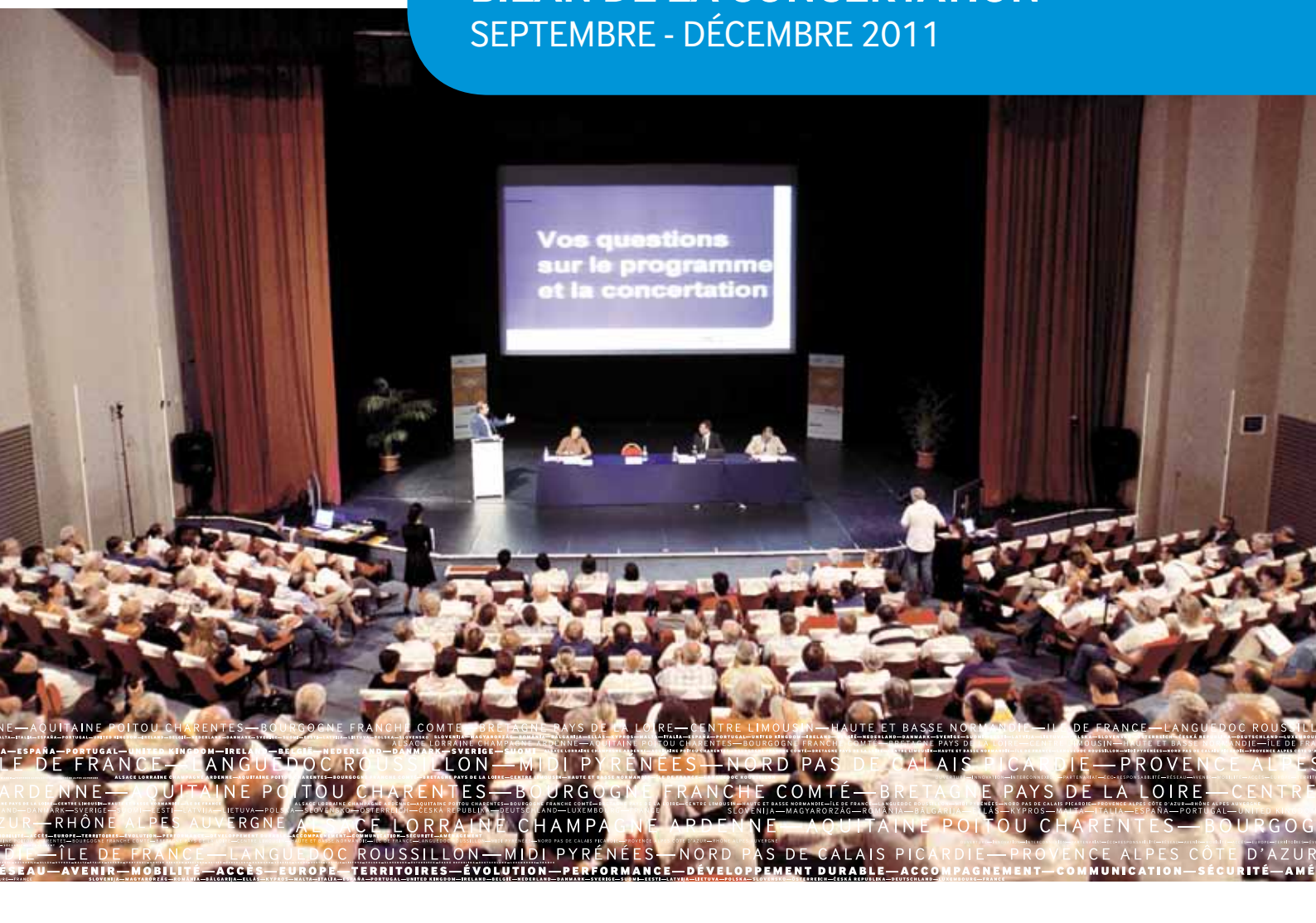
RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

LGV
Provence-Alpes-Côte d'Azur
GRAND PROJET FERROVIAIRE
SUD EUROPE MÉDITERRANÉE

BILAN DE LA CONCERTATION
SEPTEMBRE - DÉCEMBRE 2011



Pour en savoir plus :

www.lgvpaca.fr

Les études préalables à l'enquête d'utilité publique du projet LGV PACA sont financées par :

PRÉAMBULE

Ce document présente le bilan du maître d'ouvrage sur la concertation conduite, de septembre à décembre 2011, conformément aux articles L121-1 et L121-13-1 du code de l'environnement, pour accompagner la première phase des Etudes Préalables à l'Enquête d'Utilité Publique du projet de ligne à grande vitesse Provence-Alpes-Côte d'Azur (LGV PACA).

Ce bilan rappelle l'historique du projet, présente le cadre et le dispositif de concertation mis en place et synthétise les avis recueillis. Il propose enfin de mettre en lumière les principaux enseignements de la concertation pour le maître d'ouvrage.

Le présent bilan sur le déroulement et les résultats de la concertation est public et sera joint au Dossier d'Enquête d'Utilité Publique.

SOMMAIRE

AVANT-PROPOS 6

Du débat public à la décision du scénario des Métropoles du Sud 6
2011-2014 : 4 années d'études et de concertation pour définir le projet 6
2 phases d'études 7
Une concertation approfondie 7
Le projet porté à la concertation 10

1 LE DISPOSITIF D'INFORMATION ET DE CONCERTATION 13

1.1 DES INSTANCES DE SUIVI DE LA CONCERTATION 13
1.1.1 Le comité de la concertation 13
1.1.2 Le collège des acteurs 14
1.1.3 Les comités territoriaux 14
1.2 L'INFORMATION ET LE DIALOGUE AVEC LES ÉLUS 14
1.2.1 Les rencontres bi-latérales 14
1.2.2 Les commissions consultatives 15
1.2.3 Les e-mailings 15
1.3 L'INFORMATION ET LA PARTICIPATION DU PUBLIC 15
1.3.1 Les documents d'information 15
1.3.2 Le site Internet 17
1.3.3 Les expositions 18
1.3.4 L'information dans les médias 18
1.3.5 Les relations avec la presse 19
1.3.6 Les réunions publiques 19
1.4 LES GROUPES DE TRAVAIL AVEC LES ACTEURS 20
1.4.1 Les modalités de concertation : qui veut venir vient 20
1.4.2 Les 10 groupes de travail géographiques 20
1.4.3 Les groupes de travail thématiques 21

2 LE BILAN QUANTITATIF DE LA CONCERTATION 22

2.1 LES RETOMBÉES DANS LA PRESSE 23
2.2 LA PARTICIPATION AUX RÉUNIONS 24
2.2.1 Une participation globalement soutenue aux réunions publiques 24
2.2.2 Une forte mobilisation dans les groupes de travail 24
2.2.3 Des élus représentés en commissions consultatives 26
2.3 LES QUESTIONS ET REMARQUES ADRESSÉES AU MAÎTRE D'OUVRAGE 26
2.3.1 Des supports électroniques très largement utilisés 26
2.3.2 Des supports papier délaissés 28
2.3.3 Contributions, délibérations et motions 28

3 LES ENJEUX SOULEVÉS AU COURS DE LA CONCERTATION 30

3.1 DANS LA PRESSE 31

3.2 DANS LES RÉUNIONS PUBLIQUES ET LES GROUPES DE TRAVAIL GÉOGRAPHIQUES 32

3.1.1 Les enjeux soulevés dans les Bouches-du-Rhône 32

3.1.2 Les enjeux soulevés dans le Var 33

3.1.3 Les enjeux soulevés dans les Alpes-Maritimes 34

3.3 DANS LES GROUPES DE TRAVAIL THÉMATIQUES 35

3.2.1 Le groupe consacré à la viticulture et l'agriculture dans le Var 35

3.2.2 Le groupe consacré à l'agriculture dans les Bouches-du-Rhône 35

3.2.3 Le groupe consacré aux gares 36

3.2.4 Le groupe consacré au fret et à la logistique 36

3.4 DANS LES QUESTIONS ET LES AVIS ADRESSÉS AU MAÎTRE D'OUVRAGE 37

3.3.1 Par le biais du site Internet 37

3.3.2 Par le biais des registres 38

3.3.3 Par le biais des courriers 38

3.5 DANS LES MOTIONS, DÉLIBÉRATIONS ET CONTRIBUTIONS 39

3.6 SUR INTERNET 40

4 LES PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION 42

4.1 LES ENSEIGNEMENTS SUR LE DISPOSITIF DE CONCERTATION 43

4.1.1 Une concertation globalement acceptée et respectée, bien que jugée trop courte 43

4.1.2 Des groupes de travail et documents techniques appréciés 43

4.2 LES ENSEIGNEMENTS POUR LE PROJET 43

4.2.1 Des points de consensus et de désaccord 44

4.2.2 Des demandes d'approfondissement au cœur des études du 1er semestre 2012 44

NOTES 45

ANNEXES

LES ANNEXES SONT ENREGISTRÉES DANS LA CLÉ USB FOURNIE AVEC CE BILAN

Annexe 1 : Décisions officielles

Annexe 2 : Outils d'information

Annexe 3 : Relations presse

Annexe 4 : Questions, contributions et témoignages des acteurs

Annexe 5 : Liste et synthèses des réunions

SOMMAIRE

Vous pouvez retrouver le Bilan et les Annexes sur le site internet **www.lgvpaca.fr**

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).

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

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.

2011 – 2014 : 4 ANNÉES D'ETUDES ET DE CONCERTATION POUR DÉFINIR LE PROJET

Le Comité de pilotage du projet, réuni le 24 juin 2010, a **validé le calendrier des quatre années d'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.

2 PHASES D'ÉTUDES

Les études préalables à l'enquête d'utilité publique sont menées en deux phases.

LA PHASE 1 (étape 1 du schéma ci-dessous) vise à déterminer le programme couvrant d'une part les aménagements du réseau existant, et d'autre part un fuseau de passage préférentiel d'environ 1 000 mètres de large, pour les sections de nouvelle infrastructure. À partir de l'approfondissement des connaissances des contraintes techniques et environnementales, cette phase doit permettre de retenir une solution sur laquelle seront ensuite poursuivies les études d'Avant-projet Sommaire. À l'issue de cette phase, la solution retenue par le Comité de pilotage du projet sera soumise à approbation ministérielle.

LA PHASE 2 (étapes 2 et 3 du schéma ci-dessous) a pour objectif d'approfondir les études sur le périmètre retenu par le gouvernement, afin de constituer le dossier qui sera soumis à l'enquête d'utilité publique.

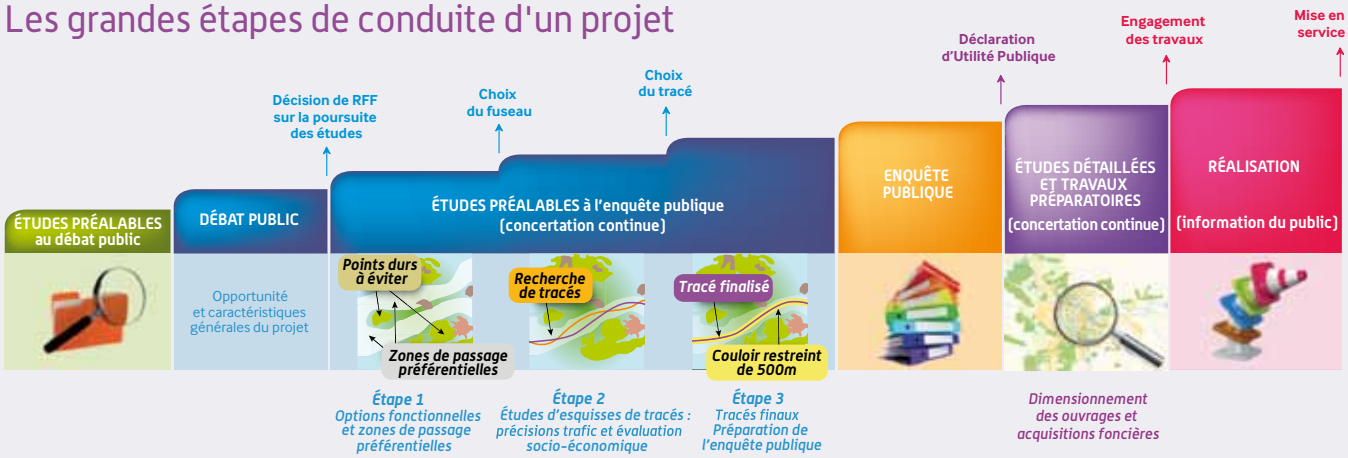
Elles conduiront à définir :

- une bande de passage d'environ 500 mètres de large sur les sections de ligne nouvelle,
- les aménagements de lignes classiques et les mesures d'évitement, de réduction ou de compensation d'impact,
- le programme des gares nouvelles et des aménagements de gares existantes,
- les projets complémentaires, notamment en termes d'inter-modalité et d'aménagements publics des collectivités.

L'enquête d'utilité publique pourrait démarrer en 2015.

DÉROULEMENT TYPE D'UN GRAND PROJET

Les grandes étapes de conduite d'un projet



CALENDRIER DU PROJET

2011-2014
Etudes préalables à l'enquête d'utilité publique

2015
Enquête d'utilité publique

2018
Lancement des travaux

2023
Mise en service de la ligne nouvelle et des aménagements du réseau existant

UNE CONCERTATION APPROFONDIE

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.

UNE CHARTE DE CONCERTATION CO-CONSTRUITE

RFF a choisi d'élaborer le dispositif de concertation en associant l'ensemble des catégories d'acteurs concernés (co-financeurs, collectivités locales non co-financeurs, associations, acteurs socio-économiques) au sein d'un comité de rédaction qui s'est réuni à plusieurs reprises au dernier trimestre de l'année 2010.

Sur la base des enseignements de la concertation conduite en 2006-2008, qui a fait l'objet d'un bilan publié et envoyé à la CNDP au mois de juillet 2011, et sur ceux issus d'expériences de concertation conduites depuis 2008 sur d'autres grands projets ferroviaires, le comité de rédaction a défini un projet de charte, présenté et débattu en réunion plénière des acteurs le **30 novembre 2010**, puis validé par le Comité de pilotage le 17 janvier 2011.

À vocation évolutive, la charte de concertation **formalise le cadre, les objectifs et les modalités d'information et de participation du public jusqu'à l'enquête d'utilité publique.** La charte est mise à la disposition de tous sur le site Internet du projet *www.lgvpaca.fr*

LES OBJECTIFS DE LA CONCERTATION FIXÉS PAR LA CHARTE

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

Articulation à la décision

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

Cohérence entre projet et territoires

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

Information

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

Suivi et évolution

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

LE GARANT DE LA CONCERTATION

Conformément à l'article L121-13-1 du code de l'environnement, RFF a sollicité la CNDP pour désigner un **garant de la concertation** sur le projet. Personnalité indépendante, le garant peut assister à toutes les réunions de concertation et être contacté directement par le public en cas de difficulté particulière

Lors de sa séance du 6 octobre 2010, **la CNDP a nommé Monsieur Philippe Marzolf comme garant** de la concertation. M. Philippe Marzolf était le président

de la Commission particulière du débat public en 2005 et le garant de la phase de consultation des acteurs et d'information du public tenue de 2006 à 2008.

