



Contribution NOSTERPACA à la concertation

organisée du 1^{er} mars au 15 avril 2021

par SNCF Réseau sur les phases 1 et 2 du projet de

Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur

Pour mémoire : NOSTERPACA est l'association d'usagers des transports publics en région. Son objet est d'agir pour des transports publics fiables, performants, efficaces. Elle intervient sur les grands schémas de développement (PDU...) et projets d'aménagement. L'association diffuse une appli (<http://transpotes.com/>) qui permet aux usagers de signaler retards, suppressions, surcharges, ... et des propositions d'amélioration des réseaux de transport. NOSTERPACA compte 6 associations et 40 membres individuels.

La présente contribution complète celles, antérieures, de NOSTERPACA sur les projets LGV PACA et LN PCA, de RER toulonnais, de desserte ferroviaire du Grand Port Maritime de Marseille, de Plan de déplacements urbains de la Métropole Aix-Marseille-Provence. Elle reprend le découpage en sous-projets proposé dans le dossier de concertation, avec toutefois quelques remarques générales préliminaires.

REMARQUES GENERALES

Cohérence des projets entre eux et avec les orientations nationales

SNCF Réseau est directement impliqué dans divers projets qui touchent l'infrastructure ferroviaire en région, dont celui relatif à la fermeture de la gare ferroviaire du Canet et le report des activités fret concernées sur les sites d'Arenc, de Mourepiane et de Grans / Miramas. En tant que société publique à capitaux d'Etat, gestionnaire d'une infrastructure publique nationale, elle est aussi directement concernée par les orientations nationales en termes de lutte contre le dérèglement climatique, de report modal des trafics fret et voyageurs vers le mode ferré, de relance du trafic fret et des trains de nuit, sans oublier l'émergence éventuelle de services librement organisés (SLO). Il est donc surprenant de lire que « le projet LN PCA ne prévoit aucun accroissement du trafic fret » comme, sans doute, il ne prend pas en compte la perspective de nouveaux trains de nuit et autres SLO.

Ainsi, nous souhaitons que soient ajoutés les points suivants comme éléments de réflexion pour cette concertation :

- 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.

Gestion globale du réseau ferroviaire en région

Il eut été bon de rappeler que le projet LN PCA trouvera sa place dans un contexte notoirement modifié par rapport à la situation actuelle :

- nouvelle commande centralisée du réseau, et généralisation de l'ERTMS
- voies ferrées et ouvrages rénovés, nouvelles IPCS, puissance électrique consolidée d'où une capacité accrue et une gestion optimisée des aléas et autres situations d'exploitation dégradées.

ASSOCIATION LOI 1901 N° W 133014919

Membre de France Nature Environnement Provence Alpes Côte d'Azur

14 quai de Rive Neuve – 13007 MARSEILLE – Tél.: 04 91 33 44 02

E-mail : contact@nos-ter-paca.fr - Site : <http://nosterpaca.over-blog.com/>



GARE SOUTERRAINE ST-CHARLES

Flux ferroviaires envisagés

Les schémas dits réticulaires, descriptifs des flux ferroviaires envisagés, auraient mérités d'être commentés pour bien comprendre la logique qui préside à l'organisation des flux dans la gare aérienne et la gare souterraine de St-Charles. Il est particulièrement délicat de faire le lien entre les textes, elliptiques, et les chiffres qui accompagnent les schémas. Les voies en gare souterraine seront-elles dédiées respectivement au trafic régional et au trafic national ? Si ce n'est pas le cas, on comprend mal le choix d'un quai central.

Par ailleurs, on aurait aimé voir figurer le tunnel des Chartreux dans tous les schémas de réseau présentés. En effet, en dépit des orientations présentées, ce shunt est amené à jouer un rôle majeur dans le fonctionnement du réseau ferré métropolitain et régional, tant en situation normale (fret et RER) qu'en cas d'aléa.

Interfaces avec les réseaux urbains

Le texte évoque de « multiples interfaces » prévues avec le réseau urbain dans le projet de Plan de déplacements urbains. Autant celles-ci sont explicitées à l'Est, dans le dossier « 4ème voie », autant elles sont peu présentes au nord (cf. nos remarques dans le dossier « La Delorme »).

Par ailleurs, les vues en coupe ne permettent pas de percevoir le cheminement des piétons entre la station de métro et la gare souterraine : les flux concernés sont-ils bien maintenus à la côte 34 NGF ?

La fréquentation de la gare étant appelée à passer de 17 à 27 Millions de voyageurs par an, dont la moitié en interface avec les transports collectifs urbains, dont principalement le métro, est-il bien prévu une reconfiguration de la station de métro (élargissement des quais, multiplication des accès aux quais ...) ?

Phase de chantier

Les travaux envisagés sur la place Victor Hugo font craindre de fortes perturbations du trafic de cars dans ce site névralgique (jusqu'à plus d'un car par minute).

Il est expliqué que les cheminements piétonniers seront partout préservés en phase de chantier. En sera-t-il de même pour les vélos et les transports collectifs ?

Il est évoqué l'évacuation des déblais vers des sites extérieurs à équiper d'installations terminales embranchées (ITE). La réalisation de ces ITE est-elle bien intégrée dans les coûts du projet, ainsi que toutes les conséquences des travaux sur les tiers (dont l'exploitation de réseaux de transport) ?

LA PARETTE

NOSTERPACA se réjouit de l'abandon des travaux envisagés en gare de La Blancarde, lesquels auraient été particulièrement péjorants tant en phase de travaux qu'à terme : allongement des parcours à pied, insertion plus délicate du tramway du Prado ... Il n'en demeure pas moins nécessaire de revoir la gestion des entrées / sorties du dépôt, à l'intérieur des emprises de ce dernier.

Toutes les dispositions sont-elles bien envisagées pour passer des voies lentes aux voies rapides en entrée / sortie de tunnel, notamment pour gérer au mieux les situations dégradées, y compris liées à la section de séparation entre les deux types d'électrification ?

LA DELORME

Le schéma présenté page 6 est incorrect en l'absence de doublement du tunnel de St-Louis.

Par ailleurs, il convient de rappeler que ce site se situe au cœur des zones d'emplois et des quartiers d'habitat dense du nord de Marseille, et qu'il justifie, à ce titre, le rétablissement d'une halte ferroviaire bien desservie. Il convient de prévoir la mise en place de quais qui puissent être desservis, *a minima*, par les voies « de surface ». La variante nord du projet d'aménagement paraît, à ce titre, plus favorable.



4EME VOIE HUVEAUNE

NOSTERPACA estime qu'il convient de tirer le parti maximal de l'aménagement récemment réalisé dans la vallée de l'Huveaune, notamment par une reprise des règles de signalisation (prise en compte différenciée du fret) et un allongement de la voie 2 ter de La Blancarde. Si ces dispositions ne permettaient pas de mettre en œuvre un cadencement au quart d'heure, indispensable pour une attractivité correcte en milieu urbain, la 4ème voie se justifierait jusqu'à La Barrasse. Sa réalisation doit s'accompagner de celle, pour les voies rapides, d'un shunt d'Aubagne (en viaduc puