les priorités 1 et 2 fassent l'objet d'une seule et même déclaration d'utilité publique, voire que la section de ligne nouvelle Est Var - Siagne soit réintégrée en première priorité.

Au-delà de l'expression du soutien au projet, les acteurs et élus demandent néanmoins que soient étudiés et approfondis, par ordre décroissant de priorité :

- **la mixité de la ligne nouvelle pour le fret**, afin de permettre un véritable report modal des poids lourds de la route vers le fer - Ce souhait est exprimé par plus d'un tiers des contributions ;
- **les travaux d'amélioration de la ligne existante entre Nice et la frontière italienne**, afin de faciliter les liaisons vers l'Italie et de fiabiliser les circulations sur cette portion de ligne, notamment entre Nice Aéroport et Nice Ville - Cette demande apparaît dans le quart des avis exprimés ;
- **la traversée souterraine** du territoire de la CASA, l'insertion urbaine de la sortie de tunnel à Saint-Laurent-du-Var, ainsi que les mesures de protections environnementales et acoustiques, revendiquées par toutes les délibérations et motions des collectivités ;
- **l'intermodalité** au niveau des pôles d'échanges qui est mise en avant par le quart des contributions ;
- **les raccordements** de la boucle ferroviaire sur la ligne Cannes-Grasse et sur la ligne littorale pour lesquels le quart des associations craignent des difficultés de réalisation ou une inefficience et proposent d'autres solutions ;
- **le positionnement de la gare nouvelle aux Clausonnes plutôt qu'aux Bréguières**, dont l'étude est recommandée par 2 associations ;
- **la traversée d'Aubagne** que 2 associations demandent d'éviter ou de revoir.

Par ailleurs, deux contributions ont été remises à l'occasion du Collège des acteurs de fin janvier. Celles-ci portent sur les modalités de la concertation et les adaptations de celle-ci que les acteurs souhaiteraient voir à l'occasion de la concertation qui aura lieu durant la phase 2 des études préalables à l'enquête d'utilité publique.

RFF-PACA-Bilan Consultation ZPP-A4.indd 33 12/02/15 10:37

#03 LES PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS DE LA CONSULTATION POUR LE PROJET

La consultation avait pour but de recueillir les avis des élus et du public sur le projet et la zone de passage préférentielle à l'intérieur de laquelle serait recherché, en phase 2 des études, le meilleur tracé.

Comme en témoignent les comptes-rendus des réunions, les avis reçus par le maître d'ouvrage et le présent bilan, la consultation a bel et bien permis au public de s'exprimer sur le projet et a produit des enseignements significatifs.

3.1 À L'ÉCHELLE RÉGIONALE

3.1.1 LA DÉSATURATION DES NŒUDS FERROVIAIRES MARSEILLAIS ET AZURÉEN : 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.

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.

3.1.2 UNE ZPP QUI N'APPELLE PAS D'OBJECTION DANS SON ENSEMBLE

Qu'il s'agisse des élus, des acteurs ou du grand public, la zone de passage préférentielle présentée, tant dans les Bouches-du-Rhône que dans les Alpes-Maritimes, n'a fait l'objet d'aucun rejet de la part des personnes, certes peu nombreuses, s'étant exprimées à son seul sujet. En effet, ses seuls détracteurs sont ceux qui assimilent la ZPP au projet de LGV PACA, auquel ils étaient opposés et ceux pour qui un tracé Nord, longeant l'A8 vers Aix, aurait été préférable (2,5 % des avis).

3.2 DANS LES ALPES-MARITIMES

3.2.1 ALLER VITE ET JUSQU'AU MUY

A travers la consultation, le public et les élus du département ont 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 sur le nœud ferroviaire de Marseille que sur le nœud azuréen.

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

3.2.2 UNE LIGNE ENTERRÉE DE LA GARE DE SOPHIA À SAINT-LAURENT-DU-VAR

Qu'il s'agisse des délibérations prises par les communes et la communauté d'agglomération de Sophia-Antipolis, 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 Sophia en souterrain.

La sortie de tunnel à Saint-Laurent-du-Var inquiète également un certain nombre de personnes, qui demandent que soit étudiée la traversée du Var en souterrain, que les mesures de protection acoustiques nécessaires soient prises et que soit présentée l'insertion de cette sortie de tunnel dans un cadre plus général de requalification du quartier de la gare.

RFF-PACA-Bilan Consultation ZPP-A4.indd 34 12/02/15 10:37

3.2.3 UNE DESSERTE FERROVIAIRE DE SOPHIA ATTENDUE MAIS UN EMPLACEMENT DE GARE À CONFORTER

Si la création d'une gare nouvelle sur le territoire de Sophia-Antipolis est jugée intéressante (6% des avis traitent de ce sujet), 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 étant souvent proposé, tant dans les contributions reçues que les avis exprimés.

Les fonctionnalités et aménagements de la gare, notamment les aménagements routiers facilitant l'accès à la gare, ainsi que le choix de son positionnement devront être présentés et argumentés.

3.2.4 UN PÔLE D'ÉCHANGES À NICE AÉROPORT QUI FAIT L'UNANIMITÉ

La réalisation de la gare de Nice Aéroport, si elle a été assez peu évoquée, l'a toujours été favorablement, notamment dans les contributions. Elle est en effet perçue comme la plaque tournante des échanges depuis et vers l'ouest de Nice.

3.2.5 UNE INTERMODALITÉ À METTRE EN PLACE AU NIVEAU DES PÔLES D'ÉCHANGES

L'intermodalité est un sujet récurrent, tant de la part du public que des usagers, 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 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.

3.3 DANS LES BOUCHES-DU-RHÔNE

3.3.1 UNE GARE SOUTERRAINE À SAINT-CHARLES JUGÉE UTILE MAIS DONT LE COÛT EST MAL COMPRIS

Si l'utilité de réaliser une gare souterraine à Saint-Charles est dans l'ensemble assez bien perçue, notamment par les élus, nombreux sont les usagers qui jugent cette solution trop coûteuse. En effet, ces derniers semblent avoir compris que le coût de la gare souterraine de Saint-Charles s'élevait à 2,5 milliards d'euros. Il sera donc nécessaire d'expliquer que cette somme correspond au traitement du nœud ferroviaire marseillais dans son ensemble, et non à la seule réalisation de la gare souterraine de Saint-Charles.

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.

3.3.2 LES TRAVAUX DE LA 3e VOIE ENTRE AUBAGNE ET MARSEILLE QUI CRÉENT UN REJET DE LA 4e VOIE

Bon nombre d'usagers, lassés par les travaux de réalisation de la 3ème voie entre Marseille et Aubagne et les nuisances qu'ils ont pu engendrer, ont du mal à percevoir l'intérêt de construire une 4ème voie et proposent, à sa place, de connecter les lignes de tram ou de bus existantes.

Par ailleurs, deux associations (la FNE PACA et 13 et TGV Var et Développement) demandent que la ligne nouvelle soit réalisée en site propre, et non par l'ajout d'une 4ème voie le long des emprises actuelles, et qu'elle contourne Aubagne.

Enfin, les modalités de réalisation de cette 4ème 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.

3.3.3 ACCESSIBILITÉ ET DESSERTES PLÉBISCITÉES

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 comme 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.

RFF-PACA-Bilan Consultation ZPP-A4.indd 35 12/02/15 10:37

CONCLUSION DE LA CONSULTATION SUR LA PRIORITÉ 1

La consultation réalisée d'octobre à décembre 2013 a permis de valider **la bonne acceptation de la priorité 1 du projet de Ligne Nouvelle**, en ce qu'elle doit permettre la désaturation des nœud ferroviaires marseillais et azuréen, **ainsi que la zone de passage préférentielle** à l'intérieur de laquelle sera recherché le meilleur tracé durant la phase 2 des études préalables à l'enquête d'utilité publique.

Dans les Alpes-Maritimes, les autres principaux points de consensus portent sur la nécessité d'une desserte ferroviaire de Sophia, d'un pôle d'échanges à Nice Aéroport et sur l'intermodalité à mettre en place au niveau de ces pôles d'échanges.

Dans les Bouches-du-Rhône, la consultation a permis d'acter l'utilité de la gare souterraine de Marseille Saint-Charles ainsi que la nécessité de disposer de dessertes plus importantes et plus accessibles.

RFF-PACA-Bilan Consultation ZPP-A4.indd 36 12/02/15 10:37

Néanmoins, la consultation a également montré que des réponses sont attendues sur :

- la possibilité d'une traversée souterraine de la ligne nouvelle de Sophia à Saint-Laurent-du-Var ;
- la justification de l'emplacement de la gare Ouest Alpes-Maritimes ;
- l'explication des coûts liés à la désaturation du nœud marseillais ;
- la clarification des modalités de réalisation de la 4e voie entre Aubagne et Marseille.

Comme RFF s'y est engagé, la seconde phase d'études préalables à l'enquête d'utilité publique permettra d'approfondir ces demandes issues de la présente consultation.

Cette phase d'études s'accompagnera d'une nouvelle période de concertation, dont les modalités seront précisées dans le cadre des dispositifs prévus par la Charte de concertation.

RFF-PACA-Bilan Consultation ZPP-A4.indd 37 12/02/15 10:37

PARTIE 3 :

BILAN DE LA CONSULTATION SUR LA PRIORITÉ 2

RFF-PACA-Bilan Consultation ZPP-A4.indd 38 12/02/15 10:37

#01 LE BILAN QUANTITATIF DE LA CONSULTATION 40

1.1 Une très forte participation aux réunions 40
1.1.1 Les commissions consultatives 40
1.1.2 Les comités territoriaux 40

1.2 De très nombreux avis et remarques adressés au maître d'ouvrage 40
1.2.1 Par le biais du site internet 41
1.2.2 Par le biais des cartes T 42
1.2.3 Par le biais des contributions et motions 42

1.3 Assez peu de retombées presse 43

#02 LE BILAN QUALITATIF DE LA CONSULTATION 44

2.1 La priorité 2 attendue par le monde économique et par 55% des avis exprimés sur le site 44

2.2 Section Est Var - Siagne : les acteurs des Alpes-Maritimes et 53% des cartes T favorables à sa réalisation 45

2.3 Section Aubagne-Toulon : les associations varoises et 89% des cartes T retournées opposés au projet 46

#03 LES PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS DE LA CONSULTATION POUR LE PROJET 49

3.1 La priorité 2 plébiscitée par les socio-économiques 49

3.2 Un financement du projet à éclairer 49

3.3 Les améliorations de l'existant, prévues dans le cadre du projet, à expliciter 49

3.4 La section Est Var - Siagne 49
3.4.1 Des études à accélérer 49
3.4.2 Une intermodalité préalable à la réalisation de la gare Est Var 50
3.4.3 Un cadre de vie à respecter 50

3.5 La section Aubagne - Toulon 50
3.5.1 Une ZPP à adapter 50
3.5.2 Un environnement et un cadre de vie à préserver 50
3.5.3 Des mesures conservatoires à préciser 50

CONCLUSION PRIORITÉ 2 51

RFF-PACA-Bilan Consultation ZPP-A4.indd 39 12/02/15 10:37

#01 LE BILAN QUANTITATIF DE LA CONSULTATION

Cette partie présente les données quantitatives sur la participation à la consultation, sous toutes ses formes et sur les retombées dans la presse.

1.1 UNE TRÈS FORTE PARTICIPATION AUX RÉUNIONS

1.1.1 LES COMMISSIONS CONSULTATIVES

La quasi totalité des élus invités aux commissions consultatives y ont participé :

- 2 communautés d'agglomérations, la Métropole, la Principauté de Monaco et 2 communes de l'ouest du département ont assisté à la commission consultative des Alpes-Maritimes ; les deux communes directement situées sur la zone de passage préférentielle de la priorité 2 étaient représentées par leur communauté de communes ;
- 12 communes varoises sur les 14 concernées par la priorité 2 ont assisté à la commission consultative dédiée à leur territoire ;
- 3 des 4 communes des Bouches-du-Rhône ainsi que les communautés d'agglomération et urbaine concernées par la priorité 2 ont participé à la commission consultative.

1.1.2 LES COMITÉS TERRITORIAUX

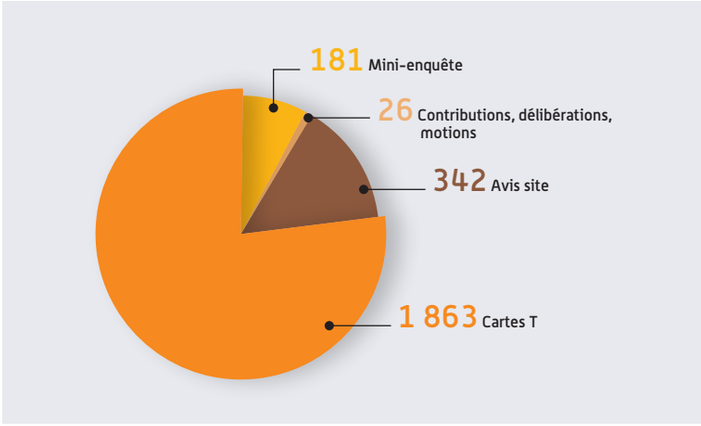
La participation aux 5 comités territoriaux a été très importante, les cofinanceurs, les collectivités non cofinanceurs, les acteurs socio-économiques et les associations ayant répondu présents, dans leur quasi-totalité.

Ainsi ont participé aux comités territoriaux 19 représentants de l'Etat, des collectivités, du monde économique et des associations pour des Alpes-Maritimes, 19 pour le Var et 13 pour les Bouches-du-Rhône.

La liste des membres et des participants, ainsi que les comptes-rendus des comités territoriaux sont présentés en annexe.

1.2 DE TRÈS NOMBREUX AVIS ET REMARQUES ADRESSÉS AU MAÎTRE D'OUVRAGE

Au total, du 12 mai au 13 juin, la consultation a suscité **2412 retours**, collectés sur le site internet du projet, par mail, par courrier ou par le biais des cartes T. Ces participations se répartissent comme suit :



Ce nombre très important de retours, plus de 2,5 fois plus élevé que lors de la consultation sur la priorité 1, prouve que la consultation a intéressé, bien au-delà des seules communes situées sur la zone de passage préférentielle et notamment dans le Var. En effet, 73 communes différentes ont été renseignées dans les avis émis sur le site internet, dont plus de 80% en dehors de la ZPP.[1]

[1] *Liste des 73 communes renseignées dans les avis reçus (en gras, les communes hors ZPP) :* ***Antibes****, Aubagne,* ***Auribeau-sur-Siagne****,* ***Bandol****,* ***Beausoleil****,* ***Biot****,* ***Cagnes-sur-Mer****,* ***Cannes****,* ***Cap d'Ail****,* ***Carros****,* ***Chateauneuf****,* ***Correns****, Cuges-les-Pins,* ***Draguignan****, Evenos,* ***Forcalqueiret****, Fréjus,* ***Gareoult****,* ***Golfe-Juan****,* ***Gonfaron****,* ***Grasse****,* ***Hyères****,* ***La Cadière d'Azur****,* ***La Ciotat****,* ***La Colle-sur-Loup****,* ***La Farlède****,* ***La Gaude****,* ***La Motte****,* ***La Roquette-sur-Siagne****,* ***La Seyne-sur-Mer****, Le Beausset,* ***Le Cannet****, Le Castellet,* ***Le Lavandou****, Le Muy,* ***Le Plan de Grasse****,* ***Le Plan du Castellet****,* ***Le Rouret****,* ***Le Tinet****, Mandelieu,* ***Marseille****,* ***Menton****,* ***Monaco****, Montauroux,* ***Mouans-Sartoux****,* ***Mougins****,* ***Nice****, Ollioules, Pégomas,* ***Peymeinade****,* ***Pignans****,* ***Plascassier****,* ***Puget-Théniers****,* ***Roquebrune Cap Martin****, Roquebrune-sur-Argens, Roquefort-la-Bédoule,* ***Saint-André-de-la-Roche****,* ***Saint-Cézaire-sur-Siagne****,* ***Saint-Cyr-sur-Mer****,* ***Saint-Laurent-du-Var****,* ***Saint-Sauveur-sur-Tinée****,* ***Saint-Paul-de-Vence****,* ***Sanary-sur-Mer****,* ***Saorge****,* ***Signes****,* ***Six-Fours-les-Plages****,* ***Solliès-Pont****,* ***Tende****, Toulon,* ***Valbonne****,* ***Vallauris****,* ***Vidauban****,* ***Villeneuve-Loubet****.*