Des réunions préparatoires ont été organisées entre le garant et RFF pour échanger sur les modalités de la concertation.
Sur l'ensemble de la période, les contacts entre le maître d'ouvrage et le garant ont été nombreux.
Durant la phase de concertation, le garant a participé au Comité de pilotage, au Comité de la concertation, au Collège des acteurs, à 2 réunions publiques d'ouverture, à Marseille et à Hyères ainsi qu'à une réunion publique de restitution, à Nice.

Lors de chaque réunion publique (6 au total), il a été rappelé au public qu'il pouvait contacter la garant par mail, à l'adresse philippe.marzolf@debatpublic.fr pour toute remarque sur la concertation. Le garant établit et publie son propre bilan de la concertation.

L'OBJET DE LA CONCERTATION AUTOMNE 2011

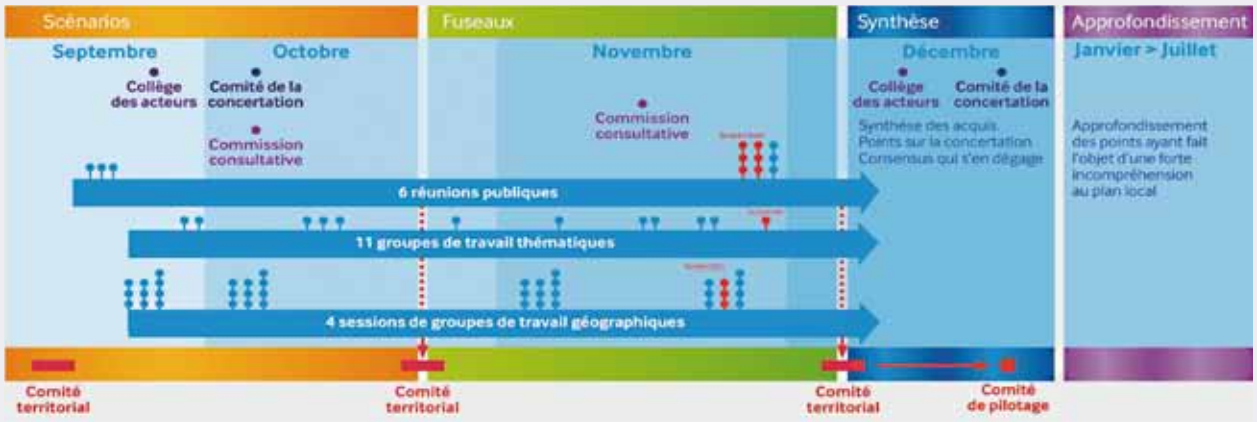
Cette période de concertation s'est déroulée sur 3 mois :

- de début septembre à mi-octobre, elle a porté sur l'étude de **4 scénarios** retenus par le Comité de pilotage lors de sa réunion du mois de juillet 2011, combinant de différentes manières les fonctions attribuées au système ferroviaire, aux horizons 2023 et 2040. 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 ;
- de mi-octobre à début décembre, elle a porté sur 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.

Ce deuxième temps de la concertation a connu des perturbations. En effet, à partir du moment où il s'agissait de se positionner sur un fuseau, le refus global du projet est devenu le moyen le plus sûr de coaliser les oppositions et la tenue de groupes de travail s'est ainsi trouvée perturbée en diverses occasions. Le 25 novembre, ces incidents ont conduit le Préfet du Var et le Préfet des Bouches-du-Rhône à suspendre la tenue des réunions dans ces départements. Ces derniers ont en effet estimé que les conditions nécessaires à l'établissement d'un dialogue serein et constructif n'étaient plus assurées.

La concertation a été précédée, à partir de juillet 2011, d'une phase préparatoire de dialogue avec les élus du territoire.

CALENDRIER DE LA CONCERTATION



LE PROJET PORTÉ À LA CONCERTATION

SCÉNARIO 1
LE + PROCHE DES CENTRES VILLES

SCÉNARIO 2
LE + RAPIDE

SCÉNARIO 3
LE + ÉCONOMIQUE

SCÉNARIO 4
LE + MAILLÉ

| 1 | LE DISPOSITIF D'INFORMATION ET DE PARTICIPATION

Afin de répondre à l'objectif majeur d'ouverture de la concertation au plus grand nombre, ainsi qu'à la double nécessité de procurer de l'information et de répondre aux préoccupations des différents publics, le dispositif défini par la charte de concertation et approuvé par le Comité de pilotage du 17 janvier 2011, a prévu des instances et modalités d'information et de participation adaptées à chacun.

Ainsi, **trois instances de suivi** de la concertation ont été mises en place : le comité de la concertation, le collège des acteurs et les comités territoriaux. Le **dispositif d'information et de dialogue avec les élus** s'est traduit par des rencontres bilatérales, des commissions consultatives départementales et des e-mailings. **L'information et la participation du public** ont été réalisées grâce à l'édition de documents d'information, la mise en ligne d'un site internet, la mise en place d'expositions, la diffusion de campagnes médiatiques, la mise en oeuvre de relations avec la presse et l'organisation de réunions publiques. Enfin, la concertation avec les acteurs s'est déroulée sous forme de groupes de travail géographiques et thématiques.

La concertation s'est d'abord adressée aux **102 communes des départements des Bouches-du-Rhône, du Var et des Alpes-Maritimes situées dans la zone d'études préférentielle (ZEP)** résultant du choix du scénario des Métropoles du Sud, à ses élus et ses habitants, ainsi qu'à l'ensemble des acteurs concernés (collectivités, milieux socio-économiques, associations, etc.).

LES 102 COMMUNES DE LA ZEP

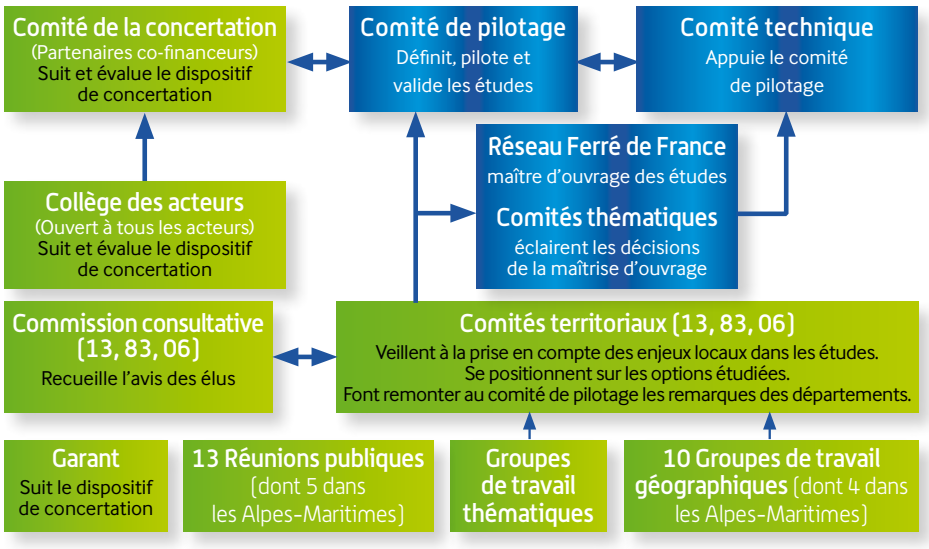
DANS LES ALPES-MARITIMES : Antibes-Juan-les-Pins, Auribeau-sur-Siagne, Beaulieu-sur-Mer, Beausoleil, Biot, Cagnes-sur-Mer, Cannes, Le Cannet, Cap d'Ail, Castellar, Châteauneuf-Grasse, La-Colle-sur-Loup, Drap, Eze, Falicon, La Gaude, Gorbio, Grasse, Mandelieu-la-Napoule, Menton, Mouans-Sartoux, Mougins, Nice, Opio, Pegomas, Peille, Peillon, Peymeinade, Roquebrune-Cap-Martin, Roquefort-les-Pins, La Roquette-sur-siagne, Ste-Agnès, St-André de la Roche, St-Laurent-du-Var, St-Paul, La Trinité, La Turbie, Valbonne Sophia antipolis, Vallauris - Golfe Juan, Villefranche-sur-Mer, Villeneuve-Loubet.

DANS LE VAR : Les Adrets de l'Esterel, Les Arcs sur Argens, Bagnols-en-Forêt, Bandol, Le Beausset, Besse-sur-Issole, Cabasse, La Cadière d'Azur, Callas, Callian, Le-Cannet-des-Maures, Carnoules, Le Castellet, La Crau, Cuers, Evenos, La Farlede, Flassans-sur-Issole, Frejus, La Garde, Gonfaron, Hyeres, Lorgues, Le Luc-En-Provence, Montauroux, La Motte, Le Muy, Ollioules, Pierrefeu, Pignans, Puget-sur-Argens, Puget-Ville, Le-Revest-Les-Eaux, Rocbaron, Roquebrune-sur-Argens, Sainte-Anastasie-sur-Issole, St-Paul-en-Forêt, Sanary-sur-Mer, La-Seyne-sur-mer, Signes, Six-Fours-Les-Plages, Sollies-Pont, Sollies-Toucas, Sollies-Ville, Taradeau, Tanneron, Le Thoronet, Toulon, Tourrettes, Trans-en-Provence, La Valette du Var, Vidauban.

DANS LES BOUCHES-DU-RHÔNE : Aubagne, Carnoux en Provence, Cassis, Ceyreste, La Ciotat, Cuges les Pins, Gemenos, Marseille, La Penne sur Huveaune, Roquefort la Bedoule.

UNE CHARTE DE LA CONCERTATION

- **Construite par les acteurs** du projet (co-financeurs, collectivités locales non co-financeurs, associations, acteurs socio-économiques)
- **Pour fixer le cadre** de la concertation, ses objectifs et ses modalités
- **Validée** par le comité de pilotage en janvier 2011
- **Disponible** sur le site Internet du projet : www.lgvpaca.fr



1.1 DES INSTANCES DE SUIVI DE LA CONCERTATION

Conformément à la charte de concertation et afin de répondre à la volonté de transparence et d'adaptation continue du dispositif de concertation, des instances de suivi ont été mises en place.

1.1.1 LE COMITÉ DE LA CONCERTATION

Le Comité de la concertation, présidé par le Préfet de région, est composé des Préfets de département, des représentants des co-financeurs et du garant de la concertation. Il s'agit d'une instance souhaitée par le Préfet de région pour assurer, en marge du Comité de pilotage, le suivi du dispositif de concertation et d'information du public.
Le Comité de la concertation s'est réuni à 3 reprises, le 11 juillet, le 7 octobre et le 22 décembre 2011, à Marseille.

1.1.2 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 maître d'ouvrage a invité, par mail, tous les acteurs à se manifester s'ils souhaitaient faire partie du Collège. Il a ensuite invité les acteurs intéressés à s'organiser pour respecter un nombre maximum de participants (une cinquantaine de personnes), et une répartition équilibrée.
Le Collège des acteurs s'est réuni à deux reprises sur la période :

- le 28 septembre 2011, à Marseille, pour valider le bon démarrage de la concertation, et recueillir les avis sur les axes d'amélioration possibles ;
- le 16 décembre 2011, à Marseille, pour tirer un premier bilan de la concertation.

1.1.3 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 de faire remonter, le cas échéant, les éventuelles difficultés rencontrées au Comité de pilotage.
Les trois comités territoriaux se sont réunis à quatre reprises en 2011 :

- une première fois, les 12 juin dans le Var, 15 juin dans les Bouches-du-Rhône et 4 juillet dans les Alpes-Maritimes pour prendre connaissance de leur méthode de travail, faire le point sur les études préalables à l'enquête d'utilité publique et le calendrier du projet, présenter la méthodologie de choix des scénarios et valider la sectorisation des groupes de travail géographiques ;
- une seconde fois, le 8 septembre dans les Bouches-du-Rhône, le 9 dans les Alpes-Maritimes et le 12 dans le Var pour lancer officiellement la concertation dans les départements et prendre connaissance du dispositif mis en place, des 4 scénarios soumis à la concertation et des conditions d'insertion du projet ;
- une troisième fois, les 17, 18 et 20 octobre, respectivement dans le Var, les Bouches-du-Rhône et les Alpes-Maritimes pour faire la synthèse des travaux sur les scénarios réalisés dans les groupes de travail géographiques de chaque département et présenter les fuseaux de passage proposés à la concertation ;
- une quatrième fois les 6, 7 et 8 décembre, respectivement dans le Var, les Bouches-du-Rhône et les Alpes-Maritimes pour tirer le bilan de la concertation et décider, à partir de la synthèse des travaux des groupes de travail, des choix qui devaient être soumis au Comité de pilotage du 22 décembre 2011.

[1] *Ces réunions se sont poursuivies entre mi-septembre et mi-décembre pour voir, ou revoir, les élus l'ayant souhaité.*

1.2 L'INFORMATION ET LE DIALOGUE AVEC LES ELUS

Un dispositif d'information spécifique à destination des élus a été mis en place.

1.2.1 LES RENCONTRES BI-LATÉRALES

Conformément à la charte de concertation, RFF a souhaité rencontrer tous les maires des communes situées dans la zone d'études préférentielle du projet, avant de démarrer la phase d'information et de participation du public.

Ces rencontres, qui se sont majoritairement déroulées entre juillet et mi-septembre[1], avaient pour vocation de répondre, en avant-première de la concertation, au besoin d'information des élus locaux. Elles ont porté sur l'avancement du projet, sur le dispositif d'information prévu et sur les modalités de participation. Elles ont été l'occasion d'échanger avec eux sur les différents scénarios proposés à la concertation, ainsi que sur les modalités de celle-ci, et de recueillir leurs avis. Elles ont enfin permis de leur proposer la mise à disposition des documents d'information pour leurs administrés.

Au total, 107 rencontres ont été organisées, de juillet à mi-décembre, réparties comme suit :
- Bouches-du-Rhône : 27 entretiens ;
- Alpes-Maritimes : 40 entretiens ;
- Var : 40 entretiens.

La liste des rencontres est fournie en annexe 5.

1.2.2 LES COMMISSIONS CONSULTATIVES

Au-delà des rencontres bilatérales, la concertation avec les élus locaux du territoire a pris la forme de **commissions consultatives départementales**. 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.

5 réunions ont été organisées, réparties comme suit :
- Bouches-du-Rhône : 2 réunions, le 11 octobre pour présenter la concertation et avoir un premier retour des élus sur les scénarios proposés, et le 18 novembre afin de présenter les fuseaux proposés à la concertation, l'avancement de la concertation, la synthèse des groupes de travail géographiques et thématiques et de recueillir l'avis des élus ;
- Alpes-Maritimes : 2 réunions, le 8 novembre pour présenter les résultats des groupes de travail géographiques sur les scénarios et le 16 décembre ceux des groupes de travail sur les fuseaux ;
- Var : 1 réunion le 14 octobre pour présenter la concertation et avoir un premier retour des élus sur les scénarios proposés[2].

1.2.3 LES E-MAILINGS

À deux reprises, avant la présentation des fuseaux de passage et à l'issue de la période de concertation, des e-mailings ont été adressés aux élus de toutes les communes situées sur l'aire d'étude.
Le premier envoi, entre le 19 et le 22 octobre suivant les départements, a permis d'adresser en avant-première aux élus la note méthodologique d'élaboration des fuseaux de passage, l'atlas géographique des fuseaux ainsi que les fiches secteurs soumises à la concertation.

Lors du second envoi, le 24 janvier, c'est le compte-rendu du Comité de pilotage du 22 décembre 2011 qui leur a été adressé.

1.3 L'INFORMATION ET LA PARTICIPATION DU PUBLIC

L'information et la participation **du public** se sont déroulées par le biais de **réunions publiques**, organisées sur l'ensemble des trois départements concernés par le projet. Afin de garantir la meilleure participation, une large information locale a été réalisée par voie de **presse, radio et affichage** dans les semaines précédant chacune des réunions.

Par ailleurs, le **site Internet** du projet a également permis, notamment pour tous ceux qui ne pouvaient pas assister aux réunions publiques, de s'informer sur l'avancement du projet, de poser des questions, à travers le système de questions/réponses, et d'exprimer leur opinion en adressant un courriel au maître d'ouvrage.

Enfin, en complément du site, de nombreux **documents d'information** ont été mis à la disposition du public et des **expositions** ont été installées chez les co-financeurs du

[2] La seconde réunion de la commission consultative prévue dans le Var à l'issue de l'ensemble des Groupes de travail n'a pu avoir lieu en raison de la suspension de la concertation dans ce département.

projet, permettant à chacun de prendre connaissance du projet et de maintenir un fil continu d'information durant toute la période de concertation.

1.3.1 LES DOCUMENTS D'INFORMATION

De nombreux documents d'information imprimés et électroniques ont été réalisés pour accompagner la période de concertation. Tous les supports papier ont été diffusés auprès des partenaires, lors des réunions publiques, des groupes de travail, des commissions consultatives, des comités territoriaux, sur les lieux d'exposition (9, voir ci-après) ainsi que dans l'ensemble des 102 communes de la zone d'études préférentielle. L'ensemble de ces documents a également été mis en téléchargement sur le site Internet du projet.

La plaquette sur le projet, éditée en 20 100 exemplaires, est un document synthétique (format A4 - 3 volets) qui présente le projet, la démarche des études, la gouvernance et le calendrier.
Elle s'accompagne (cf ci-après) de 4 fiches scénarios, de 5 fiches secteurs et de 3 fiches concertation (une par département). En effet, si la plaquette a vocation à durer, les fiches sont quant à elles amenées à évoluer et peuvent donc être aisément remplacées si besoin.

Le dépliant sur la concertation est un document 3 volets (format 10 x 21 cm) qui présente les modalités de la concertation pour chaque département. Il a été édité à 7 600 exemplaires pour les Bouches-du-Rhône, 28 000 exemplaires pour le Var et 23 400 exemplaires pour les Alpes-Maritimes.

Des fiches d'information spécifiques ont été réalisées pour expliciter :

- les 4 scénarios présentés à la concertation : 4 fiches (format A4 recto/verso) éditées à 20 100 exemplaires pour chaque scénario ;
- les 5 secteurs d'études, afin de préciser les enjeux liés à chaque territoire (1 fiche par secteur, format A4 recto/verso), édités à 3 700 exemplaires pour les Bouches-du-Rhône, 7 200 exemplaires pour Toulon, 7 200 exemplaires pour Est Var, 6 400 exemplaires pour Ouest Alpes-Maritimes et 6 400 exemplaires pour Nice-Italie ;
- le dispositif de concertation dans les 3 départements (1 fiche par département, format A4 recto/verso), édité à 4 300 exemplaires pour les Bouches-du-Rhône, 8 500 exemplaires pour le Var, 8 000 exemplaires pour les Alpes-Maritimes.

Des affiches ont été diffusées dans les 102 communes de la zone d'études préférentielle afin de donner les dates des réunions publiques et d'inciter les habitants à s'inscrire aux groupes de travail (format 40 x 60 cm), imprimées en 655 exemplaires pour les Bouches-du-Rhône, 1 730 exemplaires pour le Var, 1 510 exemplaires pour les Alpes-Maritimes.

La lettre d'information accorde une large place à l'actualité du projet et facilite la compréhension des informations techniques. Le premier numéro a été envoyé le 18 novembre 2011 à l'ensemble des 1 900 acteurs inscrits sur le site Internet pour leur présenter les premiers résultats de la concertation à mi-parcours. Le site Internet offre la possibilité de s'abonner à cette lettre d'information.

1.3.2 LE SITE INTERNET

Afin de transmettre une large information et permettre au public de suivre l'évolution de la concertation, le site Internet du projet, *www.lgvpaca.fr* a été refondu et mis en ligne, dans sa nouvelle version et identité graphique, le 12 septembre 2011.

Outre la consultation et le téléchargement de tous les documents clés du projet depuis le débat public de 2005, le site offre la possibilité de poser une question, adressée directement au chargé de projet territorial de son département, de s'inscrire aux groupes de travail, de consulter les réponses aux questions les plus fréquemment posées ou encore de s'abonner à la lettre d'information.

Dans une volonté de transparence, tous les documents produits durant la concertation ont été mis en ligne sur le site Internet qui a été actualisé régulièrement tout au long de la période, afin d'informer le public des avancées de la concertation et de l'évolution du projet (mise en ligne des fuseaux en octobre, d'un premier bilan sur les scénarios en novembre, etc.).

LES 6 RUBRIQUES DU SITE INTERNET

« Pourquoi la LGV PACA ? » donne la parole au chef de mission, explique les apports du projet à l'échelle de la région, notamment à travers un film d'animation pédagogique, et rappelle les objectifs de desserte validés par le Comité de pilotage du 17 janvier 2011. Cette rubrique détaille également les « 15 bonnes raisons de réaliser le projet ».

« Le projet » présente l'historique, les acteurs et partenaires, le calendrier et l'équipe du projet. Cette rubrique inclut également les 4 scénarios retenus par le Comité de pilotage de juillet 2011 pour être soumis à la concertation, les 5 secteurs géographiques du projet, puis les fuseaux de passage en 3 dimensions, ainsi que tous les éléments remis aux acteurs ayant trait aux scénarios et fuseaux.

« Les questions / réponses », comme son nom l'indique, contient les questions les plus fréquemment posées par le public, classées par thématiques, secteurs et mots clés.

« La concertation » explique les objectifs, le dispositif, le calendrier et les modalités de participation à la concertation. Puis ont été présentés dans cette rubrique les avancées de la concertation, les chiffres-clés de la concertation, ainsi que des témoignages d'acteurs, sous forme de vidéos micro-trottoirs, ayant participé à cette première phase. La charte de la concertation y est téléchargeable.

« Les réunions publiques » concerne le dispositif des réunions, puis permet de lire ou télécharger les présentations, verbatim et synthèses de ces réunions (mis en ligne tout au long de la période).

« Les groupes de travail » donne accès au kit du concertant, remis à l'occasion des premiers groupes de travail géographiques et, par département, aux présentations, verbatim et comptes-rendus des différents groupes, ainsi qu'aux contributions émanant d'acteurs (mis en ligne au fur et à mesure). Les éléments relatifs aux groupes de travail thématiques sont classés dans une sous-rubrique.

Le kit du concertant, pochette remise à tous les acteurs des groupes de travail, contient : la plaquette projet, la fiche concertation, la charte de la concertation, le synoptique de la méthodologie de choix des scénarios, la note méthodologique de sélection des scénarios, les 5 fiches secteurs, les 21 fiches variantes, les 9 fiches des scénarios présentés au Comité de Pilotage de juillet 2011, la vue d'ensemble des 4 scénarios retenus par le comité de pilotage de juillet 2011 et leurs 4 fiches descriptives associées.

1.3.3 LES EXPOSITIONS

12 expositions ont été organisées du 15 septembre au 15 décembre 2011 pour présenter le projet au public. Ces expositions, sous forme de deux panneaux communs aux trois départements et d'un panneau spécifique à chacun des 5 secteurs du territoire, présentaient les enjeux du projet, les 4 scénarios proposés à la concertation ainsi que les enjeux du secteur concerné.

3 expositions itinérantes (une par département) ont été mises en place sur les lieux des groupes de travail et des réunions publiques et 9 expositions ont été installées chez les partenaires qui ont accepté de les accueillir, à savoir :

- le Conseil régional Provence-Alpes-Côte d'Azur
- la Communauté d'agglomération du Pays d'Aix-en-Provence
- la Préfecture des Bouches-du-Rhône
- le Conseil général des Bouches-du-Rhône
- la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole
- la ville de Marseille
- la Préfecture des Alpes Maritimes (site commun retenu avec le Conseil général des Alpes-Maritimes)
- le forum d'urbanisme et d'architecture de la ville de Nice (la Mairie de Nice et la Métropole Nice Côte d'Azur ayant décidé d'un site commun pour l'exposition).

La Mairie de Peymeinade (Alpes-Maritimes) a également souhaité accueillir une exposition.
Les partenaires du projet du Var n'ont pas souhaité accueillir d'expositions.
Chaque exposition était accompagnée d'un registre dans lequel le public pouvait laisser une observation, des documents d'information imprimés et d'enveloppes T et coupons-réponses à disposition en libre service

1.3.4 L'INFORMATION DANS LES MÉDIAS

Afin de faire connaître la tenue des réunions publiques au plus grand nombre et d'informer le public des temps forts de la concertation, une importante campagne presse, radio et affichage a été mise en œuvre sur la période. L'audience estimée s'élève à près de 10 millions de personnes.

Diverses actions ont été entreprises pour annoncer le lancement de la concertation et la tenue des premières réunions publiques :

- Des annonces dans la presse, dans La Provence, Var Matin, Nice Matin et dans 2 éditions de Paris-Match. Ont été publiées du 6 au 15 septembre.
- Une campagne radio (66 spots), du 5 au 11 septembre, sur France Bleu Azur et France Bleu Provence : 5 spots de 30 secondes par jour en semaine et 6 le week-end, aux heures de grande écoute.
- Une campagne d'affichage dans les abribus (464 faces), du 31 août au 6 septembre, à Marseille, Toulon et Nice.

Durant la période de concertation, un point d'information a été effectué, par le biais d'annonces dans la presse, pour donner des éléments sur l'avancement de la concertation :

- 6 annonces presse du 24 au 31 octobre, réparties sur La Provence (2), Var Matin (2) et Nice Matin (2).
- 4 annonces presse les 27 octobre et 3 novembre dans Paris-Match, éditions Côte d'Azur et Provence.
- 1 annonce presse dans Profession du Sud-Est de novembre.

Les réunions publiques de restitution ont également fait l'objet d'annonces[3] :

- 4 annonces presse les 26, 28 et 30 novembre dans les éditions locales de Nice Matin.
- Une campagne radio (66 spots), du 21 au 27 novembre, selon les mêmes modalités qu'en septembre.
- Une campagne d'affichage du 14 au 28 novembre, dans 395 commerces de proximité et 85 marchands de journaux des Alpes-Maritimes, dans 142 commerces de proximité et 62 marchands de journaux du Var et dans 82 marchands de journaux dans les Bouches-du-Rhône.

En outre, du 29 août au 11 décembre, une affiche a été réalisée et placée sur 528 panneaux dans les gares des 3 départements.

[3] Le plan média d'annonce des réunions publiques de novembre a pour partie été annulé dans le Var et les Bouches-du-Rhône suite à la décision de suspension de la concertation dans ces départements.

1.3.5 LES RELATIONS AVEC LA PRESSE

Les relations presse ont été menées par RFF en étroite collaboration avec les services de la Préfecture, la concertation étant placée sous le pilotage du Préfet de région. Chaque Préfet de département avait par ailleurs autorité pour communiquer, ou pas, auprès de la presse à l'issue des Comités territoriaux. En parallèle, afin de répondre aux demandes des journalistes et d'assurer auprès d'eux la pédagogie du projet, des rencontres régulières et informelles ont été organisées tout au long de la concertation.

Les relations avec les medias ont été menées en deux phases.

Première phase de sensibilisation sur le lancement de la concertation

Les relations presse se sont d'abord traduites par des rencontres bilatérales régulières avec des journalistes locaux, régionaux, voire nationaux, organisées à la demande des journalistes ou à l'initiative de Réseau Ferré de France, pour présenter le projet et les modalités de la concertation.

Ainsi, les principaux rédacteurs en chef des principaux médias des trois départements concernés ont été rencontrés pendant l'été et à la rentrée 2011, pour :

- donner en amont **une information technique et pédagogique** sur la méthode de concertation pendant quatre mois, son suivi, ainsi que sur les scénarios soumis à la concertation ;
- **éclairer concrètement et simplement** le lancement d'une campagne de communication sur « le système ferroviaire régional performant ».

Pour accompagner cette première phase de 11 rencontres, un dossier de presse et un communiqué de presse, fournis en annexe, ont été réalisés en septembre.

Deuxième phase d'explications sur la présentation des fuseaux à partir du 17 octobre 2011

Afin de présenter les fuseaux de passage soumis à la concertation à partir de fin octobre, **11 nouvelles rencontres** ont été organisées avec les journalistes.

Pour accompagner cette seconde phase, deux communiqués de presse ont été réalisés, mi-octobre et mi-décembre.

1.3.6 LES RÉUNIONS PUBLIQUES

Trois réunions publiques de lancement se sont tenues du 13 au 15 septembre à Marseille, Hyères et Nice, afin de présenter le projet soumis à la concertation et le dispositif de participation, d'aller à la rencontre des habitants et de répondre à leurs questions.

A l'issue de la période de concertation, **trois réunions de restitution**[3BIS] ont eu lieu dans les Alpes-Maritimes pour rendre compte des résultats de la concertation à l'échelle du département. Elles ont également permis de :

- rappeler le saut qualitatif permis par le projet en termes de desserte et de fréquence, notamment à travers la réalisation d'un film d'animation présentant l'évolution des circulations ferroviaires,
- présenter le bilan de la concertation, illustré par des interviews des acteurs des groupes de travail géographiques,
- présenter les scénarios et fuseaux de passage étudiés durant la concertation.

[3BIS] *Les réunions de restitution dans le Var et les Bouches-du-Rhône n'ont pas eu lieu en raison de la suspension de la concertation dans ces départements*

SIX RÉUNIONS PUBLIQUES

- Marseille, le 13 septembre 2011
- Hyères, le 14 septembre 2011
- Nice, le 15 septembre 2011
- Cannes, le 28 novembre 2011
- Antibes, le 29 novembre 2011
- Nice, le 30 novembre 2011

N.B. La quatrième réunion publique prévue dans les Alpes-Maritimes sur le secteur Paillons-Riviera a été décalée au mois de janvier 2012, dans le cadre de la concertation spécifique sur la liaison ferroviaire Nice-Italie.

