



**LIGNE NOUVELLE PROVENCE COTE-D'AZUR (LNPCA)
CONCERTATION ORGANISEE PAR SNCF RESEAU du
1^{er} mars au 15 Avril 2021**

Contribution

15 avril 2021

Avis complémentaire de France Nature Environnement PACA

Tout d'abord, nous tenons à rappeler les termes de notre lettre ouverte de juin 2019 :

*Mesdames, Messieurs les membres du Comité des financeurs LN PCA
Dans sa décision ministérielle du 4 mars relative au projet de LN PCA, Madame la Ministre E. Borne intègre, à juste raison, des aménagements à réaliser sur le réseau ferré existant tels que le plateau de voies de la gare Charles mais également à la Blancarde, Toulon, La Pauline, Nice, ou l'augmentation des capacités des voies du port à Arenc, **Pour FNE Provence-Alpes-Côte d'Azur, ces travaux vont permettre d'optimiser les installations existantes et doivent être réalisés sans attendre !***

C'est effectivement important pour apporter des réponses rapides aux difficultés rencontrées quotidiennement par les usagers dont la réduction de l'offre (réduction du nombre de TER Marseille / Aubagne, suppression des TER directs Toulon / Aubagne / Aéroport MP / Miramas et de la desserte d'Arenc Euro-Méditerranée par les TER en provenance de l'aéroport de Marseille Provence, dégradation de l'offre sur la Côte Bleue ou la Vallée de la Roya, ...) ou son insuffisance selon les lignes en raison de la saturation de ces gares et pôles d'échanges. La gare de Marseille-Saint-Charles en est un exemple criant !

*Or nous constatons avec dépit et colère que si Madame la Ministre intègre au sein du projet LN PCA une part de modernisation du réseau ferré existant c'est pour une réalisation concomitante à celle de la Ligne Nouvelle, **soit bien au-delà de 2030. C'est inacceptable et incompréhensible.***

Nous constatons également une non-consommation des investissements prévus au Contrat de Plan Etat-Région (CPER) pour les infrastructures ferroviaires : la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur affiche un taux de réalisation de 50% en 2017 et de 60% en 2018, soit 43M€ utilisés en 2017 pour 85M€ inscrits et 37M€ utilisés en 2018 pour 60 M€ inscrits. Et qu'en est-il des engagements de l'Etat dans ce même CPER ?

*C'est dès maintenant qu'il faut s'atteler à la mise en place d'un Réseau de Trains Express sur les différentes métropoles de notre région en modernisant et rénovant le réseau ferré existant sans oublier des lignes telles que celle des Alpes, de la Côte Bleue et de la Vallée de la Roya. **Les enjeux climatiques, sanitaires, sociaux et économiques l'imposent.***

Dans la continuité de ce texte, considérant l'actualité du plan de relance et du contrat d'avenir 2021/2027, il nous paraît nécessaire d'intégrer dans la réflexion présente :

- la mise en place de service express métropolitain sur AMP, Toulon Métropole, Cannes-Nice-Vintimille ;
- l'étude réalisée par l'Etat sur les nouveaux Trains d'équilibre du territoire (TET) visant à remettre en service ce type de circulations, de jour comme de nuit ;
- la réouverture aux voyageurs de l'axe ferroviaire métropolitain Aix /Rognac-Etang de Berre ;
- la nécessité de faire des travaux de modernisation sur l'axe Marseille / Vintimille afin d'améliorer et pouvoir augmenter dès maintenant la circulation des trains en utilisant, par exemple les voies de garage pour faciliter les dépassements de trains (St Cyr sur Mer, La Seyne, Solliès, Carnoules, ...)
- la transparence sur la question du mode de financement du projet si une alternative à la maîtrise d'ouvrage par SNCF Réseau est envisagée par l'Etat et les autres contributeurs.

La LN PCA doit être un complément pour les futurs réseaux métropolitains et non un handicap à leur développement. Son financement doit être publique.

BOUCHES-du-RHONE

FNE Provence-Alpes-Côte d'Azur souscrit au principe d'un accès nord permettant aux circulations venant de l'Est de la région, la desserte de :

- l'actuelle LGV Méditerranée vers Aix TGV,
- la ligne historique Paris-Lyon-Marseille (PLM) vers l'aéroport et l'ouest du département. Cette connexion doit également faciliter l'accès avec la ligne de la Côte bleue.

La ligne nouvelle doit être distincte des emprises existantes. Aux arguments concernant les besoins de capacité du futur Réseau Express Métropolitain et la possibilité de contournement en cas d'incident, s'ajoutent les arguments exprimés par les représentants des Comités d'intérêt de quartier (CIQ) des quartiers nord :

- la réduction des nuisances dans ce couloir traversant une zone fortement urbanisée,
- la réalisation ou la réouverture de haltes dans ce secteur mal desservi.

FNE Provence-Alpes-Côte d'Azur est favorable au projet de gare souterraine, avec quatre voies à quai, sous l'actuelle gare Saint-Charles, la moins profonde ayant sa préférence.

FNE Provence-Alpes-Côte d'Azur souhaite une globalisation de la réflexion sur l'emprise Saint Charles et propose de saisir l'opportunité des études préalables sur le projet de LN PCA pour imaginer la conception du futur réseau métropolitain sur ce même espace.

Par ailleurs, FNE Provence-Alpes-Côte d'Azur s'oppose à ce que les conditions soient notoirement dégradées durant la longue phase de travaux de la traversée souterraine. En particulier, la gare routière doit être préservée à son emplacement actuel (rue Honnorat) durant toute cette période.

Pour les mêmes raisons qu'au nord de Marseille, les relations transversales de proximité offertes par la gare souterraine Saint Charles pourront rendre plus accessible l'Est de Marseille. Il importe donc de faire le choix dans ce secteur d'un pôle multimodal qui puisse desservir les zones urbanisées existantes, les sites d'entreprises, les pôles de développement programmés, en interconnexion avec les réseaux structurants de transport collectif. Toutes les dispositions devront être prises, dans ce secteur, pour réduire au maximum les nuisances sonores générées par le passage des trains.

L'actuelle 3ème voie Marseille – Aubagne, sous réserve d'optimisation de la signalisation et du choix du matériel roulant, permettrait de faire circuler 4 trains par heure et par sens toute la journée. Tous les autres trains sont directs entre La Blagnac - Aubagne et au-delà. Circulant à vitesse homogène sur les voies directes, leur nombre peut être porté à 8 par heure et par sens.

Ce chiffre n'étant pas atteint, en priorité 1, voire en priorité 2, la nécessité d'une 4ème voie ferrée dans la Vallée de l'Huveaune n'est pas clairement démontrée. Par ailleurs, le projet présenté, avec une desserte des haltes intermédiaires par les voies centrales, se traduirait par la refonte complète des aménagements récemment réalisées, entraînant de nouvelles interruptions prolongées de service ferroviaire et de nouveaux traumatismes dans une vallée éprouvée il y a peu. Une telle perspective à 15 ans n'est pas acceptable.

En outre, des craintes sérieuses sont émises sur le risque de graves conséquences du passage en tunnel de la LN PCA dans la cuvette d'Aubagne, secteur reconnu comme extrêmement sensible et vulnérable du point de vue hydrogéologique et pour le risque inondation.

FNE Provence-Alpes-Côte d'Azur demande explicitement que soit réétudiée :

- la justification de la 4ème voie de desserte locale jusqu'à Aubagne.
- la possibilité d'aménager une halte « tous services » sur la section Marseille-Aubagne (La Pomme/La Barasse) pour optimiser les possibilités de desserte intégrant les fonctionnalités de la ligne nouvelle tout en évitant la création d'une 4ème voie ;
- une solution consistant à déporter vers le sud le tunnel actuellement prévu sous la gare d'Aubagne en le faisant passer en souterrain dans le flanc du massif de Carpiagne depuis le secteur de La Barasse. Cette solution permet de respecter le passage en tunnel acté qui préserve les communes du Pays d'Aubagne de toute nuisance sonore et d'atteinte environnementale.

L'ensemble de ces approches devront être conduites en tenant compte des préconisations du schéma directeur d'aménagement des eaux (SDAGE) et de la loi sur la protection de la biodiversité.

VAR

FNE Provence-Alpes-Côte d'Azur soutient la contribution de l'UDVN/FNE 83 pour ce qui concerne le département du Var.

ALPES MARITIMES

FNE Provence-Alpes-Côte d'Azur rappelle son appui à la proposition d'un tunnel direct reliant la gare de Cannes-la-Bocca à celle de Nice-Thiers.

La volonté affichée d'accorder la priorité aux trains du quotidien nécessite que la capacité de la ligne entre Cannes et Nice soit augmentée sans attendre.

Parmi les projets déjà étudiés susceptibles d'apporter un ballon d'oxygène, figure l'aménagement d'une 4ème voie à quai dans les gares d'Antibes et de Cannes ; ceci doit être intégré au projet LN PCA.

L'arrêt systématique de tous les trains, TGV ou TER, en gare de Nice-Aéroport, dont le dimensionnement à 6 voies interroge, permettra de réguler la circulation de tous les trains dans l'étroit couloir reliant Nice-Aéroport à Nice-Ville. Cette régulation ne doit pas se faire au détriment du TER.

Par ailleurs, le repositionnement de Nice-St-Augustin et sa connexion à la Ligne Nouvelle ne doivent pas obérer la possibilité de maintenir un accès ferré, notamment pour les trains de fret, à la Plaine du Var, laquelle accueille la plupart des activités utilisant de grandes quantités de marchandises transportables par rail (granulats pour centrale à béton, entrepôts logistiques, marché d'intérêt national ...). De la même manière, les installations de Nice-St-Roch doivent être préservées pour permettre la réception de dessertes logistiques ferroviaires. FNE PACA s'opposera à la restriction de telles fonctionnalités.