RFF-PACA-Bilan Consultation ZPP-A4.indd 40 12/02/15 10:37

1.2.1 PAR LE BIAIS DU SITE INTERNET

1.2.1.1 | Une forte attractivité du site projet www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr

A partir de mi-mai, la fréquentation du site internet, qui s'élevait en moyenne à 100 visites par jour depuis janvier, a plus que doublé pour atteindre 222 visites quotidiennes en moyenne sur la période.

Cette fréquentation est très proche de celle constatée lors de la première phase de consultation, sur la priorité 1.

Sur la période de consultation, le site a connu **7 340 visites dont 5 854 visiteurs différents** et 75% de nouveaux visiteurs. Si les visiteurs proviennent à 64% de la Région PACA, ceux d'Ile de France, qui représentent 20%, et de Rhône-Alpes (5%) sont en hausse. Ceci pourrait être lié à la décision ministérielle concernant la priorité 1 qui est intervenue juste avant le démarrage de la consultation et qui a été largement reprise au niveau national.

3 pics de visites ont été constatés :

- le 16 mai, avec 492 visites, vraisemblablement suite à un article de La Marseillaise consacré aux propositions de l'association TGV Développement Var Nice Côte d'Azur ;
- le 19 mai, avec 418 visites, résultant probablement de la conférence de presse de l'association Stop LGV Sud Sainte-Baume ;
- le 9 juin, avec 491 visites, suite à l'article de Var Matin intitulé « Les anti-LGV restent mobilisés dans l'ouest Var », dans lequel l'association Stop LGV Sanary invitait le public à participer à la consultation. Cet article a, à lui seul, provoqué 70% des visites ce jour là.

La durée des visites a été de l'ordre de 5 minutes, soit en légère hausse par rapport à la précédente phase de consultation.

23 330 pages ont été vues au total, dont la consultation se répartit comme suit :

Page ***« Accueil »***	**5 404 vues**	**23%**
Page ***« Une ligne nouvelle à réaliser par étapes »***	**2 576 vues**	**11%**
Page ***« Donnez votre avis »***	**2 318 vues**	**10%**
Page ***« Cartes »***	**1 521 vues**	**6,5%**
Page ***« Plus de mobilité entre Aubagne et l'aire toulonnaise »***	**1 189 vues**	**5%**
Page ***« Plus de mobilité entre le Muy et la Siagne »***	**888 vues**	**4%**

Le site internet a été réellement utilisé comme vecteur d'expression, la page « Donnez votre avis » ayant été consultée deux fois plus souvent que lors de la première phase de consultation.

En ce qui concerne les sources, les internautes ont d'abord accédé au site via Google, à partir duquel sont réalisés 40% des visites. Les mots clés les plus fréquemment utilisés sont « LGV PACA », « Ligne nouvelle PACA », « tracé lgv paca » et « ligne nouvelle Provence Côte d'Azur ».

Les accès directs ont représenté 26% des visites.

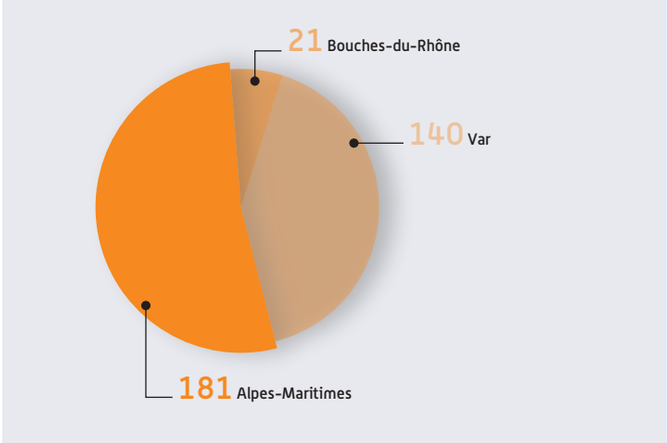
Le site rff.fr a, quant à lui, été à la source de 3% des visites.
La presse a joué un rôle déterminant, avec Var Matin, en tête des sites référents, notamment avec son article du 9 juin. On peut également citer ouest Var (article « Sanary-LGV PACA attention danger ») et Webtimemedia (article « Ligne nouvelle Cannes-Grasse-Nice, la zone de passage est arrêtée ») qui ont engendrés respectivement 98 et 91 visites.

Il faut également noter que les liens mis en place sur les sites internet de la CCI Nice Côte d'Azur et des villes de Fréjus, Biot, le Muy, Aubagne, Bandol et le Beausset, ont bien fonctionné, provoquant plus de 450 visites au total.

Enfin, le forum Sarah a continué à être actif et les échanges sur Facebook et Twitter ont été à la source de près de 1% des visites.

1.2.1.2 | 342 avis exprimés sur le site www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr

Au 13 juin, 342 avis et remarques ont été envoyés au maître d'ouvrage par le biais de la page « Donnez votre avis » du site internet, selon la répartition suivante :



Si la participation des Bouches-du-Rhône a été très faible (6% des avis), celles des Alpes-Maritimes et du Var ont été beaucoup plus importantes.

Il faut noter la forte mobilisation de la CCI Nice Côte d'Azur qui a permis de recueillir 135 avis, soit les ¾ des avis du département. Ces avis représentent à eux seul plus de 900 entreprises et près de 40.000 salariés.

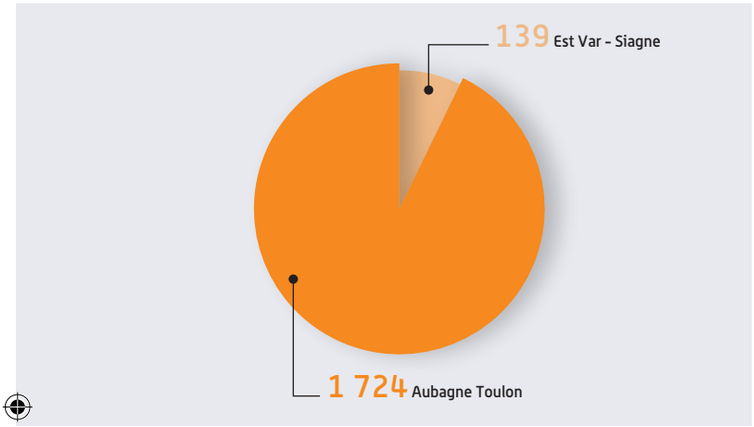
Par ailleurs, 181 personnes ont répondu à la mini-enquête du site internet.

RFF-PACA-Bilan Consultation ZPP-A4.indd 41 12/02/15 10:37

1.2.2 PAR LE BIAIS DES CARTES T

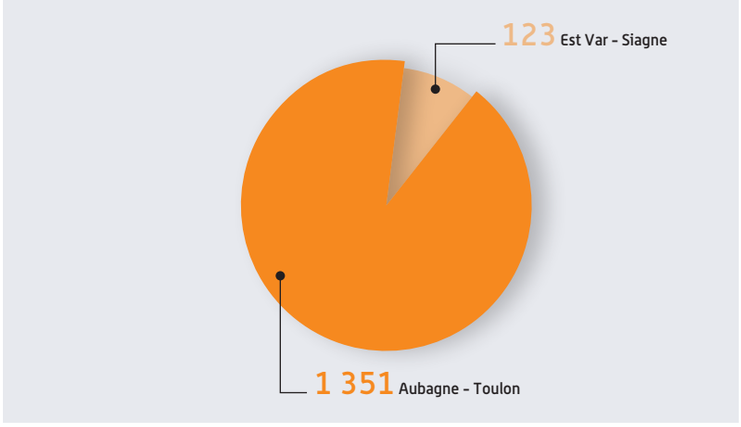
1 863 cartes T ont été retournées au maître d'ouvrage, dont 92,5% sur la section Aubagne - Toulon. Ce chiffre très important s'explique par l'importante mobilisation des associations varoises qui ont notamment souhaité remettre plus de 957 cartes T en mains propres au maître d'ouvrage.

Dans le secteur de Sud Sainte-Baume notamment, les cartes T ont été largement utilisées dès leur mise à disposition dans les mairies et établissements recevant du public. Certaines de ces mairies ont même dupliqué la documentation pour répondre aux questions d'un nombre important d'administrés.



1.2.2.1 | Cartes T : 1474 avis « personnalisés » exprimés

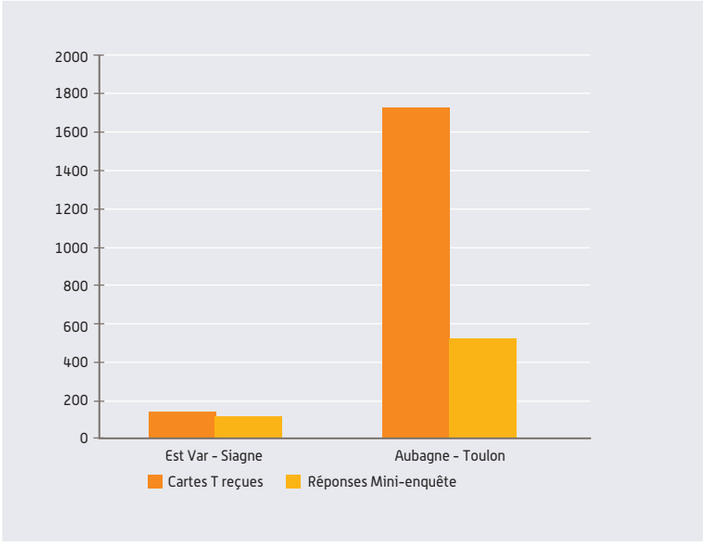
Sur les 1863 cartes T reçues, 80% comportaient des avis différents personnalisés. En effet, 330 autres cartes T étaient des photocopies d'avis et enfin 59 ne contenaient que les réponses à la mini-enquête.



1.2.2.2 | Mini-enquête

Sur les 1863 cartes T retournées au maître d'ouvrage, 34% des personnes ont répondu à la mini-enquête, soit 642 réponses.

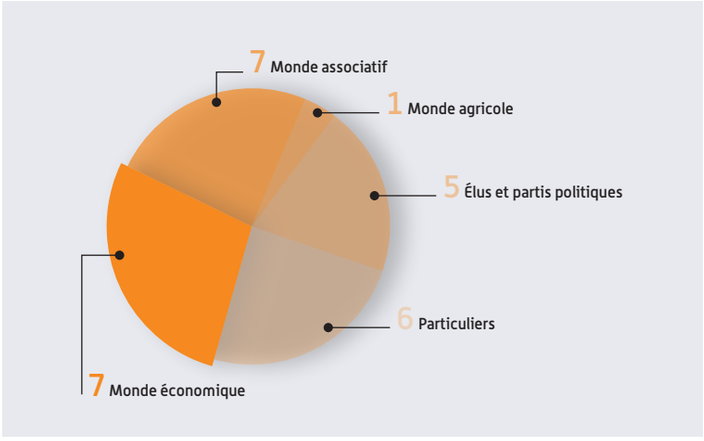
Ces réponses à la mini-enquête sont néanmoins très différentes pour chacune des deux sections Est Var - Siagne et Aubagne - Toulon.



Ainsi, 86% des personnes ayant retourné leur carte T sur la section Est Var - Siagne ont également répondu à la mini-enquête, contre 30% seulement sur la section Aubagne-Toulon.

1.2.3 PAR LE BIAIS DES DÉLIBÉRATIONS, CONTRIBUTIONS ET MOTIONS

Le maître d'ouvrage a collecté 26 contributions, délibérations et motions durant la période de consultation.



RFF-PACA-Bilan Consultation ZPP-A4.indd 42 12/02/15 10:37

- Monde économique : CCI Côte d'Azur/UPE 06, CCI du Var, CCI Marseille Provence, CCI Région, UPE 13, Entreprise B. Bronzo, Parc d'activités de Gémenos ;

- Monde agricole : Chambre d'Agriculture du Var ;

- Monde associatif : TGV Développement Var Nice Côte d'Azur, Stop Nuisances Cuers, Stop LGV sud Sainte-Baume, Collectif Est-Var, 3PNC, Toulon Avenir, Toulon Var Déplacements ;

- Élus et politiques : Mairie de Mandelieu, Section CASA du PCF, Communauté de Communes Sud Sainte-Baume, Mairie d'Evenos, Mairie du Beausset ;

- Particuliers : Rémi Quinton (auteur de 4 contributions pour les Alpes-Maritimes et d'une contribution pour le Var), Paul Ursat (auteur d'une contribution pour le Var).

Tous ces documents sont fournis en annexe du présent bilan.

1.3 ASSEZ PEU DE RETOMBÉES PRESSE

Concernant la consultation des élus, seul le comité territorial du Var, à l'occasion duquel les associations ont organisé un rassemblement, a donné lieu à 3 articles (dans Var Matin et sur le blog de Bandol). Deux articles ont été consacrés à la manifestation en tant que telle, le troisième au compte-rendu que les élus du Beausset, présents au comité territorial, en ont fait lors de leur conseil municipal suivant.

L'ouverture de la phase d'information et de consultation, annoncée par l'envoi du communiqué de presse, a donné lieu à deux articles, dans la Marseillaise et Les Petites Affiches des Alpes-Maritimes, et a été reprise sur les sites internet, notamment économiques et associatifs.

Durant le mois de consultation, 6 articles sont parus dans la Marseillaise, La Provence, Le Moniteur, Var Matin et En Pays Varois. A l'exception de l'article du Moniteur, qui informait sur la période de consultation, les 5 autres articles donnaient la parole aux associations contestant la consultation et appelant à la mobilisation contre le projet.

RFF-PACA-Bilan Consultation ZPP-A4.indd 43 12/02/15 10:37

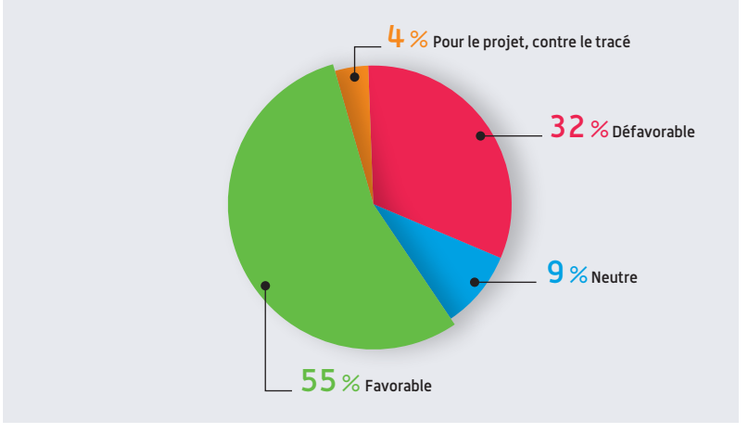
#02 LE BILAN QUALITATIF DE LA CONSULTATION

On constate que les différents supports mis à disposition du public pour donner son avis ont été utilisés pour parler de choses différentes :

- les avis exprimés par le biais du site internet et dans 70% des contributions du monde économique portent d'abord sur la réalisation de la priorité 2 dans son ensemble ;
- les avis portés sur les cartes T de la section Est Var - Siagne et dans les contributions de politiques, élus, associations et particuliers des Alpes-Maritimes traitent avant tout du service ferroviaire et de la section Est Var - Siagne ;
- les avis retournés sur les cartes T de la section Aubagne - Toulon, dans les contributions du monde associatif varois et dans celles d'acteurs des Bouches-du-Rhône concernent principalement la réalisation de la ligne nouvelle dans l'ouest du Var.