Le détail de la participation et des thématiques abordées à l'occasion de chaque réunion publique est présenté dans la partie 4.

A noter : 3 réunions publiques supplémentaires ont également été organisées sur la période, dans les Alpes-Maritimes à l'initiative de la ville de Cagnes-sur-Mer (le 14 octobre 2011 à Cagnes-sur-Mer), de la Chambre de Commerce et d'Industrie (le 18 novembre 2011 à Nice) et de la Jeune Chambre Economique du département (le 3 décembre 2011 à Nice). 1 réunion publique a également été organisée dans le Var, à l'initiative de la ville de Sanary. Ces 4 réunions, auxquelles RFF a été invité à venir présenter le projet, ne font pas l'objet de fiche détaillée, car elles ne faisaient pas partie du dispositif de concertation mis en place par le maître d'ouvrage.

1.4 LES GROUPES DE TRAVAIL AVEC LES ACTEURS

La concertation avec **les acteurs** a pris la forme de **groupes de travail**, dont la création et le périmètre de travail ont été décidés par les comités territoriaux.

1.4.1 LES MODALITÉS DE CONCERTATION : QUI VEUT VENIR VIENT

Une invitation a été envoyée par courrier électronique à la base de données des acteurs existante et l'annonce de ces groupes a été faite à l'occasion des 3 réunions publiques de lancement et des rencontres préparatoires avec les élus. **Tout acteur**, qu'il soit représentant des organismes socioprofessionnels, d'associations, de collectivités, de services de l'Etat ou citoyen, désireux de participer au projet, **a pu s'inscrire sur le site Internet et participer au(x) groupe(s) de travail de son choix.**

1.4.2 LES 10 GROUPES DE TRAVAIL GÉOGRAPHIQUES

De manière à créer une réelle proximité avec le territoire et prendre véritablement en compte les enjeux locaux spécifiques à chaque secteur, un découpage géographique en 10 secteurs, validé en comité territorial et couvrant l'intégralité du territoire concerné par le projet, a été réalisé :

- dans les **Bouches-du-Rhône,** 3 secteurs : Nord-Marseille, Vallée de l'Huveaune et Aubagne – Sainte-Baume
- dans le **Var,** 3 secteurs : Toulon, Sillon permien et Est-Var
- dans les **Alpes-Maritimes,** 4 secteurs : Ouest Alpes-Maritimes, Sophia-Antipolis, Nice et Paillons-Riviera.

Chaque groupe de travail géographique s'est réuni à 4 reprises[4], les deux premières sessions étant consacrées à l'étude des scénarios et les deux suivantes à celle des fuseaux de passage :

- Les 19, 21, 23 et 26 septembre puis les 3, 5, 7 et 10 octobre pour échanger sur les scénarios,
- Les 7, 9, 14 et 15 novembre puis les 21, 23, 25 et 28 novembre pour échanger sur les fuseaux de passage.

À la demande d'acteurs des groupes de travail géographiques, RFF a sollicité des experts pour intervenir dans des groupes afin d'apporter des éclairages sur des points spécifiques (hydrogéologie, techniques de creusement...)

[4] A l'exception des groupes de travail du Var qui ne se sont réunis que 3 fois, en raison de la suspension de la concertation dans ce département.

RÉPARTITION DES GROUPES DE TRAVAIL GÉOGRAPHIQUES DANS LES BOUCHES-DU-RHÔNE

RÉPARTITION DES GROUPES DE TRAVAIL GÉOGRAPHIQUES DANS LE VAR

RÉPARTITION DES GROUPES DE TRAVAIL GÉOGRAPHIQUES DANS LES ALPES-MARITIMES

1.4.3 LES GROUPES DE TRAVAIL THÉMATIQUES

Pour traiter des questions transverses, **4 groupes de travail thématiques**[5] ont également été créés, à la demande des acteurs et après validation des comités territoriaux :

- groupe de travail thématique sur les gares,
- groupe de travail thématique sur le fret,
- groupe de travail thématique sur l'agriculture et sylviculture dans le Var,
- groupe de travail thématique sur l'agriculture dans les Bouches-du-Rhône .

10 réunions des groupes de travail thématiques :

- Le groupe de travail thématique sur les gares s'est réuni à 2 reprises, le 14 octobre à Nice et le 16 novembre à Marseille.
- Le groupe de travail thématique sur le fret s'est réuni à 4 reprises, le 30 septembre à Marseille, le 12 octobre à Toulon, le 8 novembre à Nice et le 22 novembre à Toulon.
- Le groupe de travail sur l'agriculture et la sylviculture du Var s'est réuni à 2 reprises, le 26 septembre au Luc et le 10 octobre à Cuers.
- Le groupe de travail thématique sur l'agriculture dans les Bouches-du-Rhône s'est réuni à 2 reprises, le 25 octobre à Gémenos et le 24 novembre à Cuges-les-Pins.

[5] *La demande de création d'un groupe de travail thématique sur l'agriculture dans les Alpes-Maritimes a été faite trop tardivement pour permettre que celui-ci se réunisse.*

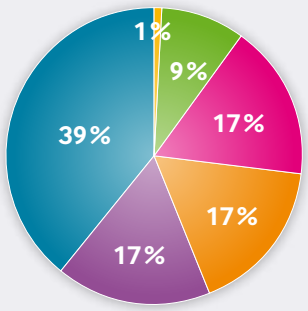
| 2 | LE BILAN QUANTITATIF DE LA CONCERTATION

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

2.1 LES RETOMBÉES DANS LA PRESSE

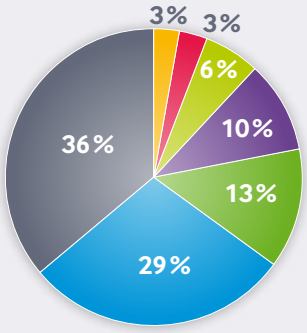
Avec **308 articles recensés sur le projet,** les retombées presse ont été riches durant la période de concertation. Au total, **les retombées régionales totalisent 82% contre 17% à l'échelle nationale.** Le sujet est logiquement surtout traité sur les territoires concernés, par les grands médias régionaux qui se sont emparés du sujet sur les trois départements. Le traitement quantitatif est particulièrement important dans le Var (39% des parutions) où le projet suscite beaucoup de polémiques (mouvements anti-LGV très relayés, prises de position des associations et des élus reprises régulièrement).

Répartition des parutions par TERRITOIRE



- International (2)
- PACA (29)
- National (53)
- Bouches-du-Rhône (54)
- Alpes Maritimes (54)
- Var (123)

Répartition des parutions par MEDIA



- Europe 1 (8)
- France 3 Provence Alpes (8)
- La Marseillaise (19)
- Nice Matin (33)
- La Provence (42)
- Var Matin (91)
- Autres (114)

(presse nationale, petite presse régionale et locale etc.)

2.2 LA PARTICIPATION AUX RÉUNIONS

La concertation a fortement mobilisé sur les 3 mois, avec plus de **1 700 personnes ayant participé à l'une ou l'autre des instances.**

2.2.1 UNE PARTICIPATION GLOBALEMENT SOUTENUE AUX RÉUNIONS PUBLIQUES

Les trois réunions publiques de lancement, organisées dans chaque département mi-septembre, avaient comme but de présenter le projet soumis à la concertation et d'inviter le public à participer aux différentes instances mises en place. Elles ont laissé une large place aux échanges.
La participation à ces 3 réunions publiques a été globalement soutenue : plus de 600 personnes ont ainsi pu poser leurs questions et s'informer sur le projet :
- 112 personnes à la réunion de Marseille ;
- 350 personnes à la réunion de Hyères,
- 149 personnes à la réunion de Nice.

Les trois réunions de restitution organisées dans les Alpes-Maritimes avaient pour objectifs principaux de tirer les bilans des travaux des groupes de travail sur le secteur et de recueillir les questions et avis du public sur le projet. 231 personnes au total ont participé à ces 3 réunions (73 personnes à Cannes, 125 à Antibes et 33 à Nice) lors desquelles les temps d'échanges ont été importants : la moitié du temps de parole des réunions en moyenne. Ces échanges ont permis au public de poser toutes ses questions, notamment sur les modalités de passage de la nouvelle infrastructure.

2.2.2 UNE FORTE MOBILISATION DANS LES GROUPES DE TRAVAIL

Au total, 720 personnes se sont inscrites dans les 14 groupes de travail (10 groupes de travail géographiques et 4 groupes de travail thématiques) organisés dans les trois départements.
380 acteurs ont effectivement participé aux groupes, soit plus de la moitié des inscrits.

Le nombre d'inscrits aux groupes de travail géographiques varois représente plus de 35 % du total, avec 253 inscrits à l'occasion de la troisième session.

Le nombre de personnes inscrites aux groupes de travail géographiques dans les Bouches-du-Rhône et les Alpes-Maritimes est sensiblement équivalent, avec près de 180 inscrits pour chacun des 2 départements.

110 personnes se sont inscrites aux 4 groupes de travail thématiques, avec une prédominance pour le groupe sur l'agriculture et la sylviculture, qui s'est tenu dans le Var.

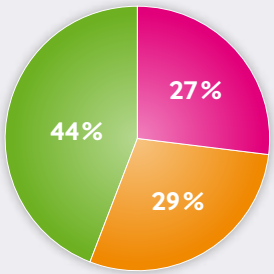
La participation aux Groupes de travail géographiques

Dans les Bouches-du-Rhône, le nombre total d'inscrits aux trois groupes était de 178 personnes à la fin de la période. Ce nombre a augmenté de 44 % sur la période, avec 124 inscrits à l'occasion des premières sessions. Le nombre d'inscrits est resté stable entre la troisième et la quatrième session.

Ces inscrits se sont répartis comme suit :
- Groupe Nord-Marseille : **47 inscrits**
- Groupe Pays d'Aubagne Sainte-Baume : **52 inscrits**
- Groupe Vallée de l'Huveaune : **79 inscrits**

La participation moyenne à l'ensemble des 11 réunions s'est élevée à 55 %, avec cependant d'importantes différences, allant d'un maximum de 72 % de taux de participation à la première session du groupe Vallée de l'Huveaune à un minimum de 40 % pour la dernière session du groupe Nord-Marseille. Le nombre de participants a augmenté au fil des réunions.

Répartition des inscrits



- Groupe Nord-Marseille (47)
- Groupe Pays d'Aubagne Sainte-Baume (52)
- Groupe Vallée de l'Huveaune (79)

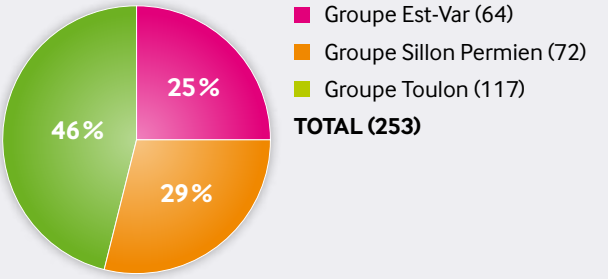
TOTAL (178)

Dans le Var, le nombre total d'inscrits aux trois groupes s'est élevé à 253 personnes à l'occasion de la troisième session qui traitait de la présentation des fuseaux de passage. Ce nombre a augmenté de plus de 40 % au fil des trois sessions.

Ces inscrits se sont répartis comme suit :
- Groupe Toulon : **117 inscrits**
- Groupe Sillon Permien : **72 inscrits**
- Groupe Est-Var : **64 inscrits**

La participation moyenne à l'ensemble des 9 réunions s'est élevée à 51 %, avec un maximum de 63 % à la seconde session du groupe de Toulon et un minimum de 40 % pour la troisième session du groupe Est Var. Comme dans les Bouches-du-Rhône, le taux de participation a été décroissant sur l'ensemble de la période, démarrant à 55 % pour la première session pour atteindre 45 % à la troisième et dernière session. Ceci étant, le nombre de participants est néanmoins globalement resté stable, compte tenu de l'accroissement du nombre d'inscriptions.

Répartition des inscrits

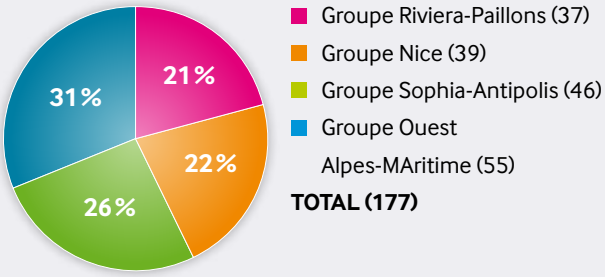


Dans les Alpes-Maritimes, le nombre total d'inscrits aux quatre groupes était de 177 personnes à la fin de la période. En effet, au fil des groupes, le nombre d'inscrits a augmenté, la plus forte hausse des inscriptions ayant eu lieu entre la première et la deuxième session, puis entre la deuxième et la troisième session, c'est-à-dire lorsqu'il s'est agi de débattre des fuseaux de passage. Entre le démarrage de la concertation et la 3ème session, le nombre d'inscrits a augmenté de 75 %.

Ces inscrits se sont répartis comme suit :
- Groupe Ouest Alpes-Maritimes : **55 inscrits**
- Groupe Sophia-Antipolis : **46 inscrits**
- Groupe Nice : **39 inscrits**
- Groupe Riviera-Paillons : **37 inscrits**

Il faut cependant noter que la participation a rarement dépassé les 50 % d'inscrits, tombant même à 26 % à deux reprises pour le groupe Riviera Paillons. En moyenne, la participation a été de 43 % pour l'ensemble des 16 sessions organisées dans le département.

Répartition des inscrits



La participation aux Groupes de Travail Thématiques

Au total, 110 personnes se sont inscrites à l'un ou l'autre des quatre groupes de travail thématiques, dont les inscriptions se répartissent comme suit :
- Groupe Agriculture Sylviculture Var : **45 inscrits**
- Groupe Agriculture Bouches-du-Rhône : **13 inscrits**
- Groupe Gares : **30 inscrits**
- Groupe Fret et Logistique : **22 inscrits**

La création de ces groupes ayant résulté de la demande des acteurs, dès lors qu'ils ont été mis en place, ces mêmes acteurs ont confirmé leur participation.

2.2.3 DES ÉLUS REPRÉSENTÉS EN COMMISSIONS CONSULTATIVES

Les 102 communes de la zone d'étude préférentielle ont été invitées par les préfectures de département à participer aux commissions consultatives, instance de concertation qui leur était dédiée.

Lors de la première session des commissions consultatives, plus de la moitié des communes étaient représentées par leur communauté de communes ou d'agglomération. La représentation des communes à la seconde session de commission consultative des Bouches-du-Rhône et des Alpes-Maritimes s'est élevée à 76 %.

2.3 LES QUESTIONS ET REMARQUES ADRESSÉES AU MAÎTRE D'OUVRAGE

2.3.1 DES SUPPORTS ÉLECTRONIQUES TRÈS LARGEMENT UTILISÉS

Une forte attractivité du site projet *www.lgvpaca.fr*

De septembre à décembre 2011, plus de 40 000 visiteurs différents ont consulté le site, pour un total de 62 000 visites. L'activité a été particulièrement intense en novembre avec des pics à plus de 1000 visites par jour.

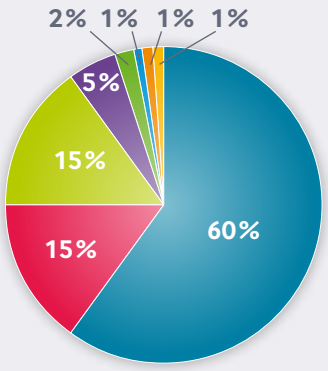
Les visites ont duré en moyenne 6 minutes, pour une moyenne de 5 pages consultées par visite.

PRÈS DE 300 000 PAGES ONT ÉTÉ VUES AU TOTAL, DONT LA CONSULTATION SE RÉPARTIE COMME SUIT :

Page « **Accueil** »	56 000 vues
Page « **Les 4 scénarios** »	41 000 vues
4 pages « **Scénario 1** », « **Scénario 2** », « **Scénario 3** », « **Scénario 4** »	8 800 vues chacune
Page « **Les fuseaux de passage** » (mise en ligne fin octobre)	24 200 vues
Page « **Les 5 secteurs** »	9 750 vues
5 pages « **Secteur Bouches-du-Rhône** », « **Secteur Toulon** », « **Secteur Est Var** », « **Secteur Ouest Alpes-Maritimes** », « **Secteur Nice-Italie** »	2 100 vues chacune
3 pages « **Vidéos 3D des Bouches-du-Rhône** », « **Vidéos 3D du Var** », « **Vidéos 3D des Alpes-Maritimes** »	17 600 vues au total, dont 12 600 vues pour celle du Var
Rubrique « **Les questions/réponses** » (mise en ligne début novembre)	11 000 vues
Page « **Pourquoi le LGV PACA en images** »	5 600 vues
Page « **Le calendrier du projet** »	4 800 vues
Page « **Les avancées de la concertation en octobre** »	4 700 vues
Page « **Les modalités de participation** »	4 300 vues

Les internautes ont accédé au site de la façon suivante :

- Google
- Saisie de l'adresse du site
- Autres sites référents
- Autres moteurs de recherche
- Site RFF
- Site Facebook
- Site Nice Matin
- Site Wikipedia



Les mots clés les plus utilisés pour accéder au site à partir des moteurs de recherche sont : « lgv paca » (39 %), « lgv » (9 %), « tracé lgv paca » (6 %), « lgvpaca » (3 %).

On peut en conclure que le nom du projet est largement connu des publics qui utilisent internet.

Visites du 1er janvier au 31 décembre 2011

436 questions posées sur le site www.lgvpaca.fr

A fin décembre, le maître d'ouvrage a rédigé et envoyé 401 réponses aux questions posées sur le site Internet et 35 réponses aux questions posées directement par mail sur les adresses concertation@lgvpaca.fr. Ces questions se répartissent comme suit :

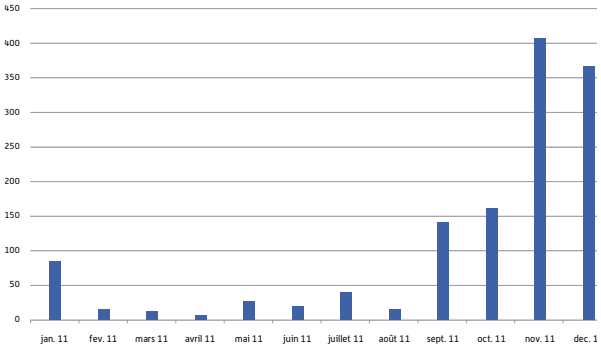
	Site	Mail	Total
Bouches-du-Rhône	69		**69**
Var	249		**249**
Alpes-Maritimes	83	35	**118**
TOTAL	**401**	**35**	**436**

Par ailleurs, le site a véritablement été utilisé par les internautes comme **moyen de contact avec les équipes projet** afin d'obtenir des renseignements ponctuels sur le déroulement de la concertation (demandes de précisions sur les dates et lieux de réunion, signalement de dysfonctionnements du site, etc.) : cet usage représente une dizaine de questions supplémentaires par département, qui ne seront pas analysées plus en détail dans le présent bilan.

Le projet intensément débattu sur Internet

De mi-septembre à fin décembre, la concertation a généré 1084 articles et avis sur Internet, soit une multiplication par 13 du nombre mensuel moyen d'articles (25 articles par mois avant la concertation contre 270 articles en moyenne de septembre à décembre).

Nombre d'articles, posts, conversations sur le web



L'utilisation du web a donné l'occasion à de nombreuses personnes de s'exprimer sur le projet : le nombre mensuel moyen d'acteurs cités a été multiplié par 7 sur la période, s'élevant à 73 personnalités citées.

Sur l'ensemble de la période de concertation, l'utilisation des réseaux sociaux a fortement augmenté : 51 % des articles proviennent de Twitter ou Facebook en décembre 2011. Ceux-ci ont en effet été utilisés comme relais de communication et comme outil de mobilisation pour les opposants ou partisans du projet.

Les prises de parole sur les forums de discussions ont été les plus nombreuses au début de la concertation, avec des propositions argumentées, et leur activité a baissé lors de la radicalisation des opposants en novembre et décembre.

La participation de blogs citoyens ou associatifs et de blogs politiques est également à noter.
La portée nationale du projet s'est renforcée avec des articles réguliers sur les faits marquants dans la presse nationale, généraliste et sur les chaînes audiovisuelles (TF1.fr, RTL infos, dépêches AFP, etc.).

2.3.2 DES SUPPORTS PAPIER DÉLAISSÉS

Des registres très peu utilisés

Seules 3 remarques et une motion (sur le registre du groupe de travail géographique de Toulon) ont été formulées sur l'ensemble des registres mis à disposition : un registre par groupe de travail, un registre par réunion publique, un registre par lieu d'expositions.

Très peu de questions posées par courrier

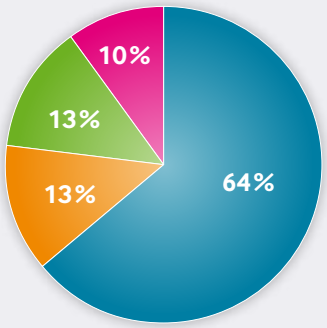
Seules 44 enveloppes T ont été retournées au maître d'ouvrage, qui se répartissent comme suit :

	Coupons
Bouches-du-Rhône	27
Var	11
Alpes-Maritimes	6
TOTAL	**44**

2.3.3 CONTRIBUTIONS ET MOTIONS

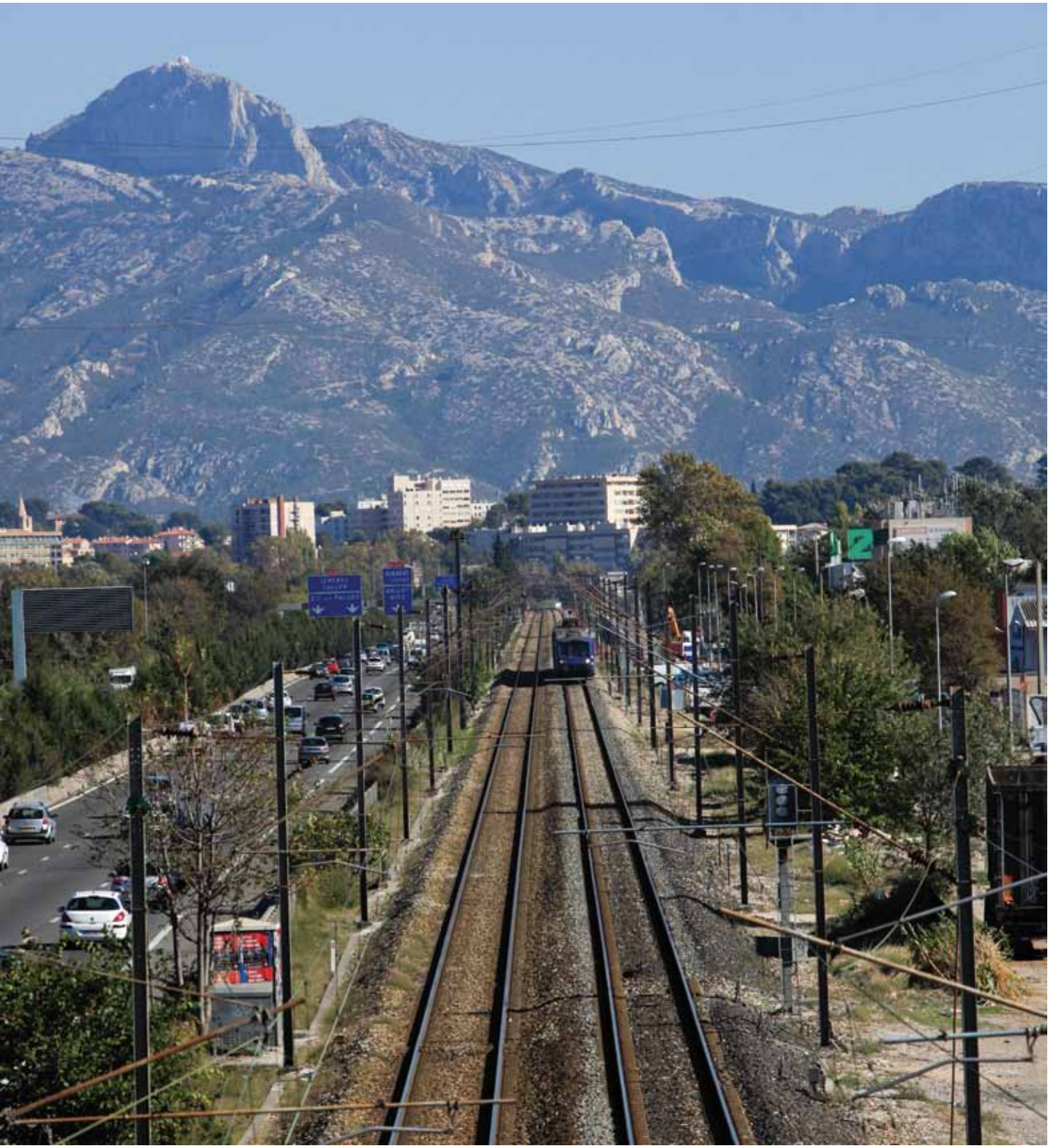
Le maître d'ouvrage a collecté et mis en ligne 28 contributions d'acteurs (participations écrites) émanant dans leur grande majorité d'acteurs ayant participé aux groupes de travail. 26 motions (textes de rejet votés par une assemblée) ont également été remises à Réseau Ferré de France, émanant pour la plupart de communes. (voir liste en annexe).

Répartition des contributions



- Association (19)
- Particulier (4)
- Elu/collectivité (4)
- Acteur socio-économique (3)

TOTAL (30)



| 3 | LES ENJEUX SOULEVÉS AU COURS DE LA CONCERTATION

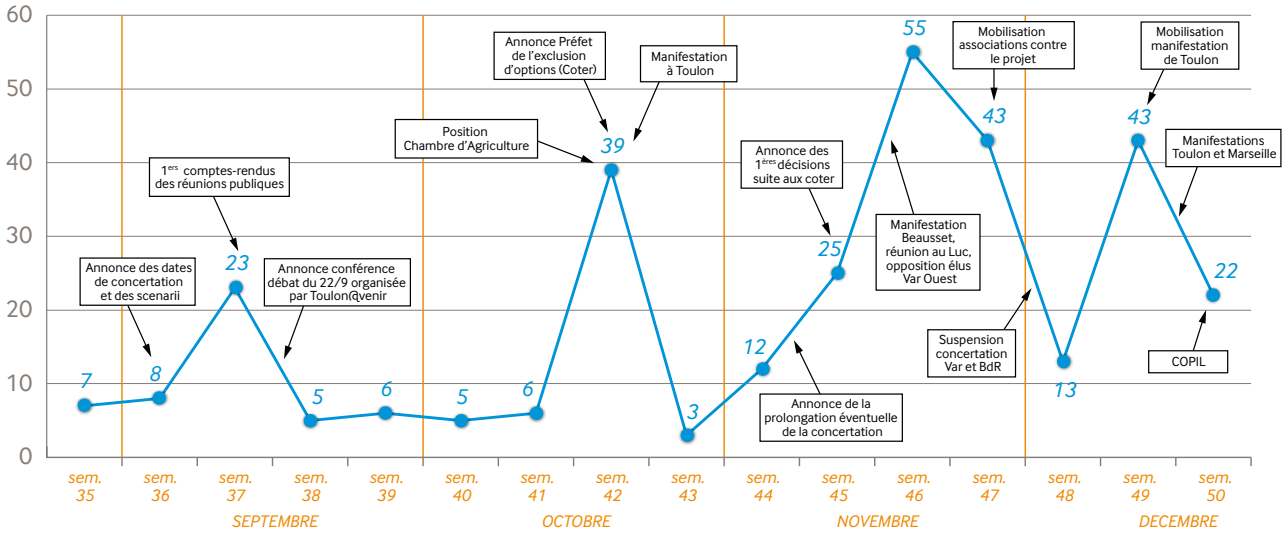
3.1 DANS LA PRESSE

Trois grandes phases peuvent être identifiées :

- Le lancement de la concertation (début septembre / mi-octobre) a donné lieu à des articles présentant les modalités du lancement de la concertation.
- La présentation des fuseaux de passage (mi-octobre / mi-décembre) a entraîné la montée en puissance des articles polémiques, traités avec une problématique plus locale.
- Le Comité de pilotage du 22 décembre 2011 a donné lieu à des interprétations diverses.

On observe **un pic de parutions au lancement de la concertation,** à l'occasion des 3 réunions publiques du mois de septembre.
Après les comités territoriaux de mi-octobre, les prises de positions à l'encontre du projet très médiatisées du Président la Chambre d'Agriculture du Var, la mobilisation des viticulteurs du Bandolais et les manifestations à Toulon et Sanary génèrent **un grand nombre d'articles polémiques.**
Après une courte accalmie fin octobre, **les parutions se multiplient en novembre,** pour atteindre leur maximum, après les manifestations d'opposants varois.

Retombées presse par semaine



À la même période, la réunion des décideurs économiques, organisée par la CCI des Alpes-Maritimes le 18 novembre 2011 à Nice, en soutien au projet, génère quelques retombées favorables au projet et met en relief le clivage entre la perception varoise du projet et celle des Alpes-Maritimes.

La courbe des parutions monte encore lorsque les opposants varois manifestent en décembre dans les rues de Toulon, mécontentant ainsi un grand nombre de commerçants à la veille de Noël et renforçant de ce fait l'intérêt des journalistes.

À noter que majoritairement, **les pics de parutions ont lieu dans le département du Var** et sont directement liés aux actions de mobilisation organisées par les opposants au projet.

La majorité des articles (67%) a rendu compte de manière factuelle de l'évolution de la concertation : annonce et comptes-rendus des réunions publiques, information sur les prises de décision des comités territoriaux et du Comité de pilotage, annonces des appels à manifestation, etc. 23% des articles rapportent les oppositions contre le projet, notamment dans le Var, et certains d'entre eux semblent reprendre à leur compte les arguments des opposants.

10% des articles, provenant pour l'essentiel des Alpes-Maritimes, font notamment écho à la réunion organisée par la Chambre de Commerce et d'Industrie en faveur du projet. À noter, le très faible nombre d'articles favorables au projet dans les Bouches-du-Rhône et dans le Var, relatif au faible soutien des élus et acteurs socio-économiques concernés par le projet.

3.2 A TRAVERS LES ÉCHANGES AVEC LES ÉLUS, LES ACTEURS ET LE PUBLIC

Les rencontres bilatérales avec les élus, les commissions consultatives, les réunions publiques et les groupes de travail ont permis d'aborder des enjeux différents selon les départements.
La synthèse des échanges des réunions et groupes de travail est présentée en annexe. Les verbatims sont quant à eux disponibles sur le site internet.
A l'issue des groupes de travail, des synthèses ont été rédigées et validées en séance avec les acteurs pour présentation en comité territorial.

3.2.1 LES ENJEUX SOULEVÉS DANS LES BOUCHES-DU-RHÔNE

La concertation a fait émerger **des inquiétudes relatives au passage en surface dans les secteurs de la Vallée de l'Huveaune, Aubagne, Gémenos et Cuges.**

La crainte des impacts, notamment sur le cadre de vie, particulièrement le bruit, et sur l'environnement a été soulevée aussi bien lors de la réunion publique de Marseille le 13 septembre que dans les groupes de travail géographiques. Les conclusions des groupes des secteurs « Vallée de l'Huveaune » et « Pays d'Aubagne – Sainte-Baume» sont d'ailleurs assez similaires de ce point de vue. La concertation a ainsi permis l'apparition d'un fuseau alternatif dit « B4 » évitant le passage dans la vallée de l'Huveaune, la plaine d'Aubagne et de Gémenos, mais renvoyant le fuseau dans un espace naturel et humain jusque là préservé et en limite du cœur de parc des calanques.

La gare de Marseille Saint-Charles a également été un sujet majeur dans le département et les participants ont été nombreux à souhaiter approfondir la réflexion, notamment sur :
- la saturation de la gare de surface,
- l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite,
- la qualité des correspondances avec les TER et transports urbains.

Particulièrement au sein du groupe « Nord Marseille », des implantations alternatives ont été évoquées, notamment à La Blancarde ou Euromed. Les éléments de réflexion apportés par RFF ont permis d'obtenir un avis pratiquement unanime sur la création d'une gare souterraine en ligne sous Marseille Saint-Charles. Le groupe a considéré que cet emplacement était le choix le plus adapté compte tenu des éléments de prospective territoriale (cohérence avec le Schéma de cohérence territoriale), des enjeux urbains et ferroviaires.

En matière de temps de parcours, l'ensemble des participants se sont accordés sur la nécessité d'intégrer à l'analyse **les temps d'accès des voyageurs aux gares** : ils ont ainsi jugé nécessaire de considérer les temps de trajet de porte à porte, et non uniquement entre les gares.

Enfin, **les attentes en matière de transports régionaux se sont confirmées**, en témoignent par exemple les nombreuses mentions de la quatrième voie Marseille-Aubagne, la demande d'un pôle multimodal à l'Est de Marseille – qui puisse, à terme, être une halte pour les trains aptes à la grande vitesse – et, plus généralement, les multiples interventions rappelant que la priorité en matière de transports ferroviaires réside dans le TER. Le maillage des réseaux a donc été évoqué comme une nécessité, voire une priorité.

Dans la continuité, la réflexion sur les fuseaux de passage dans les Bouches-du-Rhône a revêtu deux aspects distincts,

concernant **d'une part l'arrivée à Marseille et d'autre part l'Est du département.** L'entrée dans Marseille et la gare souterraine de Saint-Charles ont ainsi fait l'objet de positions plutôt convergentes. Le fuseau A1 retenu par le comité territorial n'a pas soulevé de forte opposition, sous réserve d'une grande attention portée à l'insertion de la ligne dans le milieu urbain, dense, hétérogène et appelé à évoluer, et à la prévention des nuisances.

La question de **l'insertion urbaine** a également été exprimée avec force concernant la sortie du fuseau A1 à l'Est de Marseille, où les enjeux naturels et industriels ont en outre été soulignés. Dans la Vallée de l'Huveaune jusqu'aux limites orientales du département – soient les fuseaux des secteurs B et C, ces enjeux suscitent des positions bien plus contrastées. Le passage en aérien dans la vallée de l'Huveaune est resté très contesté, d'où l'impossibilité pour les différents fuseaux proposés de recueillir une large adhésion. Si le fuseau B1 est presque unanimement refusé, les fuseaux B2 et B3 recueillent eux aussi beaucoup d'oppositions. Reste le fuseau alternatif B4 : considéré par certains comme plus acceptable, il n'en a pas moins subi de fortes réserves. Certains acteurs rejettent ainsi l'ensemble des fuseaux de ce secteur. Enfin, des trois fuseaux retenus pour le passage de Cuges et la jonction avec le Var, le contournement par le versant Sud du poljé (fuseau C1/C2) a été unanimement refusé.

3.2.2 LES ENJEUX SOULEVÉS DANS LE VAR

Dès le 14 septembre, la réunion publique tenue à Hyères a rappelé que **le projet suscitait de fortes inquiétudes dans le département**, pour ne pas parler d'hostilité. Outre les craintes relatives à l'environnement, au paysage ou aux activités agricoles, des doutes ont été exprimés concernant les répercussions sur les finances locales.

La concertation dans le Var a ainsi fait émerger un certain nombre de **demandes alternatives**, certaines s'écartant du scénario des Métropoles du Sud voire de l'idée même d'une ligne nouvelle, tandis que d'autres rappelaient la directive ministérielle qui demande d'utiliser les emprises existantes. A plusieurs reprises, le courrier ministériel du 21 juin 2009 a été cité : « [Le projet] *empruntera les lignes ou emprises existantes. A défaut les solutions d'enfouissement seront massivement privilégiées pour protéger les riverains, la biodiversité, les espaces remarquables ainsi que les exploitations agricoles et viticoles* ». Les différents groupes de travail varois ont par ailleurs vu s'exprimer des demandes d'approfondissement d'un scénario alternatif qui exclurait toute ligne nouvelle, au profit du développement des services ferroviaire par aménagement de la ligne classique. L'étude d'un tel « scénario zéro » a été sollicitée à titre de comparaison avec les fuseaux proposés. Certains participants se sont refusés à prendre position sans connaître les résultats d'une telle étude, quand bien même la concertation devait s'en trouver prolongée. Plusieurs participants ont fait part de leur intérêt pour une telle solution, à l'exception de certains riverains des voies existantes.

Le **positionnement de la gare de Toulon** a également fait débat, et suscité des interventions très tranchées, concernant notamment le rejet de l'hypothèse « Toulon Est ».

Si la nouvelle infrastructure n'a pas fait l'objet d'un consensus, loin s'en faut, les attentes ont en revanche été partagées concernant les transports régionaux, pour lesquels des investissements massifs et rapides ont été demandés.
Prenant acte de ces oppositions, le Préfet du Var, a demandé le 17 octobre à RFF d'abandonner les hypothèses d'une gare à Toulon Est d'une part et d'un passage d'une ligne nouvelle intégralement en site propre dans le Sillon permien d'autre part.

Ces considérations ont naturellement infléchi les discussions sur les fuseaux de passage dans le Var. A l'Ouest de Toulon (secteur C), la plupart des acteurs ont déclaré leur hostilité à l'ensemble des fuseaux proposés. Néanmoins, les participants ont pu analyser séparément ces différentes options de passage. **Si le fuseau C5 (traversée du bassin du Beausset puis jumelage avec l'A50) a été jugé inacceptable à tous points de vue, les autres ont été, en comparaison, un peu moins repoussés.** Des adaptations significatives aux enjeux environnementaux ont cependant été réclamées. Concernant la gare, les acteurs privilégient très largement une implantation à Toulon-centre, dont la faisabilité technique reste cependant à confirmer. Le passage de Toulon en souterrain est réclamé par tous.

Concernant la section D, qui correspond au passage dans le sillon permien, de fortes oppositions à toute ligne nouvelle en surface se sont maintenues au long de la concertation. Les acteurs exigent **un passage en tunnel, ou a défaut un jumelage avec les emprises ferroviaires ou autoroutières existantes.** Cette exigence est également apparue concernant le secteur E (Pierrefeu – Les Arcs), et a donc abouti à une réflexion particulière

sur le contournement des villes, puisque le jumelage avec la ligne existante est impossible lorsque celle-ci traverse des zones urbanisées.
Les opinions ont ainsi été très diverses quant aux solutions à retenir pour le contournement de Puget-Ville, Gonfaron et Vidauban notamment. Peu contestée dans son principe, la gare Est-Var a également fait l'objet de débats quant à sa localisation. En revanche, les positions ont plutôt convergé concernant le passage au Sud de la plaine de Vidauban, aux Arcs et jusqu'au Muy au pied du massif des Maures. Concernant le secteur F enfin, les avis ont aussi été divers, aussi bien à propos du contournement des Arcs que du choix entre les fuseaux nord (F1) et sud (F2). Pour les uns, la préservation des espaces agricoles et naturels du Nord milite pour un passage au Sud alors que pour les autres, les enjeux hydrauliques du Sud rendent le fuseau F2 rédhibitoire.

3.2.3 LES ENJEUX SOULEVÉS DANS LES ALPES-MARITIMES

Dans l'ensemble, les Alpes-Maritimes ont souhaité l'arrivée de la ligne nouvelle. Si certains ont regretté le scénario « Côte d'Azur », c'est avant tout parce que **la rapidité de la liaison vers Paris est de leur point de vue importante.** Cette notion de vitesse a revêtu une grande importance aux yeux de plusieurs personnes, qui envisageaient d'abord les liaisons vers Marseille, et au-delà, l'ensemble de l'arc méditerranéen, avant celles vers Paris.

L'importance de l'amélioration des réseaux de transport en commun et leur maillage avec la nouvelle infrastructure se sont également avérés un enjeu majeur pour bon nombre de participants. Cet argument a en partie nourri les débats sur l'implantation de la gare nouvelle à l'Ouest des Alpes-Maritimes, à laquelle certains préféraient une gare à Cannes. De même, une gare nouvelle à Nice Saint-Isidore a été privilégiée par quelques uns.

Enfin, la question du fret a été soulevée avec bien plus d'acuité que dans les autres départements, de nombreuses demandes étant exprimées **en faveur d'une mixité de la ligne nouvelle.**

Les échanges se sont caractérisés par des demandes d'explications sur les améliorations des dessertes TER, sur le rapport entre coût des investissements et temps gagné, dans le domaine de l'exploitation ferroviaire (desserte cannoise, domestication entre Nice-aéroport et Nice-ville) ou encore sur le plan environnemental.
Ces réflexions se sont poursuivies par la discussion sur les fuseaux de passage, qui a permis dans la plupart des cas de définir des solutions préférentielles. Dans le secteur G, malgré des avis divers, **le fuseau médian (G2) a eu tendance à fédérer les participants en ce qu'il permettrait une localisation de la gare Ouest-Alpes-Maritimes jugée plus favorable.** Plus au Sud, les conditions d'accès ont été considérées comme moins satisfaisantes, tandis qu'une implantation plus au Nord entraînerait, selon le groupe de travail, un bénéfice moins large pour le territoire. Une inquiétude quant aux modalités de traversée (souterraine ou aérienne) de l'Ouest du département a été exprimée, notamment par le groupe de travail de Sophia-Antipolis et par des élus du secteur.

LIAISON FERROVIAIRE NICE-ITALIE, UNE CONCERTATION SPÉCIFIQUE

À l'occasion du Comité de pilotage du 17 janvier 2011, le député-maire de Nice a demandé la prise en compte de la liaison Nice-Italie dans le cadre de l'enquête d'utilité publique programmée en 2015, requête approuvée par la ministre de l'Ecologie, du Développement Durable, des Transports et du Logement. L'intérêt de cette liaison avait en effet recueilli un large soutien des acteurs associatifs et institutionnels des Alpes-Maritimes dès le débat public sur la LGV PACA en 2005.

Le Président de Réseau Ferré de France a donc saisi, en août 2011, la Commission nationale du débat public qui a recommandé l'organisation d'une concertation spécifique mais réalisée en cohérence avec le calendrier de la concertation sur le projet LGV PACA.

Philippe Marzolf a été nommé garant de la concertation sur la liaison ferroviaire Nice-Italie. A ce titre, il a publié un rapport de cette concertation qui s'est déroulée du 16 janvier au 16 février 2012 et qui s'est notamment traduite par deux réunions publiques et deux réunions du groupe de travail géographique. Le public pouvait par ailleurs consulter des expositions à Nice, Menton et Monaco, où étaient mis à disposition des registres et un dossier de concertation, accompagné d'une synthèse. Cette concertation fait

également l'objet d'un compte-rendu du maître d'ouvrage, publié en décembre 2012. Enfin, le public pouvait consulter le site Internet *www.lgvpaca.fr* sur lequel une rubrique dédiée à cette concertation a été créée.

À Nice (secteur H), le choix portait sur un passage en tunnel ou en surface. Les participants ont estimé la **seconde solution (fuseau H2) plus réaliste,** et donc de nature à ne pas empêcher la réalisation du projet dans un délai raisonnable. Cette option devrait s'accompagner selon eux de **voies dédiées aux TAGV.** A cette occasion, les acteurs ont également rappelé que la desserte de Nice-Ville était essentielle et que la création d'une gare à Nice-Aéroport ne devait pas entraîner une réduction de la desserte de Nice-Ville.

3.3 DANS LES GROUPES DE TRAVAIL THÉMATIQUES

La synthèse des échanges est présentée en annexe. Les verbatim sont téléchargeables sur le site internet.

3.3.1 LE GROUPE CONSACRÉ À LA VITICULTURE ET L'AGRICULTURE DANS LE VAR

La question de **l'emprise foncière** de la nouvelle infrastructure, qui soulevait bon nombre d'inquiétudes parmi les acteurs de ce secteur, a été évoquée : une ligne nouvelle utilise en moyenne, tous aménagements compris, 12 hectares par kilomètre. Les opposants au projet ont multiplié ce chiffre avec le kilométrage de ligne nouvelle dans le Var pour annoncer dans la presse que 1 700 ha de terres agricoles allaient être détruites. En fait, ce chiffre doit être divisé par 3 à 6 en fonction des fuseaux présentés.

Beaucoup de participants attendaient de disposer d'informations plus détaillées avant de se prononcer sur les scénarios, les impacts du projet (économiques notamment) étant à ce stade jugés difficiles à quantifier, même si la marge brute par production pouvait constituer un élément utile à la comparaison des fuseaux de passage.

De nombreuses inquiétudes ont en tout cas été exprimées, le scénario 2, de la grande vitesse, suscitant d'ores et déjà le rejet du groupe de travail. Les trois autres scénarios ne se différenciant guère de leur point de vue, les participants ont attendu la définition plus détaillée des fuseaux, pour émettre une opinion. Certains ont regretté le choix du scénario des Métropoles du Sud par rapport au scénario Côte d'Azur, voire le choix, selon eux, de la grande vitesse par rapport aux TER. Plusieurs membres du groupe de travail ont appelé à **la plus forte mutualisation possible de la ligne nouvelle avec les emprises existantes ou les autres couloirs de nuisances actuels** (l'autoroute, par exemple). Une gare à Toulon Est a été présentée comme une menace pour l'activité horticole par les acteurs de cette filière.

3.3.2 LE GROUPE CONSACRÉ À L'AGRICULTURE DANS LES BOUCHES-DU-RHÔNE

Le groupe de travail s'est constitué au début de la discussion relative aux fuseaux, non pour se prononcer sur l'un ou l'autre de ceux-ci mais dans le but d'apporter un éclairage spécifique sur les **enjeux agricoles.**

Alors que les terres agricoles de l'Est marseillais au Pays d'Aubagne sont déjà soumises à une forte pression urbaine, et à ce titre protégées par les documents d'urbanisme de certaines communes, le groupe a jugé inacceptable la consommation d'un seul mètre carré de terres agricoles par le projet. L'aire d'adhésion du futur Parc national des Calanques et le poljé de Cuges ont été également jugés « intouchables ».

Plusieurs membres du groupe ont par conséquent rejeté l'ensemble des fuseaux proposés, y compris le fuseau alternatif au titre de ses impacts sur les terres du Grand Rouvière. A l'unanimité, le groupe a considéré que

tous les fuseaux entraînaient en effet un fort impact sur l'activité agricole. Compte tenu d'un tel rejet, peu d'acteurs ont développé une analyse différentielle des fuseaux. Il a malgré tout été noté le moindre impact des fuseaux B2 et B3 sur l'agriculture traditionnelle mais leur impact notable,

comme tous les fuseaux, sur le sylvopastoralisme. La perte inévitable de l'AOC avec le fuseau B1, même en tranchée couverte, a également été mise en avant.
L'agriculture locale doit protéger et développer ses spécificités : maraîchage, sylvopastoralisme, viticulture... La philosophie du « produire et consommer local » a rendu le groupe enclin à privilégier **le développement des déplacements quotidiens à celui des liaisons longue distance.**

3.3.3 LE GROUPE CONSACRÉ AUX GARES

Ce groupe de travail a été constitué dans le but d'alimenter les réflexions des groupes de travail géographiques et de dresser l'inventaire des points à aborder dans les phases d'études ultérieures, concernant notamment **l'intermodalité et l'insertion dans l'environnement urbain.** Il n'avait pas pour objet de discuter de la localisation des gares, sujet relevant des seuls groupes de travail géographiques.

Le groupe a débattu du « **rapport sur la gare contemporaine** » réalisé en 2008 par la Sénatrice Fabienne Keller. Le rôle urbain de la gare et son statut de lieu de vie et d'activités, l'enjeu prioritaire de l'intermodalité et la nécessité d'une gouvernance partenariale ont été rappelés. En Provence-Alpes-Côte d'Azur, ces aspects se heurtent à des problèmes d'accessibilité des gares et d'étalement urbain. La **densification des zones urbaines** et l'implantation des gares en centre-ville sont ainsi apparues comme des nécessités. Pour certains intervenants, le maillage serait un critère de choix essentiel pour l'implantation des gares.

La gare Ouest Alpes-Maritimes a occupé une large part des débats, en lien avec une gare de Cannes centre souhaitée par certains participants. Cependant, compte tenu de ses objectifs de desserte du Moyen-Pays, une gare nouvelle Ouest Alpes-Maritimes située à l'intersection de la ligne Cannes-Grasse offrirait le meilleur compromis entre la desserte et le coût. Du point de vue de ce dernier critère, le surcoût de la solution Cannes Centre ayant été jugé rédhibitoire par le Comité de pilotage de juillet 2011, cette solution n'a pas été retenue pour être portée à la concertation. Cependant, plusieurs participants ont opposé à ces arguments la **cohérence avec le SCOT Ouest,** en cours d'élaboration, ou la **faiblesse actuelle des liaisons Cannes-Grasse,** qui militeraient selon eux pour une localisation à Cannes centre.

Un **retour d'expérience** sur ce thème a été présenté : il a permis de comparer les avantages et inconvénients respectifs des gares en centre-ville et des gares périphériques. L'auteur du retour d'expérience a déclaré qu'en PACA, la solution résidait à ses yeux dans une desserte des centres dans les conditions de la grande vitesse, c'est-à-dire par le biais de gares souterraines. Cette analyse a été contestée par plusieurs participants pour lesquels l'enjeu résidait davantage dans le maillage que dans le gain de temps.

3.3.4 LE GROUPE CONSACRÉ AU FRET ET À LA LOGISTIQUE

Le groupe « Fret et Logistique » s'est constitué principalement autour de la question du fret sur l'axe Marseille Vintimille, les réflexions abordant également notamment la question de la mixité de la ligne. Les travaux de ce groupe se sont basés sur une importante bibliographie : plusieurs études ont été citées dans ce cadre, parfois présentées par des intervenants en réunion. Cette bibliographie est publiée sur le site du projet.

L'ensemble des participants s'est accordé sur **la nécessité de développer le fret et la filière logistique** dans la région. La desserte du port de Marseille, le lien avec l'Italie, la faiblesse des infrastructures dédiées au fret, le besoin de report modal compte tenu du volume de marchandises transportées actuellement par camions, le nombre peu élevé de bases logistiques à l'Est de la région (par manque de foncier) ont figuré parmi les enjeux cités par le groupe.

Si le **développement de l'axe fret Marseille-Vintimille** a donc été souhaité, des intervenants ont néanmoins rappelé que celui-ci n'avait **pas vocation à devenir un axe lourd pour le transit des marchandises.** Selon

eux, **la priorité résidait davantage dans la desserte de Nice et de la Côte d'Azur,** le trafic de transit pouvant être assuré par des modes plus performants tels que les autoroutes maritimes.

Certains participants ont exprimé le besoin de **préserver le foncier ferroviaire pour permettre le développement des activités logistiques.** A l'inverse, certains ont déploré des « erreurs » commises, selon eux, dans les Alpes-Maritimes en matière d'aménagement et de transports, comme en témoignait le déplacement du Marché d'Intérêt National (MIN) d'un site embranché sur le réseau ferré vers un nouveau site uniquement desservi par la route.

Pour certains participants, **l'importance de la mixité** justifiait que, dans la conception de la ligne nouvelle, l'adaptation au fret fût prise en compte. Le **maillage du réseau** a également été évoqué comme un impératif permettant d'assurer le maintien des liaisons en cas d'incident.

Plusieurs intervenants ont appelé à la **constitution d'un axe ferroviaire fret performant le long de l'arc méditerranéen.** Cependant, des participants ont souligné qu'il restait nécessaire d'actionner des leviers économiques et financiers pour rendre le fret ferroviaire compétitif à l'échelle nationale voire européenne.

Si le groupe de travail s'est ainsi entendu sur la **priorité à accorder à la limitation du trafic routier sur l'A8, les avis ont divergé quant à la mixité de la ligne nouvelle** (avec ou sans modification des pentes) : certains ont ainsi estimé qu'il existait des solutions plus appropriées (utilisation de la ligne existante, utilisation de navettes maritimes,...). D'autres ont appelé à poser la problématique en termes d'approche globale intégrant aussi la ligne existante, plutôt que de fonder la réflexion sur la seule question de la mixité de la ligne nouvelle.

Pour autant, certains ont jugé que l'objectif d'un important report modal ne pouvait pas être satisfait par la seule libération de capacité sur la ligne existante. Le **transport de matières dangereuses** a posé également plusieurs questions. Appelé à se détourner du mode routier, ce type de transport peut-il être assuré par le fer, d'autant que la ligne existante traverse des zones fortement urbanisées ?

En revanche, le trafic lié au Grand Port Maritime de Marseille s'organise avant tout sur un axe Nord-Sud, les connexions avec l'Italie étant minoritaires. D'après les participants, améliorer le transport de conteneurs entre Marseille et Gênes pourrait même entraîner un effet pervers pour le GPMM, dont le concurrent italien pourrait se trouver favorisé. Un enjeu existe cependant concernant la desserte de l'Italie du Nord.

Enfin, les participants se sont accordés sur **l'évolution future du modèle du fret ferroviaire.** Des solutions innovantes sont appelées à émerger, impliquant notamment des opérateurs ferroviaires de proximité, pour peu que les infrastructures dédiées au fret soient durablement préservées de la pression foncière.

3.4 DANS LES QUESTIONS ET LES AVIS ADRESSÉS AU MAÎTRE D'OUVRAGE

3.4.1 PAR LE BIAIS DU SITE INTERNET

De grandes tendances concernant les thèmes abordés, les avis exprimés, ainsi que la tonalité générale des messages peuvent se dégager des questions posées et diffèrent par département. Majoritairement négative dans le Var et Bouches-du-Rhône, la tonalité des questions est plus équilibrée dans les Alpes-Maritimes.

Alors que la concertation portait essentiellement sur le choix des scénarios et des fuseaux, l'outil questions-réponses disponible sur le site Internet du projet a été très peu utilisé à cet effet (23 questions ou avis). La majeure partie des questions émane ainsi de propriétaires inquiets de l'impact du futur tracé sur leur bien : seule une réponse d'attente a pu leur être transmise, le tracé précis n'étant pas l'objet de la présente concertation.

Une grande partie des avis exprimés portent sur la globalité du projet et sont principalement le fait d'opposants. On constatera d'ailleurs que le scénario des Métropoles du Sud continue à faire l'objet de remises en cause au profit principalement d'une liaison directe Aix-Nice : c'est le cas dans le Var, où les impacts du scénario des Métropoles du Sud sont jugés excessifs, mais également dans les Alpes-Maritimes où plusieurs internautes souhaiteraient un trajet plus direct entre Paris et Nice.

Les questions de **coût et de rentabilité** du projet sont assez présentes, sous-entendant dans la plupart des cas des doutes de la part de leurs auteurs quant à l'opportunité du projet. Dans certains cas, les internautes prennent acte d'un impact de la création d'une nouvelle

infrastructure sur leur cadre de vie et s'enquièrent des mesures compensatoires.
Par ailleurs, les futures **dessertes des gares existantes** par les trains à grande vitesse à l'horizon du projet et **l'emplacement des gares nouvelles** suscitent, localement, un intérêt certain. La conduite de la concertation fait enfin l'objet de certaines questions, ou plus exactement de doutes dans la plupart des avis exprimés. En revanche, relativement peu de questions concernent d'autres sujets fréquemment évoqués au sein des groupes de travail, notamment l'amélioration des transports régionaux et la mutualisation avec les infrastructures existantes, souvent abordées dans le Var.

3.4.2 PAR LE BIAIS DES REGISTRES

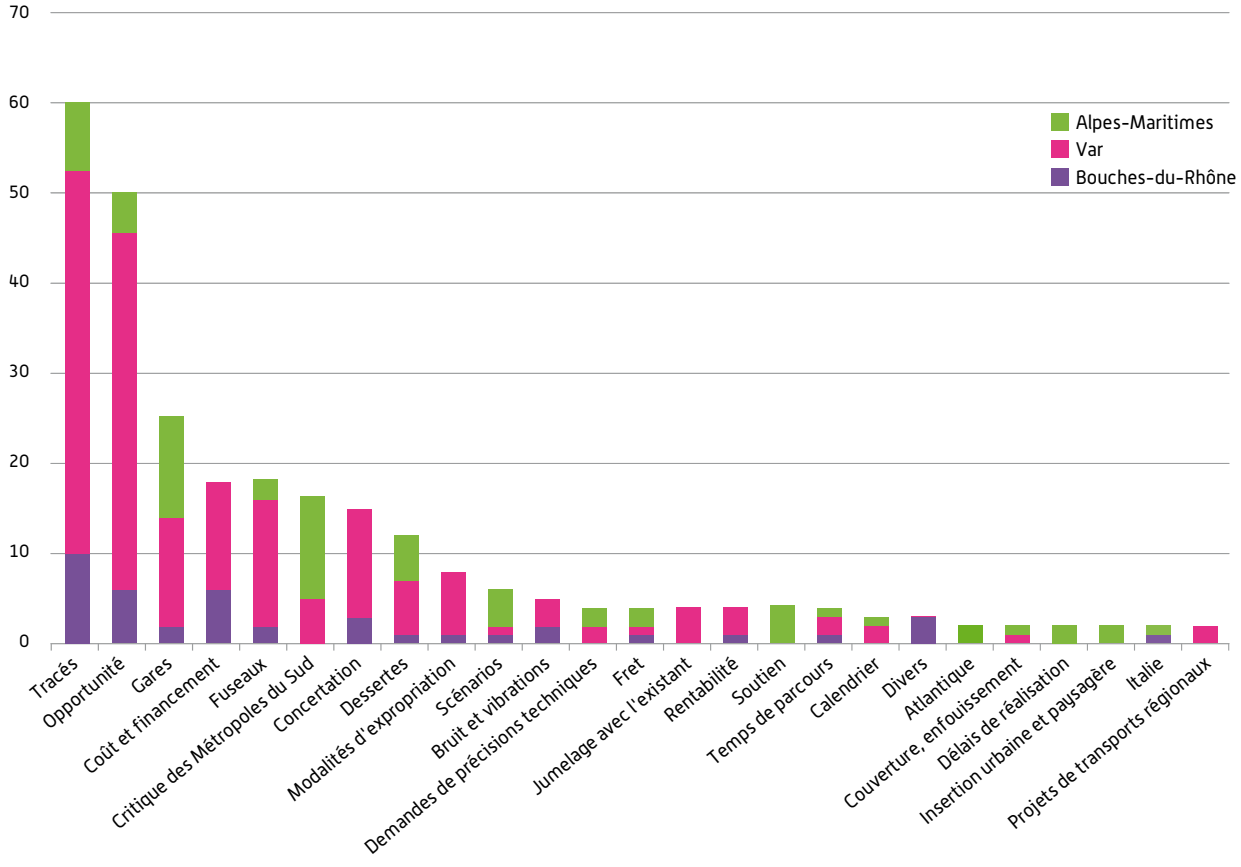
Les 3 remarques laissées dans les registres de la concertation concernent **l'emplacement de la gare à Toulon** (contre Toulon Est, pour Toulon Centre, malgré d'énormes difficultés à prévoir).

3.4.3 PAR LE BIAIS DES COURRIERS

Sur les 27 courriers reçus des Bouches-du-Rhône, près de la moitié consistent en des prises de position sur les **scénarios, en majorité en faveur du « plus rapide »** (11 courriers sur 13, les deux exceptions étant des courriers en faveur du « plus économique »). Les autres courriers font part d'une opposition au projet ou traduisent une inquiétude quant à ses impacts (3 courriers sur l'agriculture, l'environnement ou le poljé de Cuges). Les autres courriers n'expriment pas de problématique précise (questions, remarques sur la concertation, simple demande d'information, etc.)

Dans le Var, 5 courriers expriment une **opposition au projet,** tandis que 3 autres habitants s'enquièrent d'un tracé plus précis, en lien notamment avec de possibles expropriations. Deux courriers n'expriment pas de problématique précise et le dernier consiste en une critique de l'efficacité de la concertation.
Dans les Alpes-Maritimes enfin, les courriers expriment diverses préoccupations, des plus générales (un courrier

Les thématiques des questions posées sur le site projet



sur la conciliation des enjeux environnementaux et financiers, un sur des impacts jugés excessifs, une critique du tracé des Métropoles du Sud) aux plus particulières (une demande de tunnel sous Villeneuve-Loubet, une demande de liaisons directes supplémentaires Nice-Cagnes, une sur la desserte de Cannes centre au lieu d'Ouest Alpes-Maritimes).

3.5 DANS LES MOTIONS ET CONTRIBUTIONS

Des motions, délibérations et contributions ont été adressées au maître d'ouvrage au cours de la concertation. Celles-ci ont été publiées sur le site Internet du projet.

Dans les Bouches-du-Rhône, les motions et contributions ont essentiellement porté sur les **enjeux du secteur d'Aubagne et de la Sainte-Baume.** Les enjeux humains, écologiques et paysagers y ont été particulièrement évoqués, les auteurs développant souvent les différents usages des territoires traversés (agriculture, patrimoine, loisirs...) ou les espèces protégées qui s'y rencontrent. Les conclusions ont varié de la vigilance sur les impacts de la ligne nouvelle à l'opposition totale au projet. Certaines contributions ont détaillé les impacts des différents fuseaux, dégageant parfois un tracé jugé moins néfaste. Le fuseau alternatif produit pendant la concertation fait l'objet de prises de position tranchées en sa faveur comme en sa défaveur, de la part d'acteurs traduisant par écrit une position qu'ils n'ont pu défendre en réunion du fait de la suspension de la fin de la phase de concertation dans ce secteur.

Dans le Var, des contributions parfois très détaillées ont été produites. Certaines d'entre elles ont consisté en la **présentation de scénarios alternatifs,** en « jouant » sur les possibilités de panachage ligne nouvelle / ligne existante (voire parfois sur la réutilisation intégrale de l'existant, sans ligne nouvelle) et sur les différentes possibilités de desserte de Toulon. Une contribution a été publiée en réaction à ces propositions alternatives pour souligner leurs possibles impacts à La Garde. Par ailleurs, des acteurs ont utilisé la contribution comme outil permettant de **donner un caractère formel à des déclarations** tenues en réunion ou exprimées par courrier. Ces déclarations posent des réserves sur le déroulement de la concertation. Plusieurs communes ont également voté des motions, toutes manifestant une **opposition au projet en l'état** et réclamant soit l'enfouissement, soit l'utilisation des lignes existantes.

Dans les Alpes-Maritimes, des scénarios alternatifs ont été également proposés (desserte de Toulon « en fourche », tracé Nord entre Les Arcs et Grasse...). Les contributions ont également porté sur des **demandes complémentaires au projet** (raccordement aux transports collectifs de la Plaine du Var). La gare Ouest Alpes-Maritimes s'est quant à elle trouvée au centre de quelques contributions : certains acteurs se sont inquiétés de ses impacts dans les différents fuseaux proposés, d'autres lui préférant une desserte directe de Cannes. Plusieurs acteurs ont publié **des contributions de soutien au projet,** demandant souvent que les oppositions varoises n'empêchent pas sa réalisation. A cette fin, plusieurs ont suggéré de faire débuter les travaux par les Alpes-Maritimes, ce qui permettrait au moins le délestage de la voie classique. Dans ce département, plusieurs motions ont été publiées, essentiellement de la part de communes qui, tout en soutenant le projet, s'inquiètent des conditions de passage de la ligne nouvelle sur leur territoire et demandent de ce fait un **passage en tunnel.**

Un acteur a publié une contribution spécifique, militant pour un réseau maillé, qui privilégierait la desserte des gares en centre-ville, la mixité fret-voyageurs et une utilisation aussi poussée que possible des emprises ferroviaires existantes.

3.6 SUR INTERNET

Au-delà des questions et avis adressés au maître d'ouvrage par le biais du site Internet du projet, le système ferroviaire porté par la LGV PACA a été fortement débattu sur internet.

Le projet, fortement politisé avant la concertation, a été approprié, entre septembre et début novembre par la population locale, représentée par les associations et élus de village impactés, qui constituent la majorité des acteurs. Néanmoins, les grands élus et le Préfet de région sont restés fortement cités, se repositionnant en décembre dès l'annonce de premières décisions.

Au fil de la concertation, les **comportements** ont évolué :

- Ouverture globale à la discussion en septembre avec des propositions alternatives à l'appui
- Renforcement de l'opposition en octobre
- Durcissement et radicalisation des positions en novembre, contre le projet dans sa totalité
- Unité et manifestations communes d'associations et d'élus locaux en décembre.

Les acteurs principaux sont liés à l'opposition, et on assiste à un renforcement des tonalités négatives (65% à la fin de la concertation contre 42% avant).
Les partisans se font néanmoins davantage entendre, à l'aide de pétitions ou de la page Facebook à l'initiative de la CCI des Alpes Maritimes et les tonalités positives émergent (15% à la fin de la période contre 12% au démarrage.). Cette radicalisation des positions se traduit par un effacement des tonalités neutres ou mitigées qui passent de 46% avant la concertation à 20% fin décembre.

Les thématiques mises en avant au cours des 6 mois précédant la concertation concernaient le coût jugé « pharaonique », le besoin de TER, la rénovation du réseau actuel, les impacts environnementaux (paysage, zones habitées, viticulture), l'absence d'intérêt général, l'augmentation du prix du foncier, les nuisances sonores et hydrogéologiques.

Ces thématiques ont été largement reprises tout au long de la concertation, avec **une insistance particulière sur le besoin de TER, l'importance du coût, l'impact viticole, et la nécessité de rénover le réseau actuel.** Il convient néanmoins de spécifier quelques particularités propres à chaque mois de la concertation.

Le Var, ainsi qu'Aubagne et la vallée de l'Huveaune, ont dominé les échanges, mais **c'est dans les Alpes-Maritimes que les partisans se sont majoritairement exprimés.**

Vos questions
sur le programme
et la concertation

4 LES PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION

De son ouverture à la décision du Comité de pilotage le 22 décembre 2011, cette première phase de concertation s'est avérée riche d'enseignements, dont RFF tiendra compte dans la poursuite des études.

4.1 LES ENSEIGNEMENTS SUR LE DISPOSITIF DE CONCERTATION

4.1.1 UNE CONCERTATION GLOBALEMENT ACCEPTÉE ET RESPECTÉE, BIEN QUE JUGÉE TROP COURTE

Si le dispositif de concertation, établi par la charte de concertation et validé par le Comité de pilotage du 17 janvier 2011, a globalement été accepté et respecté par les acteurs, comme en témoigne la tenue de 83% des réunions de concertation prévues, il n'en reste pas moins vrai que les acteurs, notamment à l'occasion du collège des acteurs, ont majoritairement considéré le calendrier de la concertation comme trop court pour que les échanges soient pleinement productifs et fructueux. Nombre d'entre eux auraient souhaité que les groupes de travail soient plus espacés, de manière à disposer de plus de temps pour examiner les supports remis à la concertation.

Ce calendrier a été jugé d'autant plus serré que la durée initialement prévue dans la charte de concertation pour cette première phase été réduite par décision du Comité de pilotage.

Il en a également résulté un nombre important de demandes d'éclairages complémentaires pour être en mesure de se forger une opinion, tant sur les scénarios que sur les fuseaux.

4.1.2 DES GROUPES DE TRAVAIL ET DOCUMENTS TECHNIQUES APPRÉCIÉS

Les acteurs se sont appropriés les Groupes de travail, comme en témoignent l'activité de ces groupes, la participation forte et suivie et l'intérêt que leurs membres ont manifesté.

Souvent, les demandes d'informations et d'expertises complémentaires ont souligné le souci d'être pleinement éclairés des enjeux du projet avant de se prononcer sur les scénarios puis les fuseaux soumis à la concertation.

La reconduction de ces groupes a d'ailleurs été souhaitée pour la suite, et notamment pour la concertation portant sur le projet visant à améliorer la liaison ferroviaire entre Nice et l'Italie.

Par ailleurs, la documentation technique remise aux acteurs lors des Groupes de travail a été appréciée et très rares ont été les demandes de correction de ces documents. Ces documents sont :

- le kit du concertant, pochette contenant la plaquette projet, la charte de concertation, la note méthodologique de sélection des scénarios, les fiches scénarios, les fiches secteur, les 20 fiches variantes et les supports présentés lors des premiers comités territoriaux,
- le projet de territoires,
- l'atlas de la zone d'études préférentielle,
- l'atlas des sensibilités sur l'ensemble de la zone d'études préférentielle,
- les fiches fuseaux.

De plus, le garant établit et publie son propre bilan de la concertation.

4.2 LES ENSEIGNEMENTS POUR LE PROJET

La concertation avait pour but d'aboutir au choix d'un scénario préférentiel, puis à la définition de fuseaux d'études prioritaires d'une largeur d'environ 1 000 mètres. Comme en témoignent les verbatim des réunions, les nombreux échanges et le présent bilan, la concertation a bel et bien permis aux participants de s'exprimer sur ces deux aspects et a produit des enseignements significatifs sur les fuseaux.

4.2.1 DES POINTS DE CONSENSUS ET DE DÉSACCORD

A l'échelle globale du projet, le Comité de pilotage du 22 décembre 2011 a entériné une série de consensus et de désaccords issus de cette phase de concertation.

Les principaux points de consensus qui ressortent de la concertation sont les suivants :

- Donner la priorité au réseau régional modernisé
- Le réseau existant est saturé
- Les capacités ferroviaires doivent être doublées
- Le scénario « zéro » qui cherche à doubler ces lignes sur place n'est pas satisfaisant (très coûteux et très difficile à réaliser)
- Les gares nouvelles doivent être intermodales et interconnectées avec le réseau existant
- Développer l'arc méditerranéen et la liaison avec l'Italie
- Positionner la gare de Marseille en souterrain sous la gare Saint-Charles
- Utiliser les emprises existantes dans le sillon permien pour doubler l'infrastructure
- Créer une nouvelle gare à l'Est du Var
- Créer une ligne nouvelle, en site propre, dans les Alpes-Maritimes
- Créer une gare au pôle d'échange de Nice-Aéroport
- Améliorer la liaison Nice – Monaco - Italie

Les principaux points de désaccords enregistrés durant la concertation sont :

- Notion de très grande vitesse
- Passage aux alentours d'Aubagne tel qu'envisagé par les fuseaux proposés
- Gare de Toulon Est
- Nouvelle infrastructure dans le sillon permien
- Passage dans le Bandol (fuseau C5)

En conséquence, le Comité de pilotage a décidé de poursuivre les études sur les options consensuelles dans les Alpes-Maritimes et les Bouches-du-Rhône et à l'abandon de la gare de Toulon Est, du fuseau de passage dans le Bandol et de la ligne nouvelle dans le sillon permien.

4.2.2 DES DEMANDES D'APPROFONDISSEMENT AU CŒUR DES ETUDES DU PREMIER SEMESTRE 2012

Un certain nombre de demandes d'approfondissement sont également ressorties de la concertation.

- Réaliser des aménagements coordonnés sur la ligne classique et la ligne nouvelle
- Mieux intégrer la desserte des bassins de vie dans les réflexions
- Optimiser le doublement de l'infrastructure dans les emprises existantes
- Limiter les nuisances pour les riverains et les impacts sur le milieu naturel
- Adapter la vitesse aux contraintes du territoire
- Examiner les conditions de développement du fret
- Approfondir le passage dans la vallée de l'Huveaune et aux alentours d'Aubagne
- Etudier la descente vers Toulon en évitant le secteur du Bandol
- Analyser l'opportunité et l'emplacement d'une gare à l'Ouest des Alpes-Maritimes
- 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.

Ces demandes sont au cœur des approfondissements que RFF doit étudier jusqu'à l'été 2012.

Conformément à la décision du Comité de pilotage du 22 décembre, les études à conduire devront permettre de **proposer le meilleur système ferroviaire, à partir des besoins de transport de proximité et des contraintes des territoires, d'approfondir les réflexions sur les points recueillant le consensus et d'affiner l'analyse des secteurs où des incompréhensions se sont fait jour localement.** RFF s'efforcera par ailleurs de définir des solutions sur les points de désaccord, en abandonnant notamment les options qui ont fait l'unanimité contre elles.
La phase d'études à venir devra ainsi s'appuyer sur les deux objectifs prioritaires réaffirmés au cours de la concertation, et partagés par RFF et les partenaires co-financeurs du projet :

- de Marseille à la frontière italienne, faciliter les transports du quotidien ;
- réaliser des liaisons performantes entre les trois principales métropoles de la région, en aménageant le réseau existant et en créant des sections de ligne nouvelle, pour assurer ainsi l'efficacité du transport ferroviaire national et international.

Comme RFF s'y est engagé, **les résultats de cette réflexion seront soumis à une seconde phase de concertation,** dont les modalités seront elles-mêmes précisées en partenariat avec les différents acteurs, dans le cadre des dispositifs prévus par la Charte : le Collège des acteurs et le Comité de la concertation.

NOTES

KFH - 12/2012 - © RFF, Vincent Lucas - Imprimé sur du papier PEFC - Issu de forêts durablement gérées.

ON—MIDI PYRENEES—NORD PAS DE CALAIS PICARDIE—PROVENCE ALPES COTE D'AZUR—RHONE ALPES AUVERGNE
NCE—LANGUEDOC ROUSSILLON—MIDI PYRÉNÉES—NORD PAS DE CALAIS PICARDIE—PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR—RHÔNE ALPES AUVERGNE
S CÔTE D'AZUR—RHÔNE ALPES AUVERGNE
LIMOUSIN—HAUTE ET BASSE NORMANDIE—ÎLE DE FRANCE—LANGUEDOC ROUSSILLON—MIDI PYRÉNÉES—NORD PA
—IRELAND—BELGIË—NEDERLAND—DANMARK—SVERIGE—SUOMI—EESTI—LATVIJA—LIETUVA—POLSKA—SLOVENSKO—ÖSTERREICH—ČESKÁ REPUBLIKA—DEUTSCHLAND—LUXEMBOURG—FRANCE
NE FRANCHE COMTÉ—BRETAGNE PAYS DE LA LOIRE—CENTRE LIMOUSIN—HAUTE ET BASSE NORMANDIE—ÎLE DE
—RHÔNE ALPES AUVERGNE
NAGEMENT

www.lgvpaca.fr

Réseau ferré de France
Mission LGV PACA
Les Docks - Atrium 10.4 - 10, Place de la Joliette - BP 85404 - Marseille Cedex 02
Tél. 33 (0)4 96 17 04 80 - Fax 33 (0)4 96 17 04 99 - **www.rff.fr**

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE