



Contribution de l'Association DEPART à la concertation du projet LNPCA phase 1 et 2 de Mars Avril 2021 (opérations marseillaises et bifurcation Cannes Grasse)

Déclarons rapidement l'utilité publique des phases 1 et 2
Relançons avec *entrain* les études d'une vraie ligne nouvelle



R et Cie

1er Avril 2021 : la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur vient d'être inaugurée. Certes, quelques mois de retard sur le planning prévisionnel du débat public de 2005 qui prévoyait 2020, mais si peu. Les travaux avaient avancé rapidement dans la décennie passée, mais la terrible pandémie du COVID-19 a perturbé les phases d'essai dans la dernière ligne droite durant l'année 2020.

Et puis la mise en service a débuté depuis 2 mois déjà, avec un succès foudroyant. Mais la cérémonie d'inauguration n'a pas pu se tenir : les ciseaux pour couper le ruban étaient de trop mauvaise qualité. Branle bas de combat, une urgente concertation se mit en place : on rappela le garant de la concertation et le cabinet Nicaya qui pensaient en avoir fini de cet interminable projet depuis la DUP de 2015, on rappela Jean Michel Cherrier l'ancien chef du projet, grand maître de mise en place de "dispositifs" en tout genre, compte tenu de l'indisponibilité de la nouvelle équipe de SNCF Réseau la tête dans le guidon des études pour les prochaines extensions de la ligne. Il était en effet impensable de ne pas concerter sur un sujet d'une si haute importance : couleur des ciseaux, matériaux, longueur des lames, diamètre des poignées.... Après le déroulement d'un projet à la concertation si exemplaire, les porteurs de projet ne pouvaient pas finir sur une décision si autoritaire. Un mois de concertation avec élus, collectivités, administrations, associations, public permirent de décider d'une paire de ciseaux tout en acier recyclé d'un rail non utilisé de la ligne.

En ce 1er avril 2021, tout est donc en place pour l'inauguration simultanée à Marseille, Toulon et Nice avec retransmission en direct via Zoom. Et l'occasion pour le Préfet de faire un 1er bilan de ces 2 mois de mise en service de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur. Tout d'abord, un bond spectaculaire dans la fréquentation des TER : il faut dire qu'avec un TER toutes les 10 minutes sur la Côte d'Azur, toutes les 15 minutes autour de Toulon (jusqu'à la nouvelle gare de St Cyr sur Mer !) et sur chaque branche de l'étoile marseillaise, et même la desserte ferroviaire de Sophia Antipolis depuis Cannes et Nice, la nouvelle offre a de quoi séduire. Et surtout elle ne déçoit pas avec aucune annulation de TER depuis 2 mois et un taux de régularité de 98% qui fait désormais palir les Suisses. Rappelons quand même que l'année 2020 avait été assez désastreuse pour la fréquentation des trains avec la crise économique et la peur de la promiscuité dans des TER en nombre insuffisant où les usagers devaient se serrer comme des sardines en temps normal. Ceci est désormais derrière nous puisque la SNCF peut désormais garantir qu'il n'y a pas plus d'un siège sur deux occupés grâce à l'augmentation de l'offre. Et puis la vaccination est en forte progression, la moitié de la population régionale est désormais vaccinée et encore davantage dans les Alpes Maritimes. En effet, vexé qu'il n'y ait pas eu de TGV médicalisé à Nice durant les pics de contamination du COVID pour évacuer les patients, le président de la métropole, sitôt la nouvelle ligne ouverte a fait affréter des Eurostar depuis Londres remplis du vaccin Astra Zeneca, c'était avant l'affaire des caillots sanguin, mais la population a tout de même massivement voulu se faire vacciner. 6h30 après le départ de Londres, les Eurostars débarquaient à Nice.

Cela paraît un exploit mais dorénavant, il faut moins d'1h30 pour qu'un train sans arrêt relie Marseille à Nice contre plus de 2h40 encore en début d'année. C'est cet autre atout majeur que relève le Préfet dans son discours. Du haut du parvis de la nouvelle gare de Nice Aéroport, il indique que c'est désormais d'ici que les voyageurs partiront ou arriveront pour les trajets intérieurs. En effet, la loi sur le climat vient tout juste d'être votée et un amendement voté à l'unanimité par les députés a relevé à 4h30 la durée des trajets en train qui interdisent l'exploitation d'une ligne aérienne : l'ancien seuil de 2h30 apparut en effet totalement incongru compte tenu du grand virage écologique pris par le gouvernement ces dernières années. Avec Marseille à 1h30 de Nice, Paris est en effet à 4h30 de Nice, et la principale liaison aérienne domestique entre dans le champ de la mesure. Le Préfet profite de cette inauguration de la

Président Alain Patouillard

Avenue Aristide Briand BP 66 83270 SAINT CYR SUR MER

06 13 20 07 79 depart.train@gmail.com

Page 2 sur 15



LNPCA pour annoncer l'annulation définitive du projet d'extension des terminaux de l'aéroport de Nice, compte tenu des créneaux libérés sur les vols Paris Nice. Il remercie la SNCF et la Région d'avoir fait le pari de cet objectif, certes symbolique, des 4h30 et qu'une législation favorable pouvait suivre.

Pari qui était loin d'être gagné : souvenez-vous, 4 ans en arrière, alors que les travaux avaient commencé, le nouveau président de la République décrète un stop à tous les grands projets ferroviaires. Les phases 1 et 2 de la LNPCA sont sauvées in extremis compte tenu de la situation très particulière de la Région PACA. Et puis renversement de vapeur à peine 1 mois plus tard. La crise des gilets jaunes a éclaté et durant un sommet climatique international où le président pensait faire le fanfaron en se vantant d'avoir augmenté la taxe carbone, le président prend conscience de la place cruciale des transports pour décarboner nos modes de vies, et qu'on ne peut pas se payer de mots sur le ferroviaire si on ne veut pas laisser la population dans le piège d'un tout routier dont on se contenterait d'augmenter les taxes : la crédibilité de la France est en jeu. Au diable Bercy, au diable l'austérité budgétaire, le "en même temps" concernera aussi les investissements ferroviaires : en même temps la régénération du réseau classique, et en même temps le développement de nouvelles lignes, et en même temps la réouverture des petites lignes fermées, et en même temps les trains de nuit. Appelé dans la nuit justement, le PDG de la SNCF saisit la balle au bond et suggère au Président une vision : de nouvelles lignes sur une transversale Grand Sud, de l'Atlantique à la Méditerranée. Le Président est séduit par l'idée : les chantiers reprennent. Certes pour la LNPCA, tout ne pourra pas être fait d'un seul coup. La décision fut prise de se concentrer, en plus des phases 1 et 2 et notamment la traversée souterraine de Marseille, sur la section Le Muy-Cannes La Bocca-Sophia Antipolis-Nice Aéroport dont les travaux étaient bien avancés. La section Toulon Le Muy était abandonnée depuis longtemps, et la concertation sur la section Aubagne Toulon avait mal tourné, les viticulteurs bloquant les engins de chantiers à l'exception de ceux destinés aux opérations sur la ligne existante dans le Var (nouvelle gare de St Cyr, extension de la gare de Toulon, nouvelle gare de la Pauline et terrier de la bifurcation vers Hyères). Malheureusement, cela ne suffisait pas pour atteindre le temps symbolique d'1h30 entre Marseille et Nice, il manquait encore quelques minutes. Par ailleurs l'inquiétude montait dans la vallée de l'Huveaune entre Marseille et Aubagne, prenant conscience qu'elle subirait la circulation de tous les trains. On fouilla les archives du projet et on tomba sur l'idée du shunt d'Aubagne, maintes fois étudiée, maintes fois enterrée. Cette fois-ci, c'était la bonne et avec une version ambitieuse puisque avec une dizaine de kilomètres souterrains supplémentaires entre La Parette ou St Marcel, et Cassis, il devenait à la fois possible de gagner les 5 à 10 minutes manquantes (mettant Toulon à 30 minutes de Marseille), tout en réduisant les nuisances des circulation ferroviaires dans la vallée de l'Huveaune, en préservant le Var de la si décriée Ligne Nouvelle jusqu'à Toulon mais en gagnant quasiment autant de temps pour beaucoup moins cher, et même en résolvant le casse tête du cadencement strict au quart d'heure de la navette RER varoise que le choix de la gare de St Cyr comme terminus avait compromis. Le pari de toutes ces opérations fut fait, et c'est cela que le Préfet remercie aujourd'hui.