C'est pourquoi, le bilan qualitatif est présenté en 3 parties : la priorité 2, la section Est Var - Siagne et la section Aubagne - Toulon.

2.1 LA PRIORITÉ 2 ATTENDUE PAR LE MONDE ÉCONOMIQUE ET PAR 55 % DES AVIS EXPRIMÉS SUR LE SITE



Aux 55% d'avis favorables émis sur le site internet s'ajoutent les 5 contributions des CCI et UPE des trois départements.

Les 4% de personnes favorables au projet mais opposées au tracé privilégient un tracé nord, le long de l'A8.

Les résultats divergent cependant d'un département à l'autre : les habitants des Alpes-Maritimes soutiennent à 86% la priorité 2, tandis que ceux du Var s'y opposent à 76%.

Les arguments avancés par les personnes qui se déclarent, sur le site internet, favorables au projet sont :

- la saturation routière qu'un service ferroviaire de qualité permettrait de limiter ;
- l'inaccessibilité du territoire, et notamment des Alpes-Maritimes, qui, aujourd'hui, freine le développement économique et à laquelle la ligne nouvelle pourrait apporter une réponse ;
- les aspects environnementaux et le développement de modes de transports moins polluants.

10 avis insistent sur l'**urgence de la réalisation** de la Ligne Nouvelle et demandent à ce que les études, notamment sur la section Est Var - Siagne, soient accélérées. Ces avis sont partagés par les contributions du monde socio-économique.

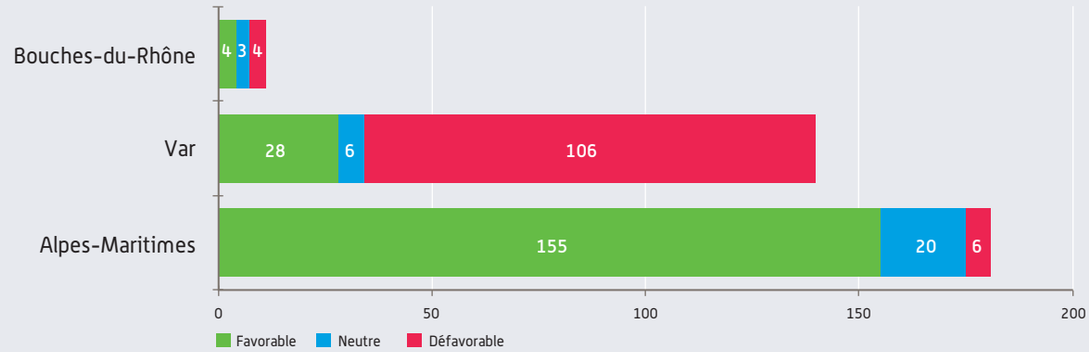
L'environnement est le premier argument avancé par les personnes qui s'opposent au projet. En effet, ceux-ci considèrent la réalisation de la Ligne Nouvelle comme un « désastre environnemental », en ce qu'elle traverserait des zones à forts enjeux écologiques.

Vient ensuite le **coût** de la priorité 2, considéré comme « prohibitif », surtout en période de crise et avec un niveau d'endettement déjà trop important, immédiatement suivi par l'opposition « historique » au projet de LGV.

Les résultats de la mini-enquête réalisée par le biais du site internet confirment exactement l'expression des avis émis sur ce même site. En effet, 55% des personnes déclarent quelles serait prêtes à prendre le train tous les jours ou de temps en temps si elles disposaient de davantage de trains, avec des temps de parcours plus courts.

Il est à noter que 94% des personnes ayant répondu à l'enquête sont différentes de celles ayant laissé un avis.

RFF-PACA-Bilan Consultation ZPP-A4.indd 44 12/02/15 10:37



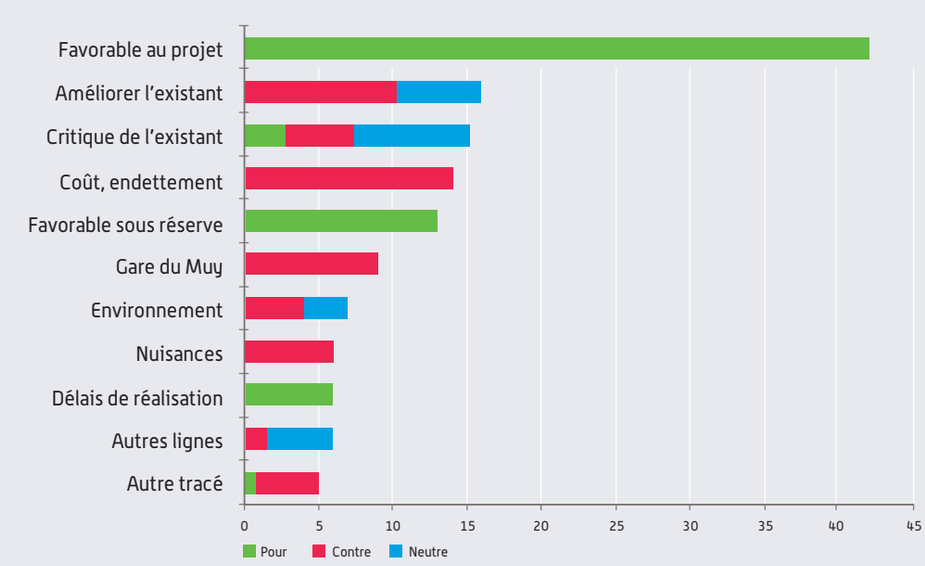
2.2 SECTION EST VAR – SIAGNE : LES ACTEURS DES ALPES-MARITIMES ET 53% DES CARTES T FAVORABLES À SA RÉALISATION

La réalisation de la Ligne Nouvelle sur la section entre l'Est Var et la Siagne est soutenue par l'ensemble des élus et acteurs des Alpes-Maritimes ayant, soit participé aux commissions consultatives ou comités territoriaux, soit rédigé une contribution.

Les avis des personnes ayant retourné leur carte T sur cette section sont plus partagés puisque 53% seulement sont favorables au projet. Par ailleurs, une contribution d'une association située dans l'est du Var s'oppose à la réalisation de cette section.

Les résultats de la mini-enquête, à laquelle ont répondu 86% des personnes ayant retourné une carte T, confortent ces avis. En effet, 72% des personnes ayant répondu déclarent qu'elles seraient prêtes à prendre le train tous les jours s'il leur permettait de faire Le Muy-Sophia en 15 minutes et 81% si elles avaient un train toutes les 15 minutes entre l'est du Var et les Alpes-Maritimes.

Les **11 premières thématiques abordées** dans les cartes T de la section **Est Var - Siagne**, et évoquées par au moins 5 personnes, sont présentées dans le schéma ci-dessous.



Nota : Les personnes s'étant exprimées sur l'une ou l'autre des thématiques, se sont soit déclarées favorables au projet (représentation en vert), soit opposées au projet (représentation en rouge) ou n'ont pas donné d'avis sur le projet, ne traitant que de la thématique (représentation en bleu).

RFF-PACA-Bilan Consultation ZPP-A4.indd 45 12/02/15 10:37

34% des personnes ayant retourné leur carte T s'expriment directement **en faveur du projet ou de la ZPP** tel qu'ils sont présentés sur cette section : « très bon projet », « belle initiative »... Les premières raisons mises en avant sont l'augmentation du nombre de trains, notamment en heure de pointe, et la réduction des temps de parcours.
A ces personnes d'emblée favorables au projet, s'ajoutent les 10% qui **l'approuvent mais sous condition** : ils soutiennent la réalisation de la Ligne Nouvelle dès lors que celle-ci améliorera le fonctionnement du réseau existant, qu'elle ne nuira ni aux riverains ni à l'environnement ou qu'elle facilitera l'intermodalité.

Près de 5% des avis portent sur l'urgence du projet : ces personnes souhaiteraient voir les **délais de réalisation réduits** (« 2030, c'est trop long », «il était temps », « le plus tôt possible »). Cette thématique est également au cœur de 3 contributions, émanant des Alpes-Maritimes et de l'association TGV Développement.

Les deuxième et troisième thématiques abordées le plus fréquemment, sur le quart des cartes T, concernent **les services ferroviaires actuels, largement critiqués**. **Plus de 60% des personnes qui demandent une amélioration du réseau** en font une priorité, à réaliser avant, ou en lieu et place, de la Ligne Nouvelle. Les autres demandent cette amélioration, sans s'exprimer sur la Ligne Nouvelle. Parmi les 15 personnes qui **critiquent le réseau**, la moitié limite son avis au constat des dysfonctionnements actuels (retards, suppression de trains, grèves, inconfort...), le tiers remet en question la capacité à réaliser le projet de Ligne Nouvelle compte tenu de l'incapacité à gérer le réseau existant et une minorité espère que le projet conduira à résoudre les problèmes rencontrés actuellement.

Il faut noter que sur cette section, seules deux personnes émettent un avis défavorable (« je suis contre ») sans l'argumenter. Après l'amélioration en priorité du réseau existant, la principale raison d'opposition au projet, avancée sur 11% des avis, **réside dans son coût et son financement**. Compte tenu de la période de crise actuelle et du niveau d'endettement du pays et de RFF, ces personnes considèrent que ce n'est pas le moment de lancer un grand projet aussi coûteux et qu'il sera difficile, voire impossible, de le financer.

Le second argument contre le projet est **la gare du Muy**, avancé sur 7% des cartes T : ces riverains, qui indiquent subir déjà les nuisances de l'autoroute A8, craignent que cette gare n'accroisse le trafic automobile sur le secteur et ne transforme le Muy « en carrefour routier et ferroviaire ».

Puis viennent les **nuisances** (bruit, expropriation) et les **dégâts environnementaux** (« cette ZPP n'occulte pas les risques naturels ») que pourraient générer les travaux de réalisation de la Ligne Nouvelle. Ils sont évoqués au total à 11 reprises.

6 personnes émettent des avis sur **d'autres lignes** (Monaco-Nice, Brignoles-Carnoules, Draguignan-Grasse, Toulon-Hyères...), n'exprimant pas, dans leur majorité, d'avis sur le projet.

Enfin, le dernier item porte sur d'autres **propositions de tracé** : dans 80% des cas, les personnes rejettent le projet dès lors qu'il serait réalisé sur la ZPP présentée et proposent dans leur majorité un tracé le long de l'A8, sans passer par Toulon. Une contribution de la part d'un particulier des Alpes-Maritimes, qui soutient par ailleurs le projet, demande également un tracé par Brignoles.

2.3 SECTION AUBAGNE-TOULON : LES ASSOCIATIONS VAROISES ET 89 % DES CARTES T RETOURNÉES, ESSENTIELLEMENT DEPUIS LE VAR, OPPOSÉS AU PROJET

Le projet de Ligne Nouvelle est rejeté par 90% des mairies, associations et particuliers varois ayant soumis des contributions, délibérations ou motions, ainsi que par 89% des personnes ayant retourné une carte T sur la section Aubagne-Toulon. Il faut toutefois noter que la réalisation de cette section est soutenue par les élus du Var et des Bouches-du-Rhône présents aux commissions consultatives et par l'Association Toulon Avenir.

Il est à noter une évolution des retours durant le mois de la consultation :

- les premières cartes T retournées étaient des originaux et provenaient vraisemblablement de la distribution en gares, faite auprès des usagers du train. Sur ces cartes T, les avis exprimés vis-à-vis du projet étaient partagés entre pour et contre et les réponses à la mini-enquête fournies dans 95% des cas ;
- les cartes T suivantes étaient, presque exclusivement des photocopies, distribuées par les associations, auprès des habitants situées dans la zone de passage préférentielle ou à proximité et ce, principalement dans le secteur de Sud Sainte-Baume, au cœur de la contestation contre le projet de LGV PACA lors des étapes précédentes de concertation. Dès lors, les avis étaient unanimement négatifs et la mini-enquête beaucoup moins utilisée, si ce n'est pour indiquer une préférence pour la voiture.

On retrouve donc l'opposition classique entre utilisateurs et riverains.

RFF-PACA-Bilan Consultation ZPP-A4.indd 46 12/02/15 10:37

Sur les 525 personnes ayant répondu à la mini-enquête, 34% déclarent qu'elles prendraient le train tous les jours si elles en avaient un toutes les 30 minutes depuis Aubagne ou l'aire toulonnaise vers Marignane et 28% seulement si elles avaient un train toutes les 10 minutes entre La Seyne et La Pauline.

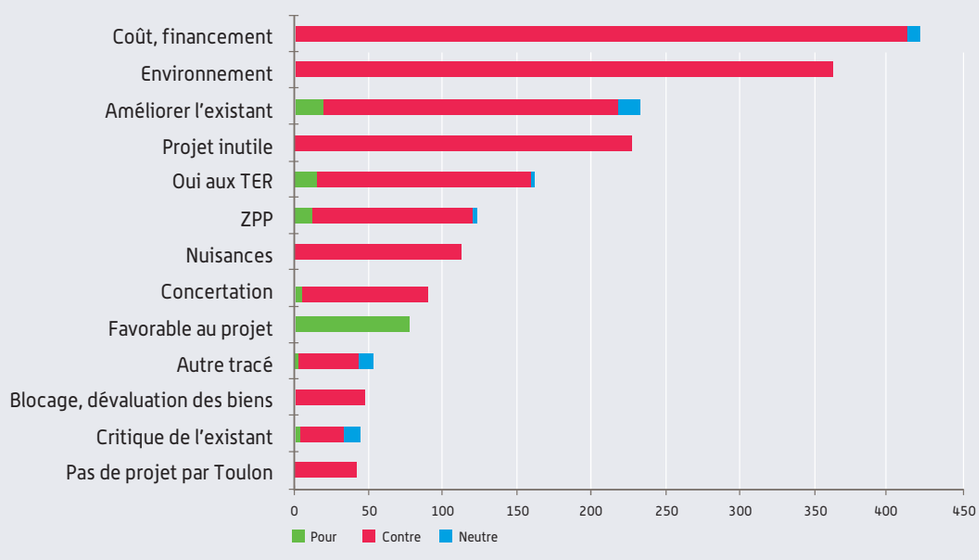
Au-delà du rejet pur et simple du projet, toujours assimilé, dans le Var, à la LGV PACA (35% des cartes T reçues portent, seule ou commentée, la mention « Non », « Non à la LGV », « ~~LGV~~ », « Non à la LN » ou « Ni ici, ni ailleurs »), les **13 premières thématiques abordées**, et évoquées sur au moins 40 cartes T, sont présentées dans le graphique ci-dessous.

La première raison de refuser le projet est, comme sur la section Est Var - Siagne d'ailleurs, **le coût**, jugé trop élevé par 32% des personnes s'étant exprimées (« gouffre financier », « dispendieux »), ainsi que par les motions et délibérations des communes. Il ressort des avis exprimés qu'il est inimaginable aujourd'hui de vouloir réaliser un tel investissement, surtout compte tenu de l'état des finances publiques et ces personnes déclarent ne pas vouloir « endetter les générations futures ». A la question du coût, s'ajoute celle du financement : nombreux sont ceux qui craignent, et refusent, de voir leurs impôts augmenter, d'autant qu'ils jugent que le projet ne répond pas à leurs besoins.

En effet, 17% des personnes estiment que le projet est **inutile** (« sans intérêt », « pourquoi faire ? », « n'en vaut pas la chandelle ») et qu'il ne bénéficiera qu'aux lobbies (« grands industriels ») et à « 10% de la population », autrement dit aux usagers du TGV. Le « modèle TGV » est d'ailleurs contesté sur près de 30 cartes T.

Le projet étant toujours perçu comme une ligne à grande vitesse, il est quasiment systématiquement mis en opposition à **l'amélioration du réseau existant** et à **l'accroissement du nombre de TER**. En effet, qu'il s'agisse des 17% de personnes qui demandent une modernisation de la ligne Marseille-Toulon ou des 12% qui souhaitent en priorité plus de transports en commun, pratiquement tous pensent que les investissements consacrés à la Ligne Nouvelle se feront au détriment des TER et de l'amélioration des services proposés. A l'échéance lointaine de réalisation du projet, ils opposent le besoin d'une amélioration rapide, dès « aujourd'hui », du service ferroviaire. Comme sur la section Est Var - Siagne, le constat de la piètre qualité du service ferroviaire offert induit une méfiance vis-à-vis du maître d'ouvrage. On peut noter ainsi que 30 personnes font référence à l'actualité ferroviaire concernant les longueurs de quais et la largeur des rames.

Figurant sur 27% des avis exprimés, ainsi que dans les motions et délibérations des communes, les effets du projet sur **l'environnement** (« saccage des terres et paysages ») arrivent en seconde position des arguments avancés pour contester le projet. La préservation des paysages, faisant la richesse du Var, ainsi que a problématique de la ressource en eau sont fréquemment évoquées, y compris dans les contributions émises par les associations et particuliers varois, ainsi que dans les deux contributions émises par une entreprise et un parc d'activité des Bouches-du-Rhône. La Chambre d'Agriculture du Var demande quant à elle à être associée aux études d'évaluation non seulement de la perte de foncier agricole, mais également des incidences du projet sur le fonctionnement des exploitations et de l'ensemble de la filière.



Nota : Les personnes s'étant exprimées sur l'une ou l'autre des thématiques, se sont soit déclarées favorables au projet (représentation en vert), soit opposées au projet (représentation en rouge) ou n'ont pas donné d'avis sur le projet, ne traitant que de la thématique (représentation en bleu).

RFF-PACA-Bilan Consultation ZPP-A4.indd 47 12/02/15 10:37

La **ZPP**, qui a été largement approuvée par les élus et institutions membres des comités territoriaux, est cependant refusée, par plus de 87% des personnes s'étant exprimées sur ce sujet, ainsi que dans les motions et délibérations des communes de Sud Sainte-Baume. Cette opposition, si elle est souvent réduite à « non à la ZPP », est à mettre en regard des **propositions de tracés**. Une ligne qui longerait l'A8 vers Aix, avec ou sans descente via Brignoles, est souvent privilégiée au **passage par Toulon**, considéré comme « sans valeur ajoutée», en raison du faible gain de temps de parcours offert aux Niçois. Ainsi, une quarantaine d'avis refuse, soit la création d'une gare TGV à Toulon, soit une arrivée de la Ligne Nouvelle à Toulon, soit la réalisation d'un tunnel sous Toulon. A noter cependant, la création d'une gare TGV/TER à Signes est proposée dans une contribution associative et dans quelques avis.

Les **nuisances**, le « bétonnage » et la perte de qualité de vie sont également des arguments mis en avant dans 8% des avis, en particulier dans le secteur du Beausset et d'Aubagne.

La **concertation**, si elle est appréciée par une très faible minorité, est remise en cause dans 7% des avis. Ceci s'explique notamment par le décalage entre la date de consultation, 2014, et l'échéance de réalisation de la priorité 2 du projet, 2050[2] : en effet, un certain nombre de personnes se demandent quelle peut être l'utilité d'une consultation réalisée 35 ans avant la date effective de mise en service. La concertation est par ailleurs jugée insuffisante, certaines personnes ayant souhaité qu'elle soit élargie à l'ensemble du département du Var, ntamment à l'ensemble des communes de Sud Sainte-Baume. De plus elle est également jugée « faussée » dans certains avis exprimés, en ce que les questions posées dans la mini-enquête seraient « tendancieuses ».

Seul 6% des personnes ayant retourné leur carte T s'expriment directement **en faveur du projet** qu'elles jugent utile, voire indispensable. Ces avis ont, dans leur quasi intégralité, été reçus au démarrage de la consultation, immédiatement suite à la distribution en gares et proviennent donc pour l'essentiel des usagers du train.

Vient enfin la question **du risque de la dévaluation des biens immobiliers et actifs** que craignent 3% des personnes ayant retourné leur carte T.

[2]L'objectif de réalisation de la priorité 1 est avant 2030 ; celui de la priorité 2 entre 2030 et 2050.

RFF-PACA-Bilan Consultation ZPP-A4.indd 48 12/02/15 10:37

#03 LES PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS DE LA CONSULTATION POUR LE PROJET

La consultation avait pour but de recueillir les avis des élus et du public sur le projet et la zone de passage préférentielle à l'intérieur de laquelle serait recherché, en phase 2 des études, le meilleur tracé.

Comme en témoignent les comptes-rendus des réunions, les nombreux avis reçus par le maître d'ouvrage et le présent bilan, la consultation a effectivement permis au public qui souhaitait le faire de s'exprimer sur le projet et a produit des enseignements significatifs.

3.1 LA PRIORITE 2 PLÉBISCITÉE PAR LES SOCIO-ÉCONOMIQUES

Que ce soit à travers les contributions des CCI et UPE ou la très forte mobilisation des entreprises et syndicats professionnels, en particulier des Alpes-Maritimes et dans une moindre mesure du Var, **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.

3.2 UN FINANCEMENT DU PROJET À ÉCLAIRER

La première source d'inquiétude, voire de rejet du projet pour un grand nombre d'avis exprimés, porte sur son coût et son financement. 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 par les communications sur l'endettement de RFF, dans le cadre de la réforme ferroviaire. Des réponses aux questions sur les modalités de financement devront être apportées.

3.3 LES AMÉLIORATIONS DE L'EXISTANT, PRÉVUES DANS LE CADRE DU PROJET, À EXPLICITER

À cette crainte s'ajoute, dans le Var, 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, l'ensemble des usagers considère la modernisation du réseau comme une priorité, à réaliser au plus tôt.

Les **bénéfices apportés par la réalisation de la Ligne Nouvelle sur le transport du quotidien semblent donc ne pas avoir été compris** dans le Var. Le public est en effet nombreux à demander plus de TER et des TER plus fiables, tout en se prononçant contre le projet, qu'il assimile, dans la plupart des cas, à la seule grande vitesse. Des explications approfondies sur les aménagements du réseau existant, prévus dans le cadre du projet, et l'intérêt d'un doublet de lignes, apparaissent nécessaires.

3.4 LA SECTION EST VAR - SIAGNE

3.4.1 DES ÉTUDES À ACCÉLÉRER

Parmi les personnes s'étant exprimées 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.

RFF-PACA-Bilan Consultation ZPP-A4.indd 49 12/02/15 10:37

3.4.2 UNE INTERMODALITÉ PRÉALABLE À LA RÉALISATION DE LA GARE EST VAR

La réalisation d'une gare nouvelle au Muy est aujourd'hui redoutée par les habitants de la commune qui craignent, à cause du trafic routier que cette gare pourrait générer, qu'elle accroisse les difficultés de déplacement sur ce secteur. Pour être mieux approprié, **ce pôle d'échanges doit donc être présenté dans un cadre plus large d'intermodalité avec d'autres projets de transport en commun portés par le territoire**.

3.4.3 UN CADRE DE VIE À RESPECTER

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**.

3.5 LA SECTION AUBAGNE - TOULON

3.5.1 UNE ZPP CONTESTÉE DANS LE SECTEUR SUD SAINTE-BAUME

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 qu'en serait le positionnement, un bon nombre de personnes, et de communes de Sud Sainte-Baume et d'associations, y compris des Alpes-Maritimes, proposent d'autres tracés en ce qu'ils seraient, selon eux, moins coûteux, qu'ils offriraient des temps de parcours plus intéressants aux Azuréens et assureraient de meilleures dessertes pour le Centre Var.

Une étude permettant la réalisation d'une gare TGV/TER à Signes, est également demandée.

3.5.2 UN ENVIRONNEMENT ET UN CADRE DE VIE À PRÉSERVER

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, tant sur les cartes T que dans les contributions retournées, concernant des zones protégées qui ne figureraient pas sur la ZPP (Maison de la Nature des Quatre Frères, Espace naturel sensible du Beausset...), la préservation de la ressource en eau ou encore les risques géologiques liés à la réalisation de tunnels. Des garanties sont donc attendues par une large fraction du public.

Comme dans l'est du Var, **l'impact du projet sur le cadre et la qualité de vie**, le « calme varois », est également un facteur de rejet important du projet. Les mesures de réduction des nuisances, ainsi que les modalités de réalisation de la section de Ligne Nouvelle devront être détaillées.

3.5.3 DES MESURES CONSERVATOIRES À PRÉCISER

Enfin, l'horizon lointain du projet et le risque de baisse de la valeur des biens immobiliers et actifs sur plusieurs décennies qu'il pourrait engendrer, suscitent de vives inquiétudes. Il sera important de présenter, dans les meilleurs délais, les mesures conservatoires envisagées afin de répondre aux préoccupations exprimées.

RFF-PACA-Bilan Consultation ZPP-A4.indd 50 12/02/15 10:37

CONCLUSION DE LA CONSULTATION SUR LA PRIORITÉ 2

Les enseignements de la consultation réalisée d'avril à juin 2014 sur les sections relevant de la priorité 2 sont particulièrement contrastés.

Le public et les acteurs associatifs situés à l'ouest de l'agglomération toulonnaise et à l'est des Bouches-du-Rhône rejettent toujours majoritairement un projet dont la dimension grande vitesse et le coût sont critiqués ainsi que toute zone de passage située entre Aubagne et Toulon. Une minorité réclame des adaptations de la ZPP, des garanties en matière de protection de l'environnement et des mesures conservatoires concernant le foncier.

Le public et les acteurs économiques situés à l'est du Var et dans les Alpes-Maritimes plébiscitent un projet de transport équilibré, facteur de développement économique, ainsi qu'une zone de passage préférentielle à l'intérieur de laquelle sera recherché le meilleur tracé entre la Siagne et l'est du Var durant la phase 2 des études préalables à l'enquête d'utilité publique.

La seconde phase d'études devra permettre d'approfondir ces demandes en concertation avec l'ensemble des parties prenantes et le public.

RFF-PACA-Bilan Consultation ZPP-A4.indd 51 12/02/15 10:37

ANNEXES

(Les annexes sont remises sur cédérom accompagnant ce dossier)

PARTIE 1 :
Cadre et dispositif de la consultation

1 - DÉCISION MINISTÉRIELLE DU 21 OCTOBRE 2013

2 - DÉCISION MINISTÉRIELLE DU 7 MAI 2014

3 - COMMUNIQUÉ DE PRESSE DU COPIL DU 23 SEPTEMBRE 2013

4 - OUTILS D'INFORMATION ET DE RELATIONS PRESSE

4.1 - Le présentoir

4.2 - La plaquette projet

4.3 - Les 3 plaquettes « Priorité aux trains du quotidien à ... »

4.4 - Les 4 fiches ZPP

4.5 - Les 2 e-mailings

4.6 - Les cartes T

4.7 - Les annonces presse

4.8 - Les spots radio

4.9 - Communiqué de presse de la priorité 2

PARTIE 2 :
Bilan de la consultation sur la priorité 1

1 - COMPTES-RENDUS DES RÉUNIONS

1.1 - COLAC

1.2 - CoTer 06

1.3 - CoTer 13

2 - TABLEAUX DES AVIS ÉMIS

2.1 - Avis site Internet

2.2 - Cartes T (06)

2.3 - Cartes T (13)

2.4 - Avis e-mailing

2.5 - Enquête site

3 - CONTRIBUTIONS, DÉLIBÉRATIONS, MOTIONS :

3.1 - Délibération de la CASA

3.2 - Délibération de Valbonne Sophia Antipolis

3.3 - Délibération de Biot

3.4 - Motion de St-Laurent-du-Var

3.5 - Motion de TGV Développement Var Nice Côte d'Azur

3.6 - Contribution des Amis du Rail Azuréen

3.7 - Contribution de la CCI Côte d'Azur

3.8 - Contribution de la CCIR PACA

3.9 - Contribution de l'UIMM

RFF-PACA-Bilan Consultation ZPP-A4.indd 52 12/02/15 10:37

3.10 - Contribution de l'UPE06
3.11 - Contribution de Région Verte - Adhec et FNE06
3.12 - Contribution de FNE PACA et FNE13
3.13 - Contribution du Gir Maralpin
3.14 - Contribution de Stop LGV Sanary
3.15 - 3 Contributions de Rémi Quinton

PARTIE 3 :
Bilan de la consultation sur la priorité 2

1 - COMPTES-RENDUS DES COMITÉS TERRITORIAUX

1.1 - CoTer 13
1.2 - CoTer 83
1.3 - CoTer 06

2 - TABLEAUX DES AVIS ÉMIS

2.1 - Avis site Internet
2.2 - Cartes T Aubagne - Toulon
2.3 - Cartes T Est Var - Siagne
2.4 - Enquête site

3 - CONTRIBUTIONS ET MOTIONS

3.1 - Contribution de la CCI Côte d'Azur / UPE 06
3.2 - Contribution de la CCI du Var
3.3 - Contribution de la CCI Marseille Provence
3.4 - Contribution de la CCIR PACA
3.5 - Contribution de l'UPE13
3.6 - Contribution de l'entreprise B. Bronzo
3.7 - Contribution du parc d'activités de Gémenos
3.8 - Contribution de la Chambre d'Agriculture du Var
3.9 - Contribution de TGV Développement Var Nice Côte d'azur
3.10 - Contribution de Stop Nuisances Cuers
3.11 - Contribution de Stop LGV Sud Sainte-Baume
3.12 - Contribution du Collectif Est Var
3.13 - Contribution de l'Association 3PNC
3.14 - Motion de Toulon Avenir
3.15 - Contribution Toulon Var Déplacements
3.16 - Contribution de la Section CASA du PCF
3.17 - Contribution de la Mairie de Mandelieu
3.18 - Motion de la Communauté de Communes Sud Sainte-Baume
3.19 - Motion de la Mairie d'Evenos
3.20 - Motion de la Mairie du Beausset
3.21 - 5 contributions de Rémi Quinton
3.22 - Contribution de Paul Ursat

GLOSSAIRE

3PNC : Association pour la Protection et la Promotion du Parc National des Calanques
ADHEC : Association de Défense des Habitants de l'est du Cros
CCI : Chambre de Commerce et d'Industrie
CCIR : Chambre de Commerce et d'Industrie Régionale
CASA : Communauté d'Agglomération de Sophia-Antipolis
DDTM : Direction départementale des Territoires et de la Mer
FNE : France Nature Environnement
MPM : Marseille Provence Métropole
NCA : Nice Côte d'Azur
TER : Train Express Régional
RFF : Réseau Ferré de France
UIMM : Union des Indutries et des Métiers de la Métallurgie
UPE : Union Pour les Entreprises
ZPP : Zone de Passage Préférentielle

RFF-PACA-Bilan Consultation ZPP-A4.indd 53 12/02/15 10:37

NOTES

RFF-PACA-Bilan Consultation ZPP-A4.indd 54 12/02/15 10:37

RFF-PACA-Bilan Consultation ZPP-A4.indd 55 12/02/15 10:37

Pour en savoir plus

www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr

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

KFH • 01/2015

RFF-PACA-Bilan Consultation ZPP-A4.indd 56 12/02/15 10:37