





# Contribution à la concertation LNPCA phase 1&2: Octobre 2019

#### Résumé des positions de l'Association DEPART

- Soutien au projet LNPCA phase 1&2, schéma directeur de la ligne existante Marseille Vintimille
  - En particulier la dénivellation des bifurcations (Cannes la Bocca, la Pauline, et gare souterraine de Marseille St Charles)
- Décider rapidement un projet ambitieux, avec la navette azuréenne dès la phase 1
  - Enquête publique avant la fin du quinquennat
- Développer le train pour répondre au défi climatique et aux enjeux de mobilité en Région Sud
- Reprendre les études et la concertation sur la Ligne Nouvelle Nice-Sophia Antipolis-Cannes la Bocca-Le Muy (est Var)
- Déploiement de l'ERTMS2
- Sur les variantes des phases 1&2 d'ouest en est :
  - BOUCHES DU RHÔNE
    - Doublement du tunnel de St Louis
    - Doublement des voies du port et **réouverture halte St** André
    - Entrée nord du tunnel St Charles : variante nord indépendante du relogement des habitants de la cité Bassens
    - Gare souterraine de Marseille St Charles
      - Refus des solutions "page blanche" uniquement en surface qui ne règlent rien
    - 5è voie à quai pour isoler les mouvements techniques vers technicentre et remisage Blancarde réorganisé
    - Sortie est du tunnel de St Charles à la Parette
    - 4è voie Blancarde-La Penne sur Huveaune laissée à l'appréciation des riverains-usagers







#### VAR

- Terminus Ouest à Ollioules-Les Playes, également apte pour l'alternat. Maintien de la gare d'Ollioules-Sanary (sans augmentation du nombre total d'arrêt)
- Report à St Cyr avec des aménagements de dépassement TGV/TER à étudier en parallèle de la phase 2, sans ralentir ni la décision, ni la réalisation
- Accès nord à la gare de Toulon centre
- Dénivellation de la bifurcation de la Pauline par la variante en terrier de la voie La Pauline Hyères
- Terminus à Carnoules, compatible avec la réouverture ultérieure de Carnoules Brignoles

#### - ALPES MARITIMES

- Gare Cannes Marchandise sur le site SICASIL, sur la future gare TGV
- Terrier Marseille Vintimille pour la dénivellation de la bifurcation Cannes Grasse
  - Refus de toute solution d'isolement de la ligne Cannes Grasse et de correspondance obligatoire et pénalisante pour les passagers
- 4 voies à quai en gare de Cannes, Antibes. Accès nord
- Gare TER/TGV de Nice Aéroport à 4 voies à qua
- Voies supplémentaires à Nice Thiers, passerelle jusqu'au nord et réorganisation remisage St Roch
- Compléments à étudier en parallèle de la phase 2
  - VAR
    - 4 voies entre Ollioules-Les Playes et La Seyne sur mer, puis 3 voies jusqu'à Toulon
    - Halte de l'Escaillon
    - Report du terminus ouest à St Cyr
    - Evitement de La Crau
    - Réouverture Carnoules-Brignoles
    - Cadencement aux 20 minutes
  - ALPES MARITIMES
    - Doublement de la 3è voie centrale Antibes Cagnes entre Antibes et une halte à construire à La Fontonne
- Autres éléments à étudier dans les phases ultérieures
  - Shunt souterrain sous le massif de Carpiagne évitant la Vallée de l'Huveaune
  - LGV Aix-Cote d'Azur longeant l'A8 compte tenu des renoncements successifs sur le tracé des Métropoles du Sud





## Soutien au projet LNPCA phase 1&2, un schéma directeur pour la ligne Marseille Vintimille et sa connexion à la ligne PLM

L'Association DEPART soutient le projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur, ainsi que ses phases 1&2 qui relèvent davantage d'aménagements sur la ligne existante, un schéma directeur Marseille Vintimille. Ces aménagements visent en quelque sorte à rendre "neuve/nouvelle" la ligne existante Marseille Vintimille, en supprimant notamment les bifurcations à niveau entre lignes à Cannes la Bocca (ligne de Grasse), La Pauline (ligne de Hyères), et entre les lignes Marseille Vintimille et PLM avec la réalisation d'un tunnel et d'une gare souterraine sous St Charles. Ces aménagements sont complétés par de nouvelles installations d'origine terminus (ouest Var, Carnoules, Cannes Marchandise) ainsi que des alternats en gare (4 voies à quai) (Cannes, Antibes, Nice Aéroport). Une nouvelle desserte par TGV de la gare de Nice Saint Augustin agrandie en Nice Aéroport est également prévue. Des navettes RER toulonnaise et azuréenne sont ainsi rendues possibles, ainsi que de nouveaux services ferroviaires traversant Marseille.

### Décider rapidement un projet ambitieux

L'Association demande que les décisions soient rapidement prises pour que ce programme fassent l'objet d'une enquête publique avant la fin du quinquennat puis d'une DUP pour une mise en service rapide.

- ➤ Nous demandons une accélération du calendrier : en particulier la **navette RER azuréenne** prévue en phase 2 ne peut pas attendre 2033 pour voir le jour. Elle doit se réaliser **en même temps que la phase 1 en 2026**, et en particulier deux aménagements doivent être rapidement réalisés qui conditionnent les autres dans la phase 2 :
  - La 4è voie à quai en gare d'Antibes (nécessaire pour gérer les interruptions de service ponctuel pour la réalisation de la 4è voie en gare de Cannes)
  - La construction de la gare TER de Cannes Marchandise en remplacement de la halte actuelle de Cannes la Bocca, pour libérer les emprises nécessaires à la dénivellation de la bifurcation de la ligne de Grasse
- ➤ L'Association DEPART demande que le projet soit musclé en phase 2 dans le Var, qui n'est concerné par aucun aménagement. Elle s'est jointe à "l'union pour un REAT" (Réseau Express de l'Agglomération Toulonnaise)





## Développer le train pour répondre au défi climatique et aux enjeux de mobilité en Région Sud

Il est impératif pour faire face aux enjeux de mobilité en Région Sud, de développer massivement l'usage du train. C'est impératif pour sortir de la thrombose routière qui affecte la Région et ses métropoles, mais c'est surtout impératif pour faire face au défi climatique ainsi qu'aux tensions dans pétrolier. l'approvisionnement Les transports contribuent massivement aux émissions de gaz à effet de serre et l'accord de Paris sur le climat nous oblige à une neutralité carbone. Le train est la seule solution pour les moyennes et longues distances, compatibles avec la neutralité carbone. Il complète les autres solutions de transports en communs et les modes doux pour les déplacements de proximité. C'est aussi une question de santé publique : la route tue et fait de graves blessés à cause des accidents dont la dramatique probabilité augmente avec le trafic automobile et camion. Mais la circulation des voitures et camions génèrent aussi des pollutions de toute sorte, au delà des émissions de CO2, qui affectent la santé de nombreux habitants, jusqu'à en tuer prématurément 48 000 en France et 10 000 dans la Région Sud.

Développer massivement l'usage du train nécessite de faire circuler davantage de trains, à la fois pour répondre à la hausse de la demande alors qu'aujourd'hui la ligne est saturée et les trains sont bondés par exemple sur la Côte d'Azur. Mais aussi car l'augmentation de la fréquence et du cadencement améliore l'offre et peut convaincre de nouveaux usagers de laisser leur voiture au garage.

## Reprendre les études et la concertation sur les phases 3&4

Le projet de LNPCA phase 1&2 réponds à ces enjeux mais partiellement. Il doit donc être réalisé rapidement mais cela ne suffira pas :

- Pour les trains de proximité au quotidien, l'offre proposée sur une unique ligne saturée est évidemment moindre que ce qui pourrait être proposé avec une Ligne Nouvelle doublant la ligne existante, qui aurait pu et du être construite pour 2020 d'après le débat public de 2005. Or les







problèmes se sont aggravés, la réponse devrait être encore + forte, mais il n'y a toujours pas cette infrastructure

Pour les trains de moyenne et longue distance, Nice restera à 2h40 de Marseille, distante de 158km à vol d'oiseau, soit une vitesse moyenne à vol d'oiseau inférieure à celle du pigeon voyageur (60km/h). La gare souterraine permettra un petit gain de temps pour les trajets au delà de Marseille, le nombre de trains sera légèrement augmenté, mais de façon totalement insuffisante pour que les habitants et voyageurs de la Côte d'Azur cessent d'utiliser massivement la voiture et l'avion. Chaque jour qui passe, les 60 avions reliant Nice à Paris continueront de larguer dans l'atmosphère 1500 tonnes de CO2, c'est à dire la pollution de la totalité de la Ville de Toulon. Quand cessera cette catastrophe environnementale?

C'est pourquoi l'Association DEPART demande que la Décision Ministérielle qui doit suivre cette concertation sur les phases 1&2 pour engager l'enquête publique sur les phases 1&2 prévoit, en même temps, et en parallèle, de relancer les études et une concertation sur les phases 3&4, en particulier la Ligne Nouvelle Nice Aéroport-Sophia Antipolis-Cannes la Bocca-Le Muy (Est Var) dès la phase 3, afin qu'une enquête publique puisse se tenir dans le prochain quinquennat, que la faisabilité notamment foncière soit préservée et que la mise en service intervienne rapidement après la phase 2 vers 2030.

Cette Ligne Nouvelle permettra de doubler la ligne existante de la Côte d'Azur la + chargée de province, 3eme en incluant l'Île de France. Un réel RER avec un très haut cadencement sera possible sur la ligne littorale ainsi que la desserte ferroviaire de la 1ère technopôle d'Europe : Sophia Antipolis. Ce RER n'empêchera pas le développement de liaisons nationales et internationales de la Côte d'Azur, contrairement à la situation qui prévaudrait avec les seules phases 1&2, liaisons qui verront par ailleurs leur temps de parcours s'abaisser nettement sous les 2 heures (avec les arrêts) entre Nice et Marseille. Paris serait relié en 4h30 (pour un TGV sans arrêt), Lyon et Montpellier en 3h30-3h45. Ainsi l'attractivité du mode ferroviaire sera considérablement renforcé, et le réseau ferroviaire sera préparé à la demande sociétale de limiter voire interdire les vols aériens intérieurs.





## Détail des positions de l'Association DEPART pendant la concertation 2019 sur les phases 1&2 du projet LNPCA

S'agissant des phases 1&2 l'Association DEPART synthétise dans cette contribution les positions qu'elle a prise durant cette concertation, d'ouest en est. Il s'agit de choix qui permettent systématiquement une décision rapide pour ce qui relève du cadre de la présente concertation, même si son périmètre est jugé restreint.

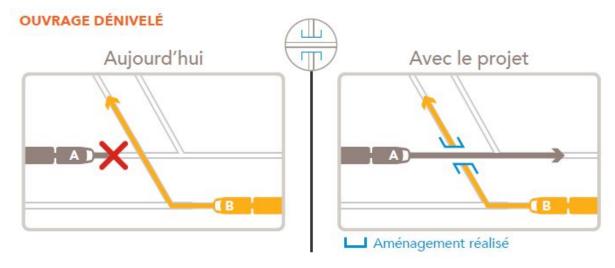
En préalable, l'Association DEPART apporte son soutien au déploiement de la nouvelle signalisation ERTMS 2 sur la ligne Marseille Vintimille (projet HPMV Haute Performance Marseille Vintimille). L'ERTMS permet, lorsqu'un train entre dans un canton (entre 2 signaux) précédent un canton occupé par un autre train, d'ajuster son freinage pour être en mesure de s'arrêter au signal suivant, compte tenu de ses caractéristiques et de celles de la ligne, tandis qu'avec la signalisation existante, le train est contraint de freiner le plus rapidement possible et de poursuivre en marche à vue (30km/h) jusqu'au signal suivant. L'ERTMS 2 donne également l'information en cabine du conducteur que le canton suivant est libéré, ce qui permet d'anticiper la reprise en vitesse du train, sans attendre d'atteindre l'entrée du canton suivant. L'ERTMS2 apporte donc de la robustesse dans les situations perturbées quand un train prends du retard, et limite l'effet de cascade sur les autres trains. Il pourra éventuellement permettre un rapprochement des trains dans la conception des horaires. Par contre, l'ERTMS 2 n'est pas magique : sur une ligne à trafic hétérogène avec des trains qui s'arrêtent partout et d'autres trains directs, une seule voie par sens de circulation continuera de limiter la capacité de la ligne, et une Ligne Nouvelle reste donc nécessaire.

De façon générale, l'Association DEPART soutient tous les aménagements de dénivellation des bifurcations. Déniveler une bifurcation signifie qu'au lieu d'avoir un croisement au même niveau de 2 voies ferroviaires, l'une des voies va passer par dessus ou par dessous l'autre. Cela peut paraître anodin mais représente des ouvrages ferroviaires assez conséquents. Mais c'est très utile, car sans dénivellation, les trains qui veulent quitter ou s'insérer sur la ligne principale doivent circuler à contresens pour rejoindre l'autre ligne, ce qui bloque la circulation dans les 2 sens, et a un effet boule de neige au moindre retard ou perturbation. Ces ouvrages ferroviaires locaux sont d'intérêt régional





et national car ils garantissent que pourront cohabiter sur une même ligne des RER s'arrêtant dans toutes les gares et d'autres trains allant de Nice jusqu'à Marseille et au delà.



#### Dans les Bouches du Rhône

#### Phase 2 : Doublement tunnel de St Louis (Marseille nord)

Soutien à l'option du doublement. Il n'est pas acceptable que le projet soit sans cesse amputé alors même que les phases 1&2 sont insuffisantes pour l'accroissement des capacités ferroviaires dont la Région Sud a besoin. Il n'est pas concevable de maintenir à l'entrée nord de la 1ère métropole de Province un tel goulot d'étranglement ferroviaire, qui verrait converger 3 lignes (Côte bleue, PLM et LGV med) sur seulement une voie par sens.

Il faut par ailleurs ne pas multiplier les périodes pendant lesquels le secteur sera soumis à des travaux ferroviaires. C'est pourquoi le tunnel de St Louis (entre la LGV Med et la future traversée souterraine de Marseille) doit être doublé en même temps qu'est réalisée la traversée souterraine de Marseille.

Sans ce doublement, d'autres projets sont rendus impossibles tel que la réouverture voyageurs de la ligne Aix-Rognac (ou alors les trains de cette ligne y resteraient isolés sans pouvoir rejoindre Marseille, ce qui limite l'intérêt), ou l'accroissement de capacité sur la ligne de la Côte Bleue.

Un tel doublement ne pourra jamais être financé via un CPER. Par ailleurs l'Association DEPART demande à la Région, Autorité Organisatrice des transports, de se positionner clairement sur ces 2 projets de manière à crédibiliser le doublement du tunnel de St Louis dans le cadre du projet LNPCA.







Sans ce doublement du tunnel de St Louis, Marseille se retrouverait dans la même situation de blocage que Paris pour ses RER B et D qui doivent partager un tunnel unique entre Châtelet les Halles et Gare du nord et ne peuvent plus être développés.

#### Phase 1 : Doublement des voies du port

Favorable au cadencement des TER au quart d'heure. S'agissant des suppressions de passage à niveau, l'Association DEPART est favorable à la plus grande concertation avec les riverains.

L'Association DEPART est également favorable à la réouverture de la halte de Saint André.

#### <u>Phase 2 : Entrée nord du tunnel vers la gare souterraine de Marseille</u> St Charles

L'Association DEPART attire l'attention sur le nécessaire respect du calendrier. Nous estimons très dangereux de lier un projet de rénovation urbaine concernant la cité Bassens dont les habitants devraient être relogés dans une des variantes, à un projet ferroviaire.

Nous préconisons la variante nord, qui permet de les rendre indépendants. Ainsi les habitants auront le choix du déménagement, sans être sous la contrainte d'un projet ferroviaire. Ce déménagement restera possible si telle est la volonté des collectivités.

Par ailleurs, la variante nord offre l'avantage, en enfouissant plus tôt la ligne, d'enfouir en même temps les nuisances sonores et de les éloigner d'un maximum d'habitations. Elle éloigne également des habitations le stationnement des trains de fret du centre de transfert des déchets.

#### Phase 2 : Gare souterraine de Marseille St Charles

Soutien à cet aménagement indispensable à la désaturation du noeud ferroviaire Marseillais.

L'association DEPART se prononce résolument contre les solutions du type 'page blanche' qui n'envisageraient que de mineures adaptations du réseau de surface sur le plateau de St Charles.

Nous soutenons le positionnement trouvé pour la gare souterraine qui pourra être creusé depuis la surface sur le site abeille en phase 2, après que celui-ci aura été libéré de ses actuelles activités en phase 1. Nous soutenons son dimensionnement à 4 voies à quai, avec correspondance quai à quai pour les trains de même direction (c'est à dire 2 quais centraux). Nous soutenons toutes les propositions d'amélioration de l'intermodalité faite durant cette concertation.





#### Phase 1&2 : Réorganisation des remisages et technicentre Blancarde

L'Association DEPART soutient les propositions de SNCF Réseau visant à exploiter le plateau de surface de Marseille St Charles en tubes aussi indépendant que possible.

Nous soutenons la réorganisation en 2 phases du technicentre de Marseille Blancarde, et l'affectation d'une voie dédiée aux mouvements techniques depuis la gare St Charles (celle à l'ouest et au nord), ce qui suppose de créer une nouvelle voie à quai au sud (cad une 5ème) en gare de Marseille Blancarde. 4 voies sont en effet nécessaires pour les trains de voyageurs : une voie par sens pour les trains rapides (TGV et TER vers Toulon), une voie par sens pour les omnibus Marseille Aubagne

Nous demandons que toutes les mesures soient prises pour permettre l'évolution ultérieure du réseau dans la Vallée de l'Huveaune.

#### Phase 2 : Sortie est du tunnel de St Charles à la Parette

L'Association DEPART soutient cette proposition de SNCF Réseau. Nous demandons que toutes les mesures soient prises pour permettre l'évolution ultérieure du réseau dans la Vallée de l'Huveaune.

#### <u>Option de phase 2 : 4è voie entre Marseille Blancarde et la Penne sur</u> Huveaune

L'Association DEPART prends acte que SNCF Réseau ne propose plus de 4è voie entre La Penne sur Huveaune et Aubagne, ni en phase 2, ni dans les phases ultérieures y compris avec une Ligne Nouvelle vers Toulon.

Nous prenons également acte que les TGV et TER vers Toulon resteront irrémédiablement mixés sur les mêmes voies, y compris en phase 4. Nous prenons acte que les TER omnibus Marseille Aubagne sont prévus de circuler en voie unique entre Marseille St Charles et Marseille Blancarde, ainsi qu'entre la Penne sur Huveaune et Aubagne.

Ainsi la seule question qui se pose est de savoir si cette voie unique doit être doublé au delà des actuelles gare de croisement entre Marseille Blancarde et la Penne sur Huveaune, et si dans ce cas, les voies omnibus doivent être centrales, ou au sud.

Le seul changement d'offre qui serait proposé serait alors un cadencement toutes les 15 minutes au lieu de toutes les 20 minutes des TER omnibus.

Dans l'absolu, l'Association DEPART est favorable à tout aménagement qui améliore la cadence des trains et donc à cette 4è voie

Au cas précis, les usagers des TER omnibus Marseille Aubagne sont aussi les riverains de la Vallée de l'Huveaune et sont donc les premiers concernés par les travaux qui découleraient d'une 4è voie. Sa non-réalisation n'a pas de





conséquences au niveau régional. En conséquence l'Association DEPART ne prends pas position sur cette option et s'en remettra au résultat de la concertation.

Néanmoins, nous constatons que la difficulté de faire des travaux ferroviaires dans ce secteur, ce qui était prévisible depuis longtemps et une des raisons pour lesquelles notre Association ne s'était pas positionné en faveur de la "LGV des Métropôles du Sud", réinterroge l'opportunité d'y faire passer les trains de la Ligne Nouvelle.

C'est pourquoi l'Association DEPART demande que soit étudié dans les phases ultérieures un shunt souterrain qui pourrait déboucher à Cassis, au niveau de la sortie sud du tunnel du Mussuguet, que nous détaillons à la fin de cette contribution.

#### **Dans le Var**

#### Phase 1 : Origine terminus ouest var de la navette toulonnaise

Depuis Marseille, l'ouest Var est supposé desservi par :

- 2 TER/h (cadencés aux 30 minutes) via la gare souterraine (depuis Miramas), quasi directs et ne pouvant marquer qu'un seul arrêt avant d'être terminus Toulon
- 2 TER Marseille Hyères (cadencés aux 30 minutes), omnibus de Aubagne à Toulon à Hyères (circulant en voie unique de La Pauline à Hyères)

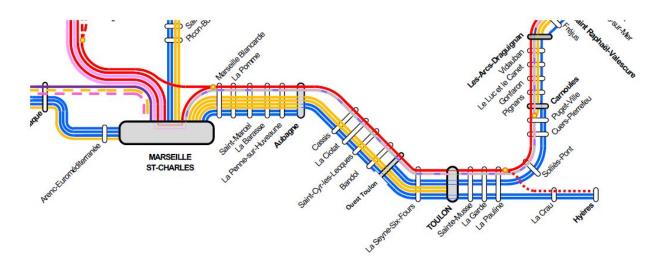
Par ailleurs, la ligne Aubagne Toulon Les Arcs doit aussi assurer la circulation de 2 à 3 trains intermétropoles par heure entre Marseille et Nice (direct de Marseille à Toulon, puis de Toulon aux Arcs) : les 2 premiers trains sont cadencés aux 30 minutes, et l'éventuel 3è train circule juste derrière ou juste devant l'un des 2 autres.

La proposition de SNCF Réseau consiste à faire circuler dans une fenêtre disponible 2 autres TER omnibus par heure entre un terminus à l'ouest de Toulon et Carnoules (l'un des 2 continuant par ailleurs jusqu'aux Arcs). Cela consiste à faire partir les TER vers Carnoules juste après le passage du train Marseille Nice, et dans l'autre sens depuis Carnoules, de le faire arriver au terminus juste avant qu'un train Nice Marseille ne le rattrape. L'objectif est alors de disposer d'un cadencement aux 15 minutes sur le tronc commun entre ce terminus ouest et La Pauline.





## Schéma de desserte Ouest LNPCA



Dans le cadre de la concertation de phase 1, l'Association DEPART soutient

- Que ce terminus soit le plus à l'ouest possible pour maximiser la population concernée par le doublement des cadences TER
- Que les installations permettent un **alternat en gare**, c'est à dire que les trains de/vers Marseille puissent aussi accéder aux voies centrales (et pas seulement les trains de/vers Toulon) afin d'améliorer la robustesse du système dans les situations perturbées

Cependant les contraintes exposées ci dessus, en l'absence de possibilité de dépassement ou de Ligne Nouvelle, ont pour conséquence que le terminus ouest ne peut être à plus de 2 arrêts de Toulon, soit concrètement en l'état actuel des gares : La Seyne-six fours ou Ollioules-Sanary

Dans le strict cadre de la phase 1, c'est donc le site d'Ollioules-Sanary qui a la préférence de l'Association DEPART avec sa variante qui minimise les impacts : "décalage au sud".

Malheureusement, la municipalité d'Ollioules s'y oppose.

A l'instar de nombreux participants à la concertation, l'Association DEPART s'oppose à ce que le site de La Seyne soit retenu comme pis-aller en phase 1 : il fait perdre tout intérêt au RER toulonnais.







C'est pourquoi l'association DEPART soutient le site Ollioules-Les Playes qui a émergé au cours de la concertation, qui pourrait d'ailleurs être la variante la moins chère et dessert 14 000 emplois.

SNCF Réseau considère que cette solution doit s'entendre comme un déplacement de la gare actuelle d'Ollioules Sanary situés à 1.6km.

L'Association DEPART ne partage pas cette position, y compris dans le strict cadre de la phase 1, qui ne permet pas d'arriver à un compromis entre les contraintes d'exploitation ferroviaires et les besoins des usagers :

- Aujourd'hui, 4 communes (Ollioules, Sanary, La Seyne, Six Fours) sont desservies par 2 gares : il n'y a rien de surdimensionné à ce qu'il y ait 3 gares
- Un RER suppose des arrêts fréquents ET rapprochés. Des RER parisiens ont des distances entre station inférieure à ce qui séparerait Ollioules-Sanary d'Ollioules-Les Playes
- Les contraintes d'exploitation (dans le strict cadre de la phase 1) sont que les TER terminus Ollioules-Les Playes ne peuvent évidemment pas desservir une gare + à l'ouest, que les omnibus Marseille Hyères ne peuvent pas marquer un arrêt supplémentaire, et que les TER semi directs ne peuvent marquer qu'un seul arrêt entre La Ciotat et Toulon
- ⇒ En conséquence, il n'est pas nécessaire de supprimer la gare actuelle d'Ollioules Sanary si le terminus de la navette toulonnaise est fixé à Ollioules Les Playes. L'Association DEPART soutient l'arrêt à Ollioules-Sanary pour les TER Marseille Hyères qui ne marqueraient alors pas l'arrêt à Ollioules-Les Playes, de choisir l'arrêt à Ollioules-Les Playes pour les TER semi-directs et évidemment pour les navettes en terminus.









Ces positions de l'Association sont donc compatibles avec des décisions rapides sur LNPCA phase 1&2 en vue d'une DUP et d'une réalisation rapide des améliorations qu'apportera un RER toulonais.

Néanmoins, elles ne peuvent constituer un horizon indépassable du développement ferroviaire dans le Var. L'Association DEPART, avec l'union pour un REAT, est favorable au report du terminus ouest à St Cyr, mais cela suppose alors des investissements supplémentaires pour permettre le dépassement des TER omnibus par les trains Marseille Nice. Ces aménagements peuvent intervenir dans le calendrier de la phase 2, mais ne doivent pas retarder les décisions concernant celle-ci sur les autres secteurs, et garantir notamment une enquête publique avant la fin du quinquennat.

L'Association DEPART demande donc l'étude en parallèle de ces investissements supplémentaires que nous détaillons à la fin de cette contribution, et le cas échéant une DUP complémentaire à la phase 2 pour le Var.





#### Supplément de phase 1 : Gare de Toulon centre

Aucun aménagement n'est prévu en gare de Toulon centre pour accompagner la progression du trafic voyageur lié à la mise en service de la navette toulonnaise. L'Association DEPART est favorable à l'ouverture d'accès au nord de la gare pour fluidifier la circulation des voyageurs.

#### Phase 1 : Dénivellation de la bifurcation de la Pauline

L'Association DEPART considère indispensable et prioritaire cet aménagement. Il consiste à déniveler la voie latérale ouest Toulon La Pauline Hyères sous ou sur les voies de Marseille Vintimille, avec dévoiement ou non de la voie Hyères Toulon. Parmi les variantes proposées, nous privilégions la variante du terrier, la moins impactante et la moins chère.

Nous soutenons également l'extension à 4 voies à quai de la gare de la Pauline, sur le tronc commun avant la bifurcation.

#### Phase 1 : Installations de terminus à Carnoules

L'Association DEPART soutient cet aménagement. Nous demandons à ce que les installations soient compatibles avec une réouverture ultérieure de la ligne vers Brignoles, y compris pour des services en continuité Brignoles Toulon.

#### **Dans les Alpes Maritimes**

En préalable, l'Association DEPART est favorable aux aménagements prévus en phase 1&2 et la **mise en service d'une navette azuréenne** mais considère qu'une Ligne Nouvelle reste indispensable sur la Côte d'Azur pour doubler la ligne existante afin de la dédier davantage au trafic local, ainsi que pour desservir Sophia Antipolis. Par ailleurs cette navette azuréenne de la phase 2, avec 4 TER omnibus/h cadencés aux 15 minutes, complétés par 2 TER semi direct/h aux 30 minutes et 2 à 3 trains Marseille Nice, doit être mise en service dès la phase 1, ce qui suppose de prioriser certains aménagements de phase 2, comme cela est rappelé au début de cette contribution et détaillée ci-après.

## <u>Phase 2 (à faire en début de phase 1) : Déplacement de la gare de Cannes la Bocca sur Cannes Marchandise</u>

Le déplacement de cette gare est nécessaire pour réaliser la dénivellation de la bifurcation de la ligne de Grasse, c'est pourquoi l'Association DEPART se prononce pour sa programmation dès le début de la phase 1.

SNCF Réseau propose 2 localisations : à l'est de Cannes Marchandise (variante Pierre Semard), ou à l'ouest (variante SICASIL) au site pressenti pour la future gare TGV.







L'Association DEPART soutient la variante SICASIL, là où sont prévus les futurs développements urbains. Cette gare peut être la porte d'entrée du réseau ferroviaire des Alpes Maritimes. La variante SICASIL permet des accès et parkings de chaque côté de la gare (côté mer et côté terre), ainsi qu'une passerelle ville-bord de mer pour franchir tout le faisceau ferroviaire de Cannes Marchandise là où il n'existe aucun passage actuellement. Enfin, il faut préparer l'avenir en faisant la gare au même endroit que la future gare TGV. L'autre variante (Pierre Semard) n'est pas compatible avec la réorganisation des activités ferroviaires de Cannes Marchandise qu'impose la future gare de la Ligne Nouvelle en phase 3 ou 4.



## Phase 2 (à faire en fin de phase 1) : Dénivellation de la bifurcation de la ligne Cannes Grasse

La ligne Cannes Grasse a réouvert en 2004. Dès l'origine, il s'agissait d'une ligne Grasse Nice Vintimille totalement intégrée au réseau ferroviaire régional, sans rupture de charge, et pas d'une petite antenne locale. En 2017, des travaux ont permis de créer un évitement au Bosquet et de supprimer les passages à niveau, permettant d'augmenter la cadence des TER aux 30 minutes.

Cette desserte régionale doit rester intégrée au RER azuréen, c'est pourquoi l'Association DEPART soutient totalement l'aménagement de dénivellation de la bifurcation pour accompagner la densification du trafic sur la ligne littorale.

Cela entraîne des travaux importants en bord de mer, dans un secteur urbanisé avec des résidences donnant sur la mer et beaucoup de riverains... Si cette bifurcation n'est pas dénivelée, une idée dangereuse est évoquée par certains : isoler la ligne de Grasse du reste du réseau. Cela obligerait ainsi la







quasi totalité des passagers (95% dont 70% vont même au delà de Cannes centre (de Golfe Juan à Menton)) à faire une correspondance entre 2 TER pour effectuer leur trajet, à perdre du temps, du confort de voyage etc... En quelque sorte, pour s'épargner un investissement pour qu'une voie ferroviaire passe au dessus d'une autre, on demanderait aux passagers de le faire eux-même, en dehors d'un train! Le résultat probable est que de nombreux passagers renonceront à prendre le train dans ces conditions, ou se rendront en voiture dans une autre gare du littoral. Il n'en faudrait pas moins pour vider les TER qui circulent sur la ligne Cannes Grasse, et fournir un formidable appui à tous ceux qui n'ont jamais accepté sa réouverture, voudraient bien en récupérer les emprises ferroviaires pour y faire par exemple, une route, des bureaux, des commerces...

Et pourtant la ligne Cannes Grasse a un **grand potentiel de développement** pour peu que l'intermodalité soit favorisée dans les haltes et gares, ainsi qu'une **augmentation des places de parking**.

Certains considèrent "pharaonique" l'investissement de 90 Millions d'euros à consentir pour cette dénivellation. Pourtant, introduire une correspondance nécessairement quai-souterrain-quai usagers, qui serait quai-passerelle-quai dans le sens Nice Grasse, représenterait à minima une perte de temps et de confort de 15 minutes. La fréquentation annuelle dépasse 800 000 passagers en 2019 et dépassera bientôt le million. Introduire une correspondance ferait donc perdre 250 000 heures aux usagers chaque année, soit une perte socio-économique de 5.5 Millions d'euros. Éviter cette perte en investissant dans les 90 Millions d'euros de la dénivellation est donc amorti en 16-17 ans, ce qui est très faible par rapport à la durée de vie d'un tel ouvrage. Contrairement à ce qui a pu être dit dans cette concertation, le principe d'un RER est bien d'interconnecter les lignes entres elles et de limiter les correspondances. La Région Parisienne y a consacré des centaines de milliards de Francs au siècle dernier, des milliards d'euros récemment pour le RER E, et veut engager 25 Milliards d'euros pour le Grand Paris Express afin de supprimer les correspondances sur les trajets banlieue-banlieue. Et il faudrait économiser 90 Millions d'euros en Région Sud ?

La dénivellation de la bifurcation Cannes-Grasse améliore également la régularité du RER azuréen et de toute la ligne Marseille Vintimille. En effet, aujourd'hui, quand un TER arrive depuis Marseille avec un léger retard de 5 minutes (ce qui est fréquent), il doit s'arrêter peu avant la bifurcation pour laisser monter un TER vers Grasse et en laisser descendre un autre. Son retard initial de 5 minutes se transforme alors en un retard de 30 minutes à Cannes.







SNCF Réseau a d'emblée exclu les solutions de dénivellation aérienne et présente 2 solutions en "terrier" :

soit la voie Cannes vers Grasse passe sous la voie Marseille vers Vintimille,











soit la voie Marseille vers Vintimille passe sous la voie Cannes vers Grasse





L'Association DEPART soutient la 2nde variante du "terrier Marseille Vintimille", qui nécessite le moins d'élargissement des emprises ferroviaires, permet d'enterrer la voie où circulent le + de trains,

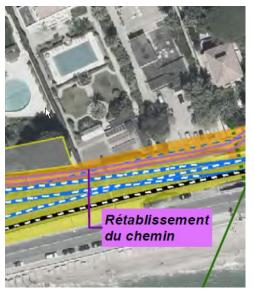
Marseille vers Vintimille et qui sont actuellement sur la voie la + proche des habitations. Il ne resterait sur la voie de surface la + proche des habitations, à la même distance qu'actuellement, que les TER dans le sens Grasse vers Nice/Vintimille, soit une grande réduction des nuisances de bruit.







Rappelons aussi que la voirie concernée par les élargissements d'emprises ferroviaires (le boulevard de la mer) et certaines parcelles appartiennent à la ville de Cannes, qui avait envisagé un doublement de la route nationale par cet itinéraire. Développer le train permet de mettre un stop à ce projet d'agrandissement routier. Afin de privilégier les modes doux (marche, vélo...),



nous suggérons que le rétablissement routier leur soit dédié, ce qui limiterait alors la largeur de la voirie à rétablir.

L'émotion suscitée par des menaces que ferait peser ce projet sur la clinique du Méridien doit être relativisée. Ainsi que le montre le plan ci-contre, dans la variante "terrier Marseille Vintimille" aucune suppression de parking n'est prévue : seules 4 demi places de parking sont sur l'emprise du projet, là où la voie ferrée sera souterraine, et il sera donc possible de reconstituer les places de parking par dessus une fois les travaux finis.

A noter que les ouvrages de dénivellation ne sont pas prévus pour le fret (rampe importante pour limiter la longueur des ouvrages). Ainsi, seule la variante "terrier Marseille Vintimille" (qui maintient la voie de surface actuelle) préserve la possibilité de faire circuler des trains de fret sur la ligne de Grasse

Déniveler la bifurcation préserve le futur pour accroître la cadence sur Cannes Grasse (par exemple, toutes les 20 minutes au lieu de toutes les 30 minutes) et donc sur le RER azuréen.

#### Phase 2 (à faire en fin de phase 1) : Cannes 4 voies à quai

L'Association DEPART soutient cet aménagement qui permettra de faciliter la cohabitation sur une même ligne avec une seule voie par sens, de TER omnibus desservant toutes les gares et des trains plus rapides. Les trains rapides rattrapent les TER omnibus, et la gestion du trafic implique de pouvoir recevoir en gare dans chaque sens un 2nd train, alors que le 1er n'est pas encore reparti. En moyenne, les trains Marseille Nice ne dépassent pas nécessairement les TER car si leurs arrêts sont moins nombreux, ils durent plus longtemps que les arrêts des TER.

Les travaux sont rendus complexes car la gare de Cannes a été enfermée sous une dalle routière, symbole de la priorité au tout routier durant des décennies. Néanmoins l'ERTMS permet de rester dans les actuelles emprises ferroviaires,







sans toucher à la dalle routière, mais en devant reprendre tout le plan de voies.

Nous soutenons par ailleurs l'ouverture de la gare de Cannes vers le Nord. Les accès actuels aux quais sont particulièrement étriqués et en complet décalage avec le trafic de la gare de Cannes. Il faut compter 10 grosses minutes pour faire sortir de la gare les 1000 passagers qui descendent d'une unité double de Regio2N. Ce projet doit y apporter des solutions.

#### Phase 2 (à faire en début de phase 1) : Antibes 4 voies à quai

C'est la même opération qu'à Cannes, mais les travaux sont moins complexes, car les réservations pour faire ce projet, au pied du mur de soutènement de la gare routière ont déjà été faites.

L'Association DEPART soutient cet aménagement et demande qu'il soit réalisé au tout début de la phase 1. D'une part car une nouvelle passerelle desservant directement les quais depuis la gare routière sera construite et favorisera l'intermodalité en faisait gagner du temps quotidien aux usagers, contrairement à la passerelle ville-ville actuelle qui oblige à faire le détour par le bâtiment voyageur et est de surcroît dans un état délabré. D'autre part car les autres opérations sur la ville de Cannes nécessiteront des coupures ponctuelles de la ligne, et la gare d'Antibes devra donc être une gare terminus temporaire vers Nice et Monaco.

Sur ce sujet, l'Association DEPART demande par ailleurs que le terminus soit reporté autant que possible à Golfe Juan.

#### Phase 1 : gare TER/TGV de Nice Aéroport à 4 voies à quai

L'Association DEPART soutient cet aménagement, mais déplore qu'il soit le seul



"survivant" du projet de Ligne Nouvelle en phase 1 dans les Maritimes. Alpes Après le déplacement de la gare TER de Nice St Augustin sur le site du Grand Arenas programmé 2021-2022, pour faciliter correspondances avec les lignes 2 et 3 du tramway et la future gare routière, il s'agit poursuivre le développement de l'intermodalité en permettant l'arrêt des TGV et autre trains de

longs parcours, en agrandissant la gare avec 4 voies à quai, un nouveau bâtiment voyageur et une nouvelle passerelle adaptés aux développements des





services ferroviaires, ainsi que de **nouveaux accès directs aux quais depuis le tram**. Cette gare permet la desserte de l'ouest de la métropole de Nice et de la vallée du Var.

Elle se justifie par elle même, mais c'est bien sa desserte par une Ligne Nouvelle depuis Sophia Antipolis qui doit rester en perspective.

#### Phase 2 (à faire en fin de phase 1) : nouvelles voies à quai Nice Thiers

L'Association DEPART soutient l'ajout de 2 nouvelles voies à quai au nord de la gare de Nice Thiers dédiées aux TER de la ligne vers Breil Tende Cuneo, afin de libérer les autres voies pour l'exploitation de la navette azuréenne entre Cannes et Menton, et la desserte des TGV ainsi que leur remisage à St Roch. Par ailleurs, nous nous associons aux initiatives de soutien à cette ligne internationale menacée de disparition quand les Etats Français et Italien ne financent plus son entretien, ligne qui doit aller jusqu'à Cunéo et ne pas s'arrêter à Drap.

L'Association DEPART soutient le prolongement de la passerelle d'accès aux quais et aux nouveaux quais, jusqu'au nord de la gare pour enjamber les voies de remisage, et faciliter l'accès à la gare pour les quartiers situés au nord. Nous sommes également favorables à de nouveaux cheminements piétons directement depuis les quais sur l'avenue Malausséna/Jean Médecin pour faciliter l'accès au tram.

#### Phase 2 (à faire en fin de phase 1) : remisage St Roch

Il s'agit de réorganiser le site de St Roch, en lien avec le technicentre Azur, avec de nouvelles voies de remisages pour stocker un plus grand nombre de TER nécessaires à l'exploitation de la navette azuréenne.

#### Au delà du cadre actuel des phases 1&2

Certaines des propositions suivantes déjà évoquées dans cette contribution doivent faire l'objet d'approfondissements en parallèle pour déterminer l'opportunité de les intégrer comme complément à la phase 2 du projet, mais sans retarder ni les décisions, ni le calendrier de réalisation de cette phase 2.

#### Investissements complémentaires dans le Var en phase 2

Parmi les aménagements supplémentaires dans le Var pour permettre de reporter le terminus ouest à St Cyr, et le dépassement des TER omnibus par les trains Marseille Nice, l'Association DEPART soutient :

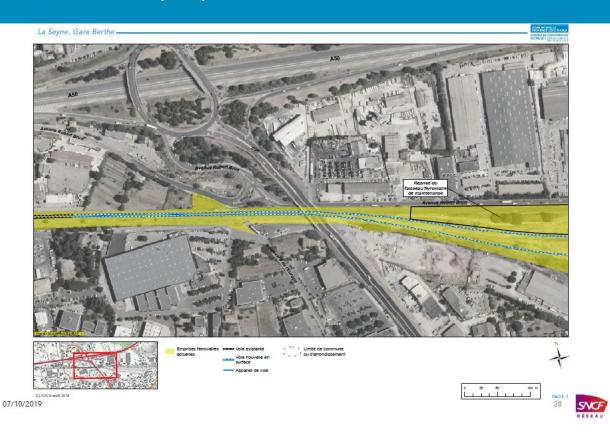






La mise à 4 voies entre Ollioules-Les Playes et la Seyne sur Mer : les 4 voies projetées pour la gare d'Ollioules Les Playes montrent qu'elles s'étendent à l'est au delà du Boulevard de Levy prolongé. Or à partir de cet endroit, les emprises ferroviaires sont beaucoup plus larges, avec les emprises du triage ferroviaire de la Seyne. C'est ainsi que SNCF Réseau a même présenté une variante de terminus sur ce triage, et donc la faisabilité de faire passer 4 voies ferroviaires pour les trains voyageurs. Attention, la proposition de DEPART n'est PAS de choisir cette variante de terminus. Mais s'il est possible d'insérer 4 voies séparées par 2 quai centraux, et sachant que les plans ci dessous montrent clairement que les 2 voies latérales restent constamment espacés, même dans les zones où il n'y a pas de quai, alors, il sera encore plus facile d'insérer 2 voies de circulation sans quai (pour le sens Toulon Marseille) et de conserver les 2 voies existantes (pour le sens Marseille Toulon). En conséquence cet aménagement ne saurait coûter plus cher que la variante de gare "La Seyne déplacée".

#### La Seyne-sur-Mer Variante Berthe (1/3)

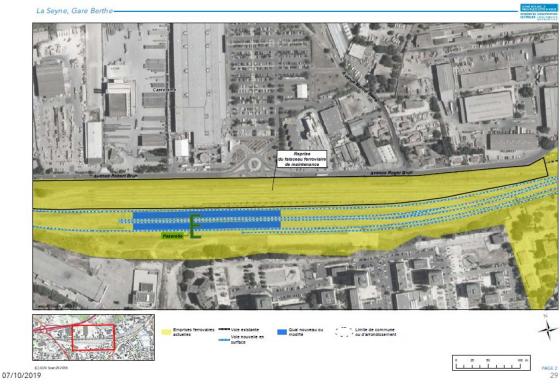








#### La Seyne-sur-Mer Variante Berthe (2/3)



- La 3è voie entre La Seyne et Toulon
- La création de la halte de l'Escaillon
- Les TER circuleraient sur les 2 voies latérales, tandis que les trains Marseille Nice circuleraient sur la ou les voies centrales (et donc en voie unique entre La Seyne et Toulon sur un parcours qui n'excèdent pas 2min30s, ce qui ne devrait pas poser de contraintes d'exploitation rédhibitoires). En marquant 3 arrêts là où les TGVs seraient directs, les TER se feraient ainsi dépassés par les TGV. Au départ de Toulon vers Carnoules les Arcs, juste après le départ d'un TGV, ces TER disposeraient ainsi d'une fenêtre complète avant le TGV suivant pour marquer tous leurs arrêts
- Les gares de la Seyne et l'Escaillon devront donc être équipées de 2 quais latéraux, sans quai central, ce qui dans le cas de La Seyne sera nécessairement moins coûteux qu'une gare à 4 voies à quai

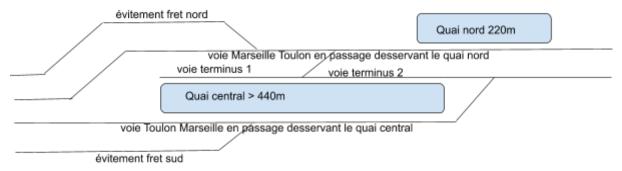
Le terminus à St Cyr avec 2 voies centrales à quai peut s'envisager avec le déplacement de la gare vers l'ouest. L'opportunité de 2 voies d'évitement fret est à reconsidérer dès lors qu'est prévu 3 sillons Marseille Nice par sens par heure : comment des trains de fret auraient-ils eu la capacité de s'engager







de Marseille à St Cyr mais devraient faire une "pause" avant de poursuivre ? En phase 2, la bifurcation des Chartreux à Marseille longue d'1km sera essentiellement dédiée aux trains de fret car libérée des TGV Paris Nice : elle constitue donc un évitement fret avant que les trains de fret ne s'engagent sur Marseille Vintimille. Si néanmoins le double évitement fret de 750m de St Cyr devait être absolument maintenu, nous constatons d'une part que l'évitement actuel fait 900m de longueur, et qu'immédiatement à l'ouest de la gare actuelle de St Cyr, à partir du Batiment voyageur, il y a une largeur d'emprise ferroviaire de 4 voies puis 5 voies dans la zone où débute l'évitement fret à maintenir, sur une distance de 440m : il est donc possible d'avoir un quai central de 440m avec une voie de desserte au passage Toulon Marseille au sud du quai, 2 voies de 220m au nord du quai en longueur avec échappement médian pour les TER terminus, et une 3e voie de passage au nord qui desservirait le quai nord existant, éventuellement décalé vers l'est



En complément, l'Association DEPART est également favorable à la réouverture de la ligne Carnoules Brignoles dans un premier temps. L'un des 2 sillons terminus Carnoules (non prolongé aux Arcs) pourrait être prolongé à Brignoles.

Nous redisons que ces investissements doivent être vus comme complémentaires à la phase 2, et ne retarder ni les décisions, ni le calendrier de réalisation la concernant.

#### **Cadencement aux 20 minutes**

Parallèlement à ces investissements d'infrastructures, nous pensons avec d'autres qu'un changement de paradigme est nécessaire dans le cadencement des trains sur la ligne Marseille Vintimille. Un cadencement aux 30 minutes, dans le prolongement du cadencement national, est insuffisant tant pour les TER omnibus que pour les trains Marseille Nice. Faute de Ligne Nouvelle, multiplier cette cadence par deux, soit un train Marseille Nice toutes les 15 minutes, ne permet plus d'insérer un TER omnibus entre 2 trains Marseille Nice : l'omnibus ne peut perdre que 9 minutes pour marquer ses arrêts par rapport







aux trains Marseille Nice, ce qui est insuffisant. Un cadencement aux 20 minutes doit donc être étudié :

- C'est un bon niveau de service, tant sur Marseille Nice que pour les TER Marseille Toulon omnibus à l'est d'Aubagne
- Entre 2 trains rapides, il est possible d'insérer un TER omnibus dont les arrêts lui feront perdre jusqu'à 14 minutes par rapport aux trains rapides
- Sur le tronc commun du RER toulonnais entre St Cyr et La Pauline, le doublement de la cadence aboutit à un cadencement aux 10 minutes particulièrement attractif
- Pour rester cohérent avec le cadencement des services nationaux, il peut s'envisager de ne prolonger à Nice qu'un seul des sillons TGVs "intersecteur Lyon" cadencés aux 30 minutes, un des sillons radiaux (en provenance de Paris) qui nécessairement circulent à 20-25 minutes d'intervalle d'un des 2 sillons intersecteurs, et que le 3è sillon à prolonger soit un sillon régional et/ou de train TET depuis la ligne PLM classique.
- Les 3 TER Marseille Toulon peuvent être diamétralisés au nord de Marseille. Comme le cadencement au nord de Marseille est aux 30 minutes, cela signifie qu'il peuvent/doivent être diamétralisés avec 3 lignes différentes (par exemple Miramas, Côte Bleue et Aix-Rognac) au lieu d'une seule, ce qui répartit mieux sur le territoire le bénéfice de la gare souterraine de Marseille.

Le principe d'exploitation serait que 3 TER/h en provenance de la gare souterraine de Marseille se fassent rattraper par chaque train Marseille Nice après être parvenus à la section où ils disposent de leurs voies réservées (à partir d'Ollioules Les Playes, et si nécessaire sans marquer l'arrêt à Ollioules Sanary), puis repartent derrière le train Marseille Nice jusqu'à Carnoules (l'un des 3 TER continuant jusqu'aux Arcs pour répondre à l'objectif d'un TER/h pour les gares au nord de Carnoules). Entre Marseille et Ollioules-Les Playes, ces TER marquent 5 (voire 6) arrêts supplémentaires par rapport aux trains Marseille-Nice (Aubagne, Cassis, La Ciotat, St Cyr, Bandol, voire Ollioules-Sanary), ce qui est compatible avec la fenêtre de 14 minutes dont ils disposent entre 2 trains Marseille Nice espacés de 20 minutes.

A cette trame TER Marseille Carnoules Les Arcs omnibus dans le Var s'ajouteraient 3 TER/h omnibus entre St Cyr Toulon La Pauline et Hyères, dont le départ de St Cyr s'effectuerait juste après le passage de chaque train Marseille-Nice, ce qui correspond à un décalage de 10 minutes par rapport aux autres TER, et permet un cadencement régulier aux 10 minutes de 6 TER par heure entre St Cyr, Toulon et La Pauline, soit un véritable RER.





#### Evitement La Crau, La Frayere

Le cadencement aux 20 minutes s'exporte sur la ligne à voie unique La Pauline-Hyères ainsi que sur la Côte d'Azur, et donc sur la ligne à voie unique Cannes Grasse.

Cela implique des augmentations de capacité sur ces lignes à voie unique, qui peuvent s'obtenir respectivement par un évitement à La Crau et à La Frayère, pour concrétiser un cadencement aux 20 minutes. Ainsi les ouvrages dénivelés de la Pauline et de Cannes La Bocca seront davantage utilisés et leur opportunité est renforcée. Par ailleurs, l'offre ferroviaire sur Hyères et Grasse est augmentée au lieu de rester pour des décennies identiques à ce qu'elle est aujourd'hui. Sur la Côte d'Azur où 6 TER/h sont prévus sur le tronc commun de la ligne littorale, la possibilité d'avoir 3 TER/h sur la ligne Cannes Grasse permet d'équilibrer pour moitié-moitié les flux sur l'autre branche vers Cannes Marchandise avec prolongement possible vers l'Esterel.

Nous redisons que ce changement de paradigme doit s'étudier en parallèle, pour ne pas retarder les décisions des phases 1&2 de la LNPCA qui peuvent être déjà prises sans attendre.

## Mise à 4 voies à l'est de la gare d'Antibes et ouverture d'une nouvelle halte à La Fontonne

L'Association DEPART propose le doublement de la 3è voie centrale Antibes-Cagnes, entre Antibes et le franchissement de la Fontonne, sur un faisceau ferroviaire existant de 4 à 6 voies, dans le prolongement de l'aménagement prévu à 4 voies à quai de la gare d'Antibes, ainsi que la construction d'une nouvelle halte ferroviaire au droit de la Fontonne, sur l'ancienne base travaux de la 3e voie (PK211)

Quelle est la situation aujourd'hui ? La 3è voie, dont l'utilité n'est pas remise en question permet le dépassement d'un TER sur la voie latérale par un train sans arrêt sur la voie centrale. Ce dépassement suppose néanmoins de ralentir la marche du TER, et par ailleurs ne peut s'effectuer qu'alternativement dans un sens puis dans l'autre. La 3è voie permet donc surtout de récupérer les retards et limiter leur propagation.

Les aménagements proposés permettent :

 de faciliter le dépassement : au lieu de ralentir les TER ce qui est contre productif pour tous les usagers, un arrêt est ajouté, ce qui va bénéficier à ceux qui s'en serviront. La Fontonne dessert un hôpital, un collège, et un quartier résidentiel relativement dense situé à mi-distance des gares

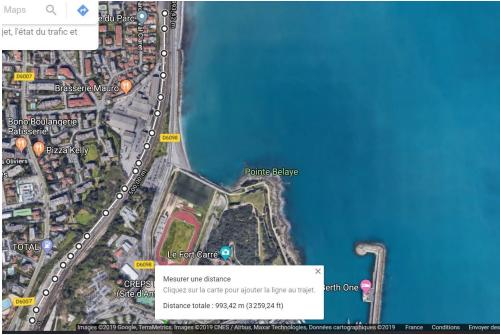






- d'Antibes et Biot, où un fort développement du trafic est attendu, ce qui légitime un nouvel arrêt.
- De réduire de quelques minutes l'occupation de la voie unique par les TGV, ce qui permet d'en faire un usage + systématique et/ou d'améliorer la robustesse. A noter que les temps de parcours Antibes-Toulon, aligne les compatibilités de croisement pour les TGV entre la voie unique La Seyne Toulon, et La Fontonne-Cagnes.





Là oú le faisceau est à 4 voies, l'une des est voies évitement fret que SNCF Réseau souhaite maintenir. La même objection que pour St Cyr peut être faite, néanmoins sur une grande longueur (près d'1km) faisceau est à 5 ou 6 voies. Un évitement fret de 750m peut donc être facilement reconstitué

#### Shunt souterrain sous Carpiagne évitant la Vallée de l'Huveaune

Le point de départ de ce shunt devrait être aussi proche que possible de la Parette (sortie est du tunnel de St Charles) ou directement en prolongement du tunnel de St Charles. Ce tunnel est distinct de la proposition écartée par la ministre d'un passage souterrain de la Vallée de l'Huveaune pour rejoindre







une Ligne Nouvelle Aubagne Toulon. Ce shunt permettra à la fois un gain de temps pour les TGV qui l'emprunteront (~5 minutes pour un temps de parcours Marseille Toulon abaissé à 30-35 minutes), mais libérera également de la capacité sur les voies des TER vers Toulon, ce qui améliorera leur régularité, tout en leur permettant de desservir une gare d'importance majeure entre Blancarde et Aubagne, qui pourrait être La Pomme où le métro est prévu d'arriver, ce qui renforcerait ce pôle d'échange multimodal. Cet arrêt sera également rendu possible pour les TER diamétralisés desservant la gare souterraine de Marseille St Charles et correspondrait totalement à une logique de RER.

Par ailleurs l'insertion des TER vers Toulon entre les trains Marseille Nice sera facilitée car ces TER ne feront que 4 arrêts (La Ciotat, St Cyr, Bandol, Ollioules-Sanary) en sus

#### Relancer un projet de LGV Aix-Côte d'Azur par un tracé longeant l'A8

Depuis son choix en 2009, le scénario LGV des Métropoles du Sud (MDS) s'est englué dans les atermoiements, les reculs et finalement l'abandon de tout désenclavement de la Côte d'Azur.

Hormis la gare souterraine de Marseille que l'Association DEPART soutient, aucune des sections qui le distinguaient du scénario "Cote d'Azur-A8" (CDA) ne sera finalement réalisée :

- La section **Toulon-Le Muy**, par fanatisme anti-grande vitesse s'est retrouvée collée à la ligne existante entre La Garde et Vidauban suite à la concertation de 2011, faisant exploser son coût, tout en perdant les gains de temps qui pouvaient justifier sa réalisation. Elle est passée successivement du statut de "Priorité 3" à "Ambition 2050" avant de sombrer pudiquement dans l'oubli jusqu'à ce que le chef de projet n'annonce en 2019 que puisque aucune décision ministérielle n'en parlait plus, c'est qu'elle était **abandonnée**. L'un des objectifs initiaux de mettre Marseille à 1h de Nice n'était déjà pas tenu (même pour un train sans arrêt), il s'éloigne encore davantage! Tout comme la possibilité de développer fortement les TER à l'est de Toulon et dans le sillon permien dont la ligne classique servait essentiellement à écouler tout le trafic des TGV.
- La section Aubagne-Toulon a fait face à une virulente opposition, son coût demeure élevé pour un faible gain de temps de 10 minutes. Elle reste en perspective dans la phase 4, mais n'a guère fait l'objet de soutien durant cette concertation
- La mise à 4 voies de la Vallée de l'Huveaune pour faire la jonction entre la traversée souterraine de Marseille et la section Aubagne Toulon a







reçue de fortes oppositions durant cette concertation et son abandon est probable. Elle ne permettrait même pas de séparer les flux TER des flux TGV

- Pire encore la jonction entre la LGV Med et la traversée souterraine de Marseille avec le doublement du tunnel de St Louis n'est même pas acquise avec les phases 1&2

Un des arguments en défaveur du scénario CDA en 2009 était qu'une partie des TGV devraient continuer à emprunter la ligne classique pour desservir Toulon : avec le choix du scénario MDS finalement amputé, c'est tous les TGV qui continuent d'emprunter la ligne classique !

scénario MDS était supposé présenter de meilleurs socio-économiques avec de meilleurs gains de temps moyens, puisque les TGV restaient sur LGV pour desservir Marseille et Toulon. Faute de LGV, cet avantage n'existe plus. Tous les TGV devaient ainsi faire le parcours Marseille Nice en 1 heure plus le temps des arrêts. Si on refaisait la comparaison aujourd'hui, l'avantage irait au scénario CDA, qui permet au moins cette performance (et même meilleure), pour ceux des TGV rebroussant à Marseille pour emprunter la LGV via Brignoles. De surcroit la nécessité de passer par Toulon et Marseille pour l'ensemble des TGV de Nice est relative dans l'hypothèse d'un très fort et souhaitable développement des trafics ferroviaires Le scénario MDS, était supposé économiser de lourds investissements capacitaires sur la ligne classique et le plateau de Marseille St Charles. Au final, avec la LNPCA phase 1&2, c'est tout l'inverse qui se réalise!

Refaire la comparaison aujourd'hui (à l'issue des phases 1&2 de la LNPCA) entre un scénario MDS à 10Md€ entre Marseille La parette et Le Muy via Toulon et un scénario CDA à 5Md€ entre Aix et Le Muy via Brignoles ne pourrait qu'aller à l'avantage du scénario CDA. Marseille serait réellement à moins d'1h de Nice, Paris à 3h35-40, l'est toulonnais serait libéré des TGV au profit des TER, le centre Var serait desservi, et Toulon resterait bien évidemment desservi grâce aux investissements sur la ligne classique. Aucun verrou capacitaire n'existerait pour développer l'offre longue distance en places assises tant pour la Côte d'Azur que pour Toulon.

Réétudier aujourd'hui le scénario CDA, à la lumière de la priorité à donner aux déplacements du quotidien permettrait aussi d'apporter une solution puissante de report modal sur Marseille Aix, en prévoyant une connexion et/ou une gare avec la ligne Aix-Rognac et l'emprunt de la LGV med et de la nouvelle LGV CDA pour les trajets métropolitains du quotidien.







Parce que la pollution empoisonnent nos poumons, parce que le défi climatique frappe de plus en plus fort et que la neutralité carbone n'est pas une option mais une obligation, parce que nous devons continuer à pouvoir nous déplacer pour pouvoir vivre, il faudra bien un jour reconsidérer ces options.

Dans l'attente, l'Association DEPART demande que soient relancées les études et la concertation sur une Ligne Nouvelle Nice-Sophia Antipolis-Cannes la Bocca et une LGV Cannes La Bocca-Le Muy.

Cela aura d'autant plus d'intérêt si une continuité est envisagée jusqu'au réseau à grande vitesse existant, ce que le choix du scénario MDS a finalement condamné.

Pour l'Association DEPART Alain PATOUILLARD, Président Rémi QUINTON, vice-Président