Ces 2 mois de mise en service ont apaisé de nombreuses craintes, rappelle le Préfet. Il en est ainsi des viticulteurs qui ont sauvé l'essentiel de leur vigne, et plus généralement toutes les terres agricoles. D'ailleurs, les premières constatations sur la qualité de l'air laissent présager une augmentation des rendements pour l'avenir qui contrecarreront les effets du changement climatique, même s'il faut rappeler ici les terribles pertes du récent gel tardif de ce printemps 2021 : le Préfet renouvelle la solidarité de toute la Nation à cet égard. Et cite en exemple la réalisation par la SNCF sur le nouveau quai de la gare de St Cyr d'un espace de vente et musée pour les vins de Bandol avec vue panoramique sur les vignes environnantes, qui fait le plus grand bonheur des visiteurs dont la plupart vont ensuite visiter les caves.

Il cite aussi l'exemple de ces dauphins qui reviennent dans la baie de Cannes la Bocca suite à la spectaculaire baisse du trafic routier et des nuisances et pollutions associées qui les faisaient auparavant fuir : les réseaux sociaux s'en donne à coeur joie de vidéos prises depuis les

Président Alain Patouillard

Avenue Aristide Briand BP 66 83270 SAINT CYR SUR MER

06 13 20 07 79 depart.train@gmail.com



immeubles de bord de mer, qui témoigne d'ailleurs que la SNCF a restitué après les travaux un cadre de vie bien meilleur qu'auparavant : les récurrentes demandes d'amélioration du projet par les riverains n'auront pas été vaines. Certains agents immobiliers annoncent même une hausse des prix dans le quartier qui tranche avec la morosité de la crise sanitaire.

A Marseille aussi, le cadre de vie autour de la nouvelle gare s'est considérablement amélioré : les habitants gagnent du temps quand ils vont prendre le train, les voyageurs bénéficient d'une intermodalité exceptionnelle dans un environnement verdoyant. Et la livraison de nouveaux logements autour de la gare a maintenu les prix du foncier. Même chose pour Toulon.

A Antibes, le Maire est satisfait que le projet de 4^e voie à quai ait réintégré le projet. D'abord car la nouvelle passerelle dessert dorénavant directement les quais ferroviaires depuis la gare routière. Ensuite car sans cela, il était impossible pour la SNCF de faire circuler un TER omnibus toutes les 10 minutes complétés par des TER semi-directs et des TGV continuant à desservir le littoral.

Il est une crainte par contre qui se renforce depuis la mise en service de la Ligne Nouvelle : la situation financière d'Escota. Il n'est pas un jour sans que le Préfet n'en entende les pleurnicheries, déclare-t-il à la fin de son intervention. Les ricanements du public s'entendent, ayant sans doute du mal à trouver de la sollicitude pour cette société qui les pillait à chaque déplacement. Alors certes, l'année 2020 n'a pas été propice aux péages avec les confinements, et maintenant que l'on sort de la crise, c'est le train qui voit son trafic augmenter. Le Préfet annonce l'accélération des projets de couloirs de bus sur les autoroutes, mais nouveauté, compte tenu de la baisse du trafic routier, les nouveaux aménagements ne concerneront pas seulement les bandes d'arrêt d'urgence, mais aussi des voies de circulation avec une surprise : l'étude de liaisons cyclables express sur certaines autoroutes très urbaines ou pour profiter de certains ouvrages d'arts autoroutier. Pour le préfet, c'est dans la recherche de ce genre de projet avec le soutien des collectivités que doit se faire le nouveau modèle économique d'Escota, et non les pleurnicheries d'une activité en déroute (sic).

Il ajoute que l'inauguration d'aujourd'hui n'est qu'une étape et que le lancement des travaux d'une nouvelle phase de Ligne Nouvelle entre Le Muy et Aix le long de l'A8 et d'un prolongement entre Nice et l'Italie (section ouest-Eze sur mer / Menton) commencera dans les prochaines années. Le projet des Métropoles du Sud Marseille Toulon Nice étant considéré avec l'étape actuelle comme réalisé, ces nouvelles sections sont devenues nécessaires et consensuelles afin qu'un nouveau pas soit franchi dans la désaturation du réseau ferroviaire de la Région.

Profitant de l'inauguration et du public venu nombreux dans le respect des gestes barrières, le Préfet rappelle l'importance d'amplifier encore la campagne de vaccination contre le COVID-19 et souligne enfin que, bénéfice collatéral et inattendu, la diminution des pollutions routières aux particules fines dans la Région depuis la mise en service de la Ligne Nouvelle diminue aussi un des vecteurs de circulation du virus, et renforce la résistance des habitants aux infections respiratoires.

...

Malheureusement,

Malheureusement

Cette inauguration a eu lieu un 1er avril et n'est donc qu'un poisson.

Nous sommes malheureusement loin d'une accélération de la réalisation de la Ligne Nouvelle. Nous saluons néanmoins les efforts pour aboutir à une enquête publique avant la fin du quinquennat sur les opérations de phase 1 et 2 de la LNPCA, qui, **à défaut de ligne nouvelle proprement dite**, vise à **rendre nouvelle la ligne existante Marseille Vintimille**. La suite de la contribution donne les avis de l'Association DEPART sur ces opérations de phase 1 et 2, que l'Association soutient dans leur ensemble, et les suites à donner à la Ligne Nouvelle.

Président Alain Patouillard

Avenue Aristide Briand BP 66 83270 SAINT CYR SUR MER

06 13 20 07 79 depart.train@gmail.com



Contexte

Nous le répétons au fil des débats publics et concertations depuis près de 20 ans. La Région PACA subit une **thrombose routière** qui dégrade les conditions de vie, fait perdre du temps dans les embouteillages, pollue l'atmosphère de particules fines et **alimente le réchauffement climatique** par la combustion de carburant fossile et l'émission de gaz à effet de serre.

Il est impératif de renforcer les transports collectifs, et parmi ceux-ci **le train**. Il faut permettre à davantage d'usagers de laisser leur voiture au garage ou de ne pas en avoir, et cela implique davantage de trains, dans des proportions allant du doublement au quadruplement de l'offre, en particulier sur le littoral de Marseille à Nice. Les **infrastructures ferroviaires** existantes sont à bout de souffle et déjà **saturées**, ainsi que la fréquentation des trains. Le service n'est pas à la hauteur de métropoles comme Marseille, Toulon ou Nice, avec une norme de 2 voire un seul TER par heure pour les services omnibus. Il n'est pas à la hauteur de ce qui se pratique dans les Régions voisines, ou dans des Régions d'autres pays européens comparable. Cela n'est ni attractif pour le report modal, ni ne permettrait d'absorber l'augmentation du trafic ferroviaire si celle-ci venait à être imposé par de très fortes contraintes sur l'usage de la voiture.

L'unique ligne ferroviaire de Marseille à Nice est **saturée** car elle supporte tous les types de trafic, entre les trains locaux qui s'arrêtent dans toutes les gares, des trains traversant toute la Région, des trains nationaux, et des trains de fret. Ces trains n'ont pas la possibilité de se dépasser, c'est la raison pour laquelle une nouvelle ligne de chemin de fer est inéluctablement nécessaire. Une nouvelle ligne est également nécessaire pour désenclaver l'est de la Région par le train : il faut 2h40 pour relier Nice à Marseille qui ne sont distantes à vol d'oiseau que de 158km, soit une vitesse à vol d'oiseau inférieure à 60km/h, celle du pigeon voyageur.

De concertation en tergiversation, ce projet n'est toujours pas mis en service en 2020 comme promis lors du débat public de 2005, les travaux ne sont même pas engagés, et 16 ans après le débat public qui conclut à son opportunité, il n'est toujours pas déclaré d'utilité publique. De tergiversation politique en austérité budgétaire, il a d'abord été découpé en 2 priorités pour 2030 (Marseille Aubagne et Cannes Nice) et 2040 (Le Muy Cannes et Aubagne Toulon) et amputé d'un tronçon central (Toulon Le Muy), puis la 1ère priorité fut elle-même découpée en 3 phases avec un calendrier toujours plus étendu, la priorité 2 devenant une phase 4 dont on n'ose même plus communiquer le calendrier et qu'on ampute sur les cartographies...

Rendre nouvelle la ligne existante est encore plus urgent en l'absence de Ligne Nouvelle : c'est l'objet des phases 1 et 2 du projet LNPCA. L'enjeu est de fiabiliser l'exploitation des différents services sur une ligne maintenue à 2 voies sur l'essentiel du parcours, mais en ajoutant **des voies supplémentaires à quai dans certaines gares** pour mettre en oeuvre des navettes RER avec terminus partiel pouvant s'intercaler à une cadence suffisante entre les trains traversant toute la Région, et **en dénivellant les bifurcations** entre la ligne principale et les autres lignes (vers Cannes La Bocca-Grasse et La Pauline-Hyères), ainsi que pour la traversée de Marseille (noeud ferroviaire où convergent 5 lignes). En l'état actuel des infrastructures ferroviaires, ces bifurcations "à plat" sont génératrices de gros dysfonctionnements et impliquent que des trains qui entrent ou sortent des bifurcations circulent sur des voies à contresens de la ligne principale. Un petit retard d'un seul train peut avoir un effet papillon et se propager dans tous les sens à l'échelle de toute la Région. Ces bifurcations sont à l'image de ce que serait un "tourne à gauche" dans un carrefour routier : il faut imaginer ce qu'une telle configuration donnerait si l'une des routes est une autoroute. La solution consiste donc à faire passer l'une des voies au-dessus ou au-dessous de l'autre voie.

L'Association DEPART soutient globalement l'ensemble des opérations de phase 1 et 2, y compris celles dont l'avis n'est pas détaillé dans cette contribution. Les **déclarer d'utilité publique** est urgent, c'est pourquoi la tenue d'une enquête publique réussie avant la fin du quinquennat est indispensable.

Président Alain Patouillard

Avenue Aristide Briand BP 66 83270 SAINT CYR SUR MER

06 13 20 07 79 depart.train@gmail.com

Page 5 sur 15



Bifurcation de la ligne Cannes Grasse

L'Association DEPART **soutient totalement l'opération de dénivellement de la bifurcation de la ligne de Grasse** en phase 2. L'un de nos adhérents Michel Raybaud en a produit un excellent argumentaire détaillé.

Il s'agit à la fois de créer sur la ligne littorale (Marseille Vintimille) **au nord une nouvelle voie souterraine pour les trains voyageurs** (TGV et TER) dans le sens Mandelieu vers Cannes afin que ceux-ci ne croisent plus en nez à nez les TER du sens Cannes vers Grasse. Les trains de fret continueront (pour des raisons de rampe) à emprunter la voie de surface, en dehors des heures de pointe voyageur. Il s'agit également de doubler la section de ligne entre la halte du Bosquet (disposant déjà de 2 voies à quai) et le raccordement à la ligne littorale, afin qu'un TER descendant de Grasse n'ait pas à attendre en halte du Bosquet, un autre TER qui serait en retard pour monter vers Grasse. Cette variante de maintenir à niveau les voies de la ligne de Grasse préserve la possibilité à terme d'y faire circuler des trains de fret.

Ces opérations sont indispensables pour fiabiliser l'exploitation des TER des 2 lignes et des TGV, ainsi que pour densifier la fréquence à 6 TER par heure entre Cannes et Menton, et **maintenir l'exploitation d'une ligne continue de Grasse jusqu'à Vintimille via Cannes et Nice, sans correspondance.**

L'Association DEPART est résolument **CONTRE toute déconnexion de la ligne de Grasse avec le littoral qui imposerait aux usagers une correspondance** pour l'immense majorité d'entre eux dont le trajet va jusqu'à Cannes centre et au-delà. Cette correspondance, rupture de charge, imposerait nécessairement aux passagers dans le sens Cannes vers Grasse un passage par souterrain ou par passerelle pour changer de quai, contrairement à ce que prétendent certaines alternatives qui doivent être écartées.

Les études de trafic indiquent une perte de temps pour les passagers, une perte de confort, et in fine une perte de 45% des voyageurs dont une large partie reprendrait la voiture, ce qui menacerait la pérennité de la ligne ferroviaire.

L'Association DEPART est totalement solidaire des usagers et des élus qui se sont massivement exprimés contre cette déconnexion.

Nous pensons que le projet présenté par la SNCF prend en compte les remarques des riverains sur le cadre de vie et que des améliorations sont encore possibles. A la différence du projet présenté en 2019, la portion de voie couverte a été étendue à l'est. Les études acoustiques concluent à une baisse globale du bruit entre actuellement et la réalisation du projet. Il y aura moins de passages de train visibles par les riverains puisque la moitié des trains du littoral (un sens sur deux) passera par la nouvelle voie enterrée. Les efforts d'intégration paysagère présentés par la SNCF sont exemplaires et d'un niveau rarement atteint sur d'autres projets similaires ailleurs en France. Nous sommes certains que l'environnement autour de **ces lignes ferroviaires, qui existent depuis un siècle et demi** et dont aucun riverain ne pouvait ignorer l'existence, sera de meilleure qualité et plus joli après réalisation des travaux qu'aujourd'hui.

L'Association DEPART souhaite que l'organisation des travaux minimise l'impact sur les usagers et réduise au strict minimum les périodes de fermeture de la ligne de Grasse. Le cas échéant, des navettes de substitution gratuites devront être mises en œuvre.

Président Alain Patouillard

Avenue Aristide Briand BP 66 83270 SAINT CYR SUR MER

06 13 20 07 79 depart.train@gmail.com



Desserte RER azuréen

La SNCF a présenté 2 schémas possible d'exploitation des 6 TERs par heure entre Cannes et Menton :

- 4 TERs omnibus (desservant toutes les gares) par heure, complétés aux heures de pointe par 2 TER semi directs (ne desservant pas Golfe Juan, Biot, Villeneuve Loubet, Cros de Cagnes et St Laurent du Var)
- 6 TERs omnibus par heure, toute la journée, desservant systématiquement toutes les gares, à une cadence de 10 minutes

L'Association DEPART est favorable à la seconde solution, beaucoup plus simple et lisible pour les usagers et qui **convertira la ligne TER de la Côte d'Azur en un quasi-métro**. Des relations plus rapides entre Cannes, Antibes et Nice resteront possibles via les TER Marseille Nice et les TGV qui devront être accessibles aux usagers régionaux en extrémité de parcours.

Par ailleurs, l'Association DEPART demande l'**étude d'un cadencement aux 20 minutes de la ligne de Grasse**, intégré au projet LNPCA ou comme projet connexe. Cela valoriserait grandement l'investissement consenti dans la dénivellation de la bifurcation.

Ainsi la moitié des 6 TER par heure Cannes Nice Menton desservirait la ligne de Grasse, et l'autre moitié la nouvelle gare de Cannes La Bocca, dont une partie prolongée jusqu'au Var via l'Esterel.

Nouvelle gare TER de Cannes la Bocca

La dénivellation de la bifurcation de la ligne de Grasse expliquée ci-dessus nécessite la suppression de la halte existante de Cannes la Bocca, située par ailleurs à 300 mètres environ de la halte du Bosquet. La nouvelle voie souterraine qui sera construite en tranchée couverte passe sous le bâtiment voyageur existant. Cette parcelle de la SNCF est par ailleurs nécessaire à l'organisation des travaux.

L'Association DEPART rappelle son soutien au transfert de cette gare sur le site de Cannes Marchandise en phase 2, au droit du SICASIL, là où est prévue la future gare TGV. Dans l'immédiat, cette nouvelle gare à 4 voies à quai permettra d'exploiter la navette RER azurélienne. Cette opération a été concertée en fin d'année 2020. La mise en service de cette gare devra se faire le plus tôt possible, car il en dépend la bonne réalisation de la nouvelle voie en terrier au niveau de la bifurcation.

En prévision des concertations futures **sur la phase 3** du projet, c'est à dire l'extension/reconstruction de cette gare TER en une gare TER+TGV avec reconfiguration de tout le site de Cannes Marchandise, et la réalisation d'une section de Ligne Nouvelle vers Sophia Antipolis et Nice Aéroport, l'Association DEPART demande que soit étudiées **des relations TER sans changement entre Cannes Centre et Sophia Antipolis via un rebroussement à Cannes la Bocca**, et la prise en compte des infrastructures qui le permettent. De telles relations **en moins de 15 minutes** seraient ainsi possibles. Par rapport à la desserte soutenue dans le paragraphe précédent de 6 TER omnibus par heure, il pourrait s'agir de 2 nouveaux TER semi direct en boucle Nice Antibes Cannes Cannes la Bocca (rebroussement) Sophia Antipolis Nice, rendus possible par la libération des sillons TGV basculant sur la Ligne Nouvelle.

Président Alain Patouillard

Avenue Aristide Briand BP 66 83270 SAINT CYR SUR MER

06 13 20 07 79 depart.train@gmail.com

Page 7 sur 15



Quatrième voie à quai en gare d'Antibes

Cette opération présentée en 2019 comme nécessaire à l'exploitation du RER azuréen a mystérieusement disparu des concertations ultérieures.

L'Association DEPART refuse cet abandon et revendique au contraire sa réalisation dès la phase 1.

La SNCF semble expliquer que grâce à l'ERTMS, il n'est plus nécessaire de faire la 4^e voie en gare d'Antibes en phase 2, c'est à dire qu'il n'arrivera jamais que dans chaque sens simultanément, 2 trains aient besoin de stationner en même temps, c'est à dire aient besoin d'être reçus en alternat sur 2 voies distinctes. Pourtant, cela apparaît hautement probable dans le schéma d'exploitation à 6 TER omnibus par heure espacés entre eux de 10 minutes et s'arrêtant 1 minute en gare d'Antibes : en effet, intercaler entre ces TER omnibus un TGV s'arrêtant à Antibes sur la même voie à quai durant 3 minutes (car il faut plus de temps aux voyageurs pour descendre d'un TGV que d'un TER) suppose alors que le TGV arrive à Antibes 3 minutes après le départ du TER précédent, et repartent 3 minutes avant l'arrivée du TER suivant. Espacer de seulement 3 minutes les arrivées et départ en gare de trois trains successifs (un TER puis un TGV puis un TER) sur une même voie, même avec un système de signalisation magique, c'est s'exposer à **un fort risque de retard en cascade au moindre incident**. Avec 3 TGV par heure et par sens, il est également impossible que tous ces TGV empruntent la 3^e voie existante.

La 4^e voie à quai en gare d'Antibes apparaît donc indispensable à la robustesse en phase 2 ainsi qu'à la souplesse de construction des horaires.

Dès la **phase 1**, la 4^e voie en gare d'Antibes permettrait par ailleurs de réaliser en gare d'Antibes **un terminus partiel** pour des TER empruntant la 3^e voie entre Antibes et Cagnes sur Mer : cela permettrait, dans l'attente des investissements cannois de phase 2, d'étendre jusqu'à Antibes le service de 6 TER par heure, qui sinon sera restreint à la zone Nice Menton. Il sera ainsi possible que l'ensemble des gares entre Cannes et Menton soient desservis par 4 TER par heure (au lieu de 2 pour certaines d'entre elles).

Enfin, **l'opération de 4^e voie en gare d'Antibes s'accompagne de la réalisation d'une nouvelle passerelle** entre la gare routière et la gare ferroviaire avec **un accès direct aux quais depuis la passerelle**, ce qui facilitera grandement la vie des usagers de ce pôle d'échange MULTI-modal. En effet un passager venant de Cannes en TER et souhaitant rentrer chez lui en bus tram doit aujourd'hui aller au bout du quai, descendre et franchir le passage souterrain, marcher à nouveau jusqu'au bâtiment voyageur, sortir de la gare, emprunter l'étroit escalier de la passerelle où 2 personnes ne peuvent pas se croiser, franchir la passerelle (et repasser juste au dessus du quai quand il est sorti du train) et enfin accéder à la gare routière.

La réalisation de la 4^e voie en gare d'Antibes représente un investissement de 31 millions d'euros : c'est moins de 1% des opérations de phase 1 et 2 (et 3% des opérations de phase 1). C'est moins que les variations de coûts d'autres opérations du projet. C'est un investissement qui améliorera le bilan de la phase 1. C'est un investissement indispensable en phase 2 quand inéluctablement, le service sera renforcé et simplifié avec 6 TER omnibus par heure toute la journée. C'est un investissement qu'il faudra de toute façon faire, ne serait-ce que l'accès direct aux quais depuis la gare routière. C'est un investissement d'avenir qui ne doit pas être différé et qui doit donc rester intégré au projet LNPCA

L'Association **DEPART soutient également la 4^e voie à quai en gare de Cannes Centre** qui figure quant à elle toujours dans le projet en phase 2.

Président Alain Patouillard

Avenue Aristide Briand BP 66 83270 SAINT CYR SUR MER

06 13 20 07 79 depart.train@gmail.com

Page 8 sur 15



Traversée et gare souterraine de Marseille St Charles

Ce sont les opérations les plus importantes du projet, en phase 2.

Au débouché de l'actuel tunnel de la LGV Méditerranée sur la ligne classique PLM, il s'agit d'abord de **doubler le tunnel de St Louis** en construisant de part et d'autre du tunnel existant à double voie, deux autres tunnels à 1 voie, pour éviter un goulet d'étranglement entre 2 lignes à fort trafic. **L'Association se félicite que cette opération ait été réintégrée** dans le projet LNPCA et demande sa réalisation, qui conditionne la mise en service d'autres projets tels que la réouverture de la ligne Aix-Rognac avec des TER sans correspondance jusqu'à Marseille, l'augmentation de capacité sur la Côte Bleue.

Un tunnel bitube doit ensuite être réalisé entre ce secteur nord de Marseille et une nouvelle gare souterraine sous l'actuelle gare St Charles, légèrement au sud-est. L'Association DEPART privilégie la **variante nord** pour l'entrée de ce tunnel qui préserve ou restitue davantage d'emprises aux entreprises et ne rend pas dépendant le projet de la destruction d'une tour d'une cité populaire (Bassens). Un projet de renouvellement urbain pourra toujours être conduit, mais la réussite de chacun d'eux requiert qu'ils puissent être conduit indépendamment l'un de l'autre. En tout état de cause, la variante nord est aussi celle qui éloigne le plus les infrastructures ferroviaires des logements qui demeureront.

L'Association DEPART soutient la réalisation de **la gare souterraine de Marseille St Charles à 4 voies à quai**. Cette gare permettra à la fois le passage avec arrêt des TGV entre la France, Toulon et la Côte d'Azur avec un gain de temps d'environ 15 minutes tout en desservant Marseille. Mais aussi de mettre en service des TER entre Toulon, Marseille, Vitrolle Miramas et au-delà. La SNCF envisage également de prolonger jusqu'à Aubagne les TER d'Avignon via Salon. Contrairement à aujourd'hui, **ces trains ne cisailent aucune des autres lignes de l'étoile marseillaise**. L'objectif est de redonner de la capacité en gare de surface pour le développement des autres lignes de l'étoile marseillaise dans la gare de surface, dont la ligne Marseille Aix, à la fois en libérant des voies à quai, et en supprimant des conflits de circulation (ainsi aujourd'hui, un TGV Nice Paris coupe la circulation des TER Marseille Toulon avant le tunnel des Chartreux, puis coupe les TER de la ligne d'Aix dans les 2 sens après le tunnel des Chartreux, et enfin coupe les TER Vitrolles Marseille et les autres TGV à l'arrivée sur Marseille). En complément, de nouvelles voies à quai seront créées en gare de surface dès la phase 1, visant à rendre aussi indépendantes que possible chacune des lignes par une exploitation en "tubes", comme si la gare de Marseille St Charles était en fait la juxtaposition de 6 sous-gares. Cette exploitation en tubes réellement indépendants ne sera néanmoins possible qu'à l'issue de la phase 2 avec la gare souterraine.

Un tunnel bitube doit enfin être réalisé entre la gare souterraine et le secteur de la Parette à l'est de Marseille (entre les gares de Blancarde et de la Pomme). L'Association DEPART soutient le choix retenu d'une sortie du tunnel au nord des voies existantes, s'insérant sur les 2 voies rapides au nord, la voie sud demeurant la voie dédiée aux TER omnibus.

SNCF Réseau a présenté différents scénarios d'évacuation des déblais, avec des sites de chargement par train à Marseille St Charles et éventuellement à la Parette. L'Association DEPART soutient qu'une proportion maximale des déblais soit effectivement évacuée par train de fret, afin de limiter les nuisances pour les riverains et les pollutions pour l'environnement. Les fonctionnalités ferroviaires permettant de traverser la gare de Marseille St Charles, en dehors des heures de pointe voyageur, depuis les voies les plus au sud vers la ligne PLM, devront donc être préservées.

Président Alain Patouillard

Avenue Aristide Briand BP 66 83270 SAINT CYR SUR MER

06 13 20 07 79 depart.train@gmail.com

Page 9 sur 15



L'Association DEPART considère que **les problématiques d'intermodalité et d'intégration urbaine de la gare de Marseille St Charles ont été extrêmement approfondies**. Il convient désormais de tenir les engagements et faire de ce beau projet une réalité.

Marseille Arenc L'Estaque (voies du port)

L'augmentation des capacités de la gare St Charles et de la ligne PLM nécessitent d'**augmenter le nombre de TER circulant par les voies du port** via la halte Arenc EuroMéditerranée. Un TER toutes les 15 minutes y circuleront ce qui impose le **doublément quasi total des sections en voie unique** dès la phase 1, y compris la halte d'Arenc, et total en phase 2.

L'Association DEPART y est favorable ainsi qu'à la **création d'une nouvelle halte à St André**. Notre préférence va à la variante 2 d'une gare accessible par ses 2 extrémités, dont un accès facile au village de St André, tout en limitant les emprises nécessaires.

L'Association DEPART prend acte de la nécessité affirmée par la SNCF de **supprimer les 2 passages à niveau pour raison de sécurité**. Une solution de réorganisation des accès routiers par d'éventuels nouveaux ouvrages ou agrandissements d'ouvrages sous la voie ferrée doit permettre une réponse équilibrée entre ne pas enclaver le quartier, assurer sa desserte adéquate par les transports collectifs, et ne pas en faire un secteur de transit automobile, voire diminuer le transit existant. Différentes solutions proposées par la SNCF, et une solution alternative proposée par les habitants y concourent.

Vallée de l'Huveaune

Rappel historique

La compréhension des opérations dans la vallée de l'Huveaune entre Marseille et Aubagne n'est pas évidente car les objectifs ont beaucoup changé avec l'évolution du projet.

Historiquement c'était "simple", il y avait une LGV à l'ouest et une LGV à l'est de la Vallée de l'Huveaune, et pour faire la jonction entre les deux, il fallait 4 voies dans la vallée de l'Huveaune, c'est à dire 2 voies pour la ligne classique + 2 voies entre les LGV encadrantes. Puis le projet a été phasé à Aubagne, c'est à dire sans réalisation de Ligne Nouvelle vers le Var, il fallait alors 4 voies jusqu'à Aubagne, avec une délicate problématique d'insertion de la 4^è voie entre la Penne sur Huveaune et Aubagne, nécessitant de déplacer vers le nord l'autoroute : les 2 voies extérieures auraient alors servies aux TGV et à la moitié des TER vers Toulon (sans arrêt entre la gare souterraine de Marseille et Aubagne), les 2 voies centrales aux TER omnibus Marseille Aubagne et à l'autre moitié des TER vers Toulon ; la 4^è voie jusqu'à Aubagne restait indispensable dans ce schéma.

L'évolution des études a conduit à privilégier une logique de "tubes" et d'indépendance des TER omnibus Marseille Aubagne avec les autres trains (TGV et TER vers Toulon sans arrêt entre Marseille et Aubagne). Dans ce cas, seulement 4 TER omnibus par heure et par sens, y compris à long terme, et indépendamment des développement futurs d'une LGV vers le Var, circulent sur les voies réservées aux omnibus : une voie unique pour les omnibus entre la Penne sur Huveaune et Aubagne est donc suffisante, et 2 voies pour les autres trains vers le Var (qui de toute façon au delà d'Aubagne, et en l'absence de Ligne Nouvelle se retrouvent de toute façon sur ces 2 mêmes voies), raison pour laquelle la SNCF ne propose plus et ne proposera plus de 4^è voie sur ce secteur. Il continuera d'y avoir 3 voies entre La Penne sur Huveaune et Aubagne, comme aujourd'hui (sauf au niveau du raccordement avec les tunnels d'une future éventuelle LGV, pas forcément souhaitable).

Président Alain Patouillard

Avenue Aristide Briand BP 66 83270 SAINT CYR SUR MER

06 13 20 07 79 depart.train@gmail.com



Jusqu'en 2019, le projet LNPCA maintenait la possibilité de basculer les trains des voies rapides vers les voies lentes et vice versa. Cela imposait que les voies rapides à l'extérieur encadrent les voies lentes au centre, ce qui avait de fortes contraintes sur la sortie du tunnel à la Parette (l'un des tunnels devait sortir au nord des voies, l'autre au milieu des voies). Cela impose aussi une contrainte en gare de Marseille où les TER rapides qui circulent à l'extérieur et arrivent par la voie sud, doivent nécessairement à l'arrivée ou au départ, couper les voies des TER omnibus au centre, pour pouvoir repartir par la voie nord.

Ces contraintes ont conduit la SNCF à simplifier le projet en privilégiant la **logique de tubes distincts et sans échange de trains entre les voies** dans la vallée de l'Huveaune :

- les 2 voies rapides au nord, sur lesquelles se raccordent les 2 tunnels de la gare souterraine de Marseille au niveau de la Parette
- 1 ou 2 voies omnibus au sud, indépendantes, selon le niveau de service demandé par la Région pour les TER omnibus Marseille Aubagne

Ainsi le projet de **4^e voie devient un projet indépendant des autres opérations de la LNPCA**, et il consiste finalement en un **doublage de l'actuelle voie unique dédiée aux omnibus (la voie sud)** entre Marseille Blancarde et La Penne sur Huveaune. Il devient une option du projet. La compréhension demeure compliquée puisque entre la Pomme et la Penne sur Huveaune, la voie supplémentaire pour doubler la voie omnibus sud serait construite... au nord. En réalité, la circulation de l'ensemble des trains seraient juste décalée d'une voie vers le nord afin de libérer 2 voies au sud : les TER et TGV Marseille Toulon circuleraient sur la nouvelle voie au nord, les TER et TGV Toulon vers Marseille circuleraient sur l'actuelle voie nord (où circule actuellement les TER et TGV Marseille vers Toulon), les TER omnibus Marseille vers Aubagne circuleraient sur l'actuelle voie centrale (où circulent actuellement les TER et TGV Toulon vers Marseille), et les TER omnibus Aubagne vers Marseille circuleraient sur l'actuelle voie sud (où circulent actuellement dans les 2 sens les TER omnibus en voie unique).

Avis de l'Association DEPART

L'Association DEPART accueille positivement les évolutions du projet décrites ci-dessus.

L'Association DEPART prend acte de l'**abandon de l'opération de 5^e voie en gare de Marseille Blancarde**, devenue inutile selon les nouvelles études, qui contrariait l'accessibilité des usagers par un cheminement plus long et dont l'acceptabilité par les riverains expropriés ou non était faible.

Nous considérons par ailleurs que le plus important, ce sont les gares (Marseille Blancarde, La Pomme, St Marcel, La Barasse, La Penne sur Huveaune) en tant que PEM, leur accessibilité et le niveau de desserte.

Nous sommes **favorables au cadencement au quart d'heure des TER omnibus** entre Marseille et Aubagne.

Mais nous ne sommes **pas convaincus qu'une 4^e voie soit nécessaire pour cela**, à fortiori au prix d'un investissement de 337 Millions d'Euros qui paraît totalement disproportionné avec les objectifs.

Compte tenu que l'exploitation des TER omnibus Marseille Aubagne est de fait sur une ligne indépendante des autres trains, nous pensons qu'une exploitation en voie unique avec **un cadencement au quart d'heure est possible avec des évitements supplémentaires à St Marcel et La Penne sur Huveaune**. Concrètement, il s'agit donc de réaliser la 4^e voie, seulement au niveau de ces 2 gares et d'en rénover les PEM. Cela permet d'alléger considérablement le coût de l'opération, ce qui la rend crédible. Cela permet surtout d'éviter un très grand nombre d'expropriations et de nuisances nouvelles.

Président Alain Patouillard

Avenue Aristide Briand BP 66 83270 SAINT CYR SUR MER

06 13 20 07 79 depart.train@gmail.com

Page 11 sur 15



En gare de La Barasse, aucun travaux ferroviaires ne serait à prévoir, néanmoins un nouvel accès pour les usagers vers les entreprises au nord de la gare serait très utile

En gare de La Pomme, où l'espace est très contraint, il n'y aurait pas de travaux à prévoir.

L'Association DEPART se félicite que la **Mairie du 6^e secteur converge sur cette même solution.**

Par ailleurs, la proposition de la Mairie d'une **nouvelle halte pour les TER omnibus à la Parette, au croisement de la L2**, entre Blancarde et la Pomme retient toute notre attention. Cela contribuera à la fréquentation des TER omnibus et leur cadencement au quart d'heure. Le choix d'une halte à double voie avec quai central (en prolongeant la 4^e voie depuis Blancarde jusqu'à la Parette avec une largeur d'emprise légèrement supérieur au projet de la SNCF sans cette halte) ou en voie unique (avec une largeur d'emprise moindre) dépendra de la robustesse supplémentaire que cela peut apporter à la desserte au quart d'heure.

Enfin, il apparaît opportun à l'Association DEPART que soient étudiées des **relations TER entre Aubagne, Marseille Blancarde et la ligne d'Aix** (éventuellement limité à St Antoine).

Evolution ultérieure

En préalable, l'Association DEPART affiche sa **satisfaction** qu'à l'issue de la concertation fin 2020, le terminus ouest de la **navette varoise ait été choisi à St Cyr**. Nous demandons néanmoins que soit **réétudié la possibilité d'un alternat** et que des TER de la Vallée de l'Huveaune puissent aussi y reporter leur terminus afin de préserver l'avenir. D'autres configuration de gares sont possibles, et qui pourraient d'ailleurs davantage préserver les emprises sur les vignes.

Néanmoins, les solutions pour assurer un cadencement au quart d'heure entre St Cyr Ollioules Toulon et la Pauline entre les différentes missions de TER n'ont pas été apportées.

Par ailleurs, dans la vallée de l'Huveaune, la question des nuisances sonores a souvent été posée du fait de la superposition de tous les trafics ferroviaires dans un même couloir (jusqu'à 26 trains voyageurs par heure tout sens confondu). Cela pose aussi la question des capacités ultérieures de développement : quelles sont les réserves disponibles à horizon des phases 3 et 4, sachant qu'il est déjà prévu en phase 2 sur chacune des voies rapides 6 TER et 3 TGV par heure. 3 trains intermétropoles par heure entre Marseille Toulon et Nice sont-ils la limite maximale à long terme ?

Enfin, le projet LNPCA dans ses phases 1 et 2 ne prévoit pas d'amélioration des temps de parcours entre Marseille, Toulon et Nice.

Pour répondre à ces 3 faiblesses, l'Association DEPART propose qu'à l'occasion des phases ultérieures du projet, il soit **étudié la réalisation d'un grand shunt souterrain de la Vallée de l'Huveaune jusqu'à Cassis**, dans le prolongement du tunnel de la gare souterraine depuis la Parette, soit ~12km supplémentaire. Une estimation approximative aboutit à un coût de ~1 Milliards d'euros.

Président Alain Patouillard

Avenue Aristide Briand BP 66 83270 SAINT CYR SUR MER

06 13 20 07 79 depart.train@gmail.com

Page 12 sur 15



Cela permettrait :

- De désengorger la vallée de l'Huveaune des TGV. Cela lève définitivement l'hypothèque de toute extension de la 4^e voie. Cela réduira les nuisances sonore. Au contraire, cela pourra même améliorer la desserte de la Vallée de l'Huveaune : ainsi, avec des aménagements de quais supplémentaire, **les TER semi-direct pourront desservir La Barasse et La Pomme** (sans gêner les trains plus rapides) ; des relations directes vers le Var et l'ouest des Bouches du Rhône deviennent possible depuis ces pôles d'échange multimodaux bientôt desservis par le tram et le métro. Il conviendra d'étudier aussi des relations vers la ligne d'Aix (éventuellement limité à St Antoine) via le tunnel des Chartreux
- De raccourcir l'itinéraire des TGV et augmenter leur vitesse jusqu'à 160 voire 200km/h. Le **temps de parcours entre Marseille et Toulon** serait ainsi **inférieur à 30 minutes** (comme avec la LN Aubagne Toulon, mais pour beaucoup moins cher, beaucoup moins d'infrastructures construire, et surtout quasiment aucune nouvelle emprise ferroviaire en surface)
- De profiter éventuellement de ce gain de temps pour domestiquer les TGV dans le Var et garantir le cadencement strict des TER aux 15 minutes (et ainsi répondre aux besoins de capacité à long terme de la ligne existante Aubagne Toulon sans recourir à une autre section de Ligne Nouvelle)

Les suites de la Ligne Nouvelle

L'Association veillera au financement public du projet : il ne saurait être question de faire preuve de cavalerie avec un PPP (Partenariat Public Privé).

Les opérations de phase 1 et 2 de la LNPCA sont estimées entre 3.5 et 4 Milliards d'euros, dont 2 Milliards d'euros pour la traversée souterraine de Marseille. Les résultats de la mission de financement sont fortement attendus. De premières esquisses ont été présentées par la Région dans le document du dernier COPIL. Le calendrier de réalisation

Président Alain Patouillard

Avenue Aristide Briand BP 66 83270 SAINT CYR SUR MER

06 13 20 07 79 depart.train@gmail.com

Page 13 sur 15

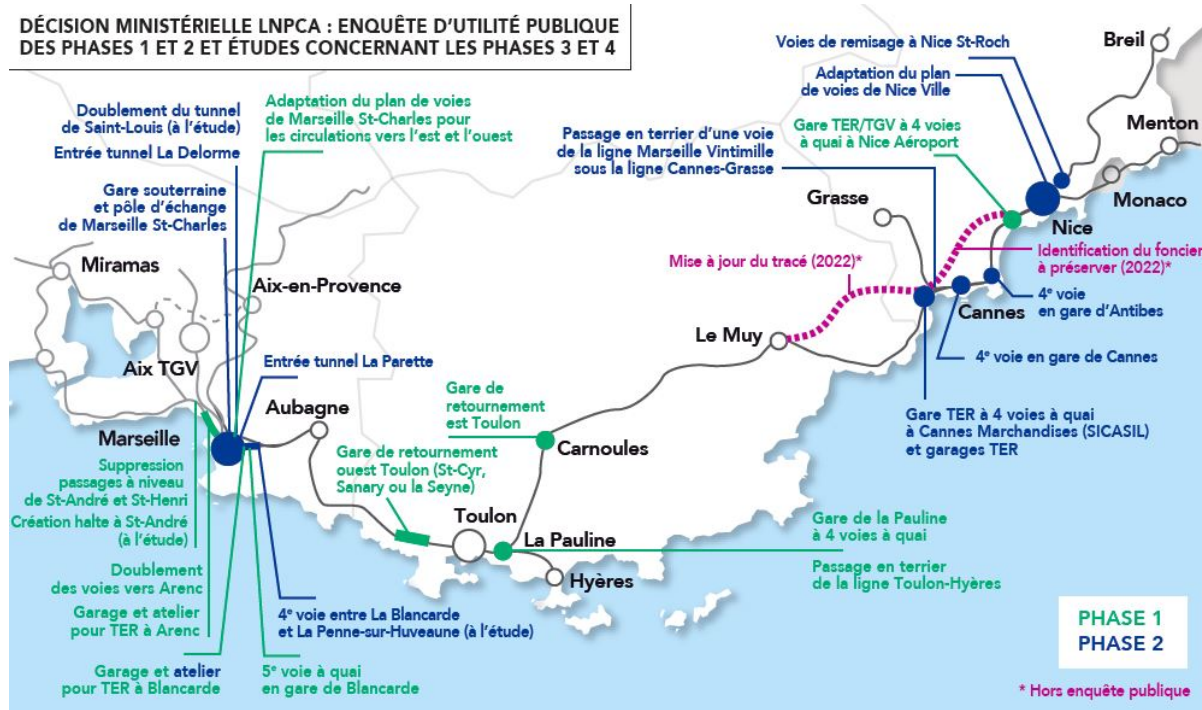


doit être accéléré en dégageant les moyens nécessaires. L'investissement est utile pour notre territoire, et les bénéfices socio-économiques et environnementaux sont avérés, et supérieurs au coût.

De surcroît, il n'est pas concevable d'en rester aux phases 1 et 2 de la LNPCA. Certes, comme expliqué dans le paragraphe précédent, nous ne sommes **pas ou peu favorables à la section de Ligne Nouvelle entre Aubagne et Toulon** : nous constatons d'ailleurs qu'elle ne figure plus sur les cartes de SNCF Réseau sur le site internet du projet. Par contre, l'enclavement ferroviaire de la Côte d'Azur et la densité des circulations TER attendue, milite de doubler la ligne existante par **une nouvelle ligne entre Le Muy, Cannes La Bocca, Sophia Antipolis et Nice Aeroport** et les 3 nouvelles gares TER+TGV non réalisée dans les phases 1 et 2 sont fortement attendues par les territoires concernées.

Nous serons donc très attentifs à la **reprise des études en 2022**, prévue par la dernière Décision Ministérielle, afin d'aboutir dans les prochaines années à une seconde DUP, et concrétiser enfin le schéma de cette carte (de laquelle nous remplaçons la 4^e voie Blancarde-La Penne sur Huveaune par 2 évitements à St Marcel et la Penne sur Huveaune, ainsi qu'un grand shunt jusqu'à Cassis, et où nous conservons la 4^e voie en gare d'Antibes).

DÉCISION MINISTÉRIELLE LNPCA : ENQUÊTE D'UTILITÉ PUBLIQUE
DES PHASES 1 ET 2 ET ÉTUDES CONCERNANT LES PHASES 3 ET 4



Nous redisons ici nos points d'attentions sur les fonctionnalités attendues de la nouvelle gare de Cannes la Bocca s'agissant de relations Cannes Centre Sophia Antipolis. Nous ajoutons que la Ligne Nouvelle devra aussi permettre d'**étendre le périmètre du RER azuréen** hautement cadencé au moins **jusqu'à Mandelieu**.

La mise en service de toute la section Le Muy-Nice devra suivre la phase 2. Le calendrier actuel est beaucoup trop lointain et absolument pas raisonnable compte tenu des impératifs environnementaux et climatiques. Son **coût** estimé est d'environ **~6 Milliards d'euros**.

Président Alain Patouillard

Avenue Aristide Briand BP 66 83270 SAINT CYR SUR MER

06 13 20 07 79 depart.train@gmail.com



Et ensuite ?

Depuis sa création en 2001 et le débat public de 2005, **notre Association a défendu le tracé Côte d'Azur longeant globalement l'A8 entre Aix en Provence et le Muy**. Cela s'est heurté aux nécessités d'investissements massifs pour décongestionner le nœud ferroviaire marseillais. Avec les phases 1 et 2 du projet LNPCA, ces investissements sont désormais acquis, et la difficulté levée. **Nous avons défendu la modernisation de la ligne existante : ce sera chose faite avec les opérations de St Cyr et la Pauline**, auxquelles il faudra sans doute ajouter la 6^e voie à quai en gare de Toulon.

Nous avons pointé les **grandes difficultés de réaliser des LGV entre Aubagne, Toulon et le Muy**, les difficultés pour traverser Toulon, les oppositions massives qui ne manqueraient pas de se lever, les retards dans la réalisation du projet. Force est de constater que nous avons vu juste ! 2020, toujours pas de DUP ; La LN définitivement abandonnée entre Toulon et Le Muy, après être transitoirement devenu un doublement coûteux et inutile de la ligne existante : c'est la continuité du projet qui est ainsi obérée ; Des investissements souterrains pour la traversée de Toulon qui ont fait reculer la SNCF et les élus des velléités d'une gare souterraine et ont compromis la sortie est de Toulon, et qui condamneront probablement bientôt l'arrivée par l'ouest, prudemment effacée des cartes à ce jour.

La proposition faite par l'Association DEPART d'un grand shunt de la Vallée de l'Huveaune sous Carpiagne apparaît infiniment plus crédible et réaliste. Elle permet de finaliser le projet des Métropoles du Sud. Elle garantit un itinéraire fiable et performant pour un grand nombre de TGV (jusqu'à 3 à 4 par heure) devant assurer la desserte linéaire des 3 métropoles, tout en étant compatible avec le cadencement des TER varois, quelles que soient les évolutions futures.

A plus long terme, si la croissance des trafics ferroviaires de longue distance de Marseille, Toulon et Nice va au-delà des faibles capacités supplémentaires sur l'itinéraire Métropole du Sud (la gare souterraine de Marseille était initialement prévue à 8 voies à quai !) et qu'il ne soit plus possible de "partager" systématiquement les mêmes TGV, il faudra bien prévoir **un nouvel itinéraire vers la Côte d'Azur contournant ces difficultés** pour accueillir cette croissance du trafic dans de nouveaux TGVs. Ce nouvel itinéraire Aix-Le Muy entraînera un nouveau saut de performance pour la Côte d'Azur en **réduisant les temps de parcours de 30 minutes vers Marseille et de 50 minutes au delà** (Paris Nice en ~3h40), ce qui contribuera aussi à la croissance des trafics ferroviaires attendue pour permettre le report modal et diminuer les pollutions routières et aériennes.

La question se posera aussi entre Nice et l'Italie, dans la perspective de l'Arc Méditerranéen : il faudra bien trouver des sillons fiables et cadencés pour les trains grandes lignes, au lieu de bricoler occasionnellement quelques prolongements symboliques. Pour permettre également des TER semi direct qui soient réellement rapides entre Nice et Monaco. Une section de **Ligne Nouvelle entre l'ouest d'Eze sur Mer et Menton, avec une nouvelle gare de Monaco** collée à la gare existante pourrait être opportune.

Ces dernières pages sont encore loin d'être écrites. Et il s'agira de ne pas les écrire un 1er Avril...

Pour l'Association DEPART,
Rémi QUINTON, vice-président

Président Alain Patouillard

Avenue Aristide Briand BP 66 83270 SAINT CYR SUR MER

06 13 20 07 79 depart.train@gmail.com

Page 15 sur 15