



*La fédération régionale des Associations de Protection  
de la Nature et de l'Environnement Pour le Développement Durable*

*Union Régionale Vie et Nature  
France Nature Environnement PACA*



## NOUVELLE LIGNE FERROVIAIRE MARSEILLE NICE MAI 2013

### Position de FNE PACA

#### Une étape dans la clarification du projet

Pour FNE PACA, le projet tel que présenté désormais par RFF permet de clarifier certains aspects. La perspective devient plus raisonnablement un parcours en 75/80 minutes avec phasage, sous phasages et sans ligne nouvelle de Nice et Vintimille. Pourtant, de nombreux points restent en débat.

#### Se doter d'une vision d'ensemble pour notre territoire régional

Le projet efface dans son intitulé le A des Alpes pour prendre le titre Provence Côte d'Azur. Cette évolution « censure » une prise en considération de l'ensemble du territoire régional. La révision en cours du SRIT – Schéma Régional des Infrastructures et des Transports – doit constituer une opportunité pour faire le lien entre les différents projets et énoncer des priorités pour élaborer une politique cohérente et ambitieuse en matière de mobilité et véritablement mettre en œuvre le report modal dans la Région.

#### Définir les conditions pour un système ferroviaire intégré efficace au quotidien

L'objectif central affiché est de répondre aux enjeux de mobilité. Pour rendre cet objectif atteignable, il est nécessaire d'exiger la mise en place d'un syndicat mixte de transports ou une autre forme de « commandement unifié » pour en finir avec des AOT conduites sans vision globale et sans objectifs de cohérence.

Le financement des services à créer ne peut reposer sur les modalités actuelles. C'est donc un sujet que doivent également examiner sans délai les décideurs. Le niveau des subventions à injecter requiert des efforts importants et nécessairement convergents de l'ensemble des contributeurs.

#### Phasage et sous-phasages, choix, priorités et financements

FNE PACA pointe des manques dans le nouveau projet, en particulier, le maillage avec le Val de Durance à hauteur de Cheval Blanc qui s'articulerait avec la perspective d'une desserte Manosque/Digne, et l'accès Nord de Marseille par une ligne nouvelle préservant la possibilité de desserte des emprises portuaires.

Concernant la sortie de St-Charles souterrain vers la vallée de l'Huveaune, FNE PACA maintient sa proposition d'un passage au sud, évitant Aubagne, Gémenos et Cuges. La logique d'une 4<sup>e</sup> voie se conjugue avec le positionnement d'une nouvelle gare à Aubagne. Or,

pour FNE PACA, si une gare doit être créée à l'est de Marseille, le site de La Barasse apparaît comme un point d'implantation plus pertinent disposant d'espaces et de connexions routières commodes.

Entre la sortie de la Vallée de l'Huveaune et Toulon, le tracé devra surmonter de nombreuses contraintes en privilégiant l'enfouissement pour accéder à Toulon en surface. Plus à l'Est, le raccordement d'une ligne nouvelle avec celle existante est esquissé via la ligne de Cannes-Grasse. FNE-PACA s'interroge sur cette option et son efficacité opérationnelle.

Le projet de Pôle d'échanges multimodal de Nice-St-Augustin ne doit pas être réalisé au détriment de l'accès à la gare de Nice-Thiers.

### **Les urgences sont la gare Marseille St-Charles en souterrain et les abords de Nice.**

Elles représentent respectivement 2.5 Milliards d'Euros et 5 Milliards d'Euros. Le segment «Aubagne Toulon» n'est pas compris dans ces évaluations, bien que faisant partie de l'urgent selon le dossier RFF.

FNE PACA s'interroge sur le cadre d'élaboration de la DUP (Déclaration d'Utilité Publique) et souhaite la mise en place de dispositions ad hoc pour éviter que les emprises de la totalité du projet ne soient compromises au fil du temps.

### **Fret ferroviaire traité à la marge**

La réactivation envisagée de certains sites ferroviaires (La Seyne, Cannes, ..) correspond à une prise en considération de nos demandes. Il est impératif de remettre le ferroviaire en situation d'offrir des capacités de report modal dans une logique de développement de la logistique urbaine, et sans oublier que ces perspectives n'ont de sens qu'avec un appareil de production opérationnel.

### **Relation France-Italie**

Concernant les déplacements de personnes, la mise en cause d'un nouveau tronçon Nice-Vintimille impose de reconstruire les offres voyageurs antérieurement établies entre ex FS et ex SNCF. Par ailleurs, la réalisation d'un tunnel ferroviaire sous le Montgenèvre reste un élément de réponse crédible aussi bien à propos du désenclavement global de PACA que du traitement des flux routiers de marchandises en transit à Vintimille.

**FNE PACA agira pour que ces éléments soient bien pris en compte dans le projet de Ligne nouvelle Provence Côte-d'Azur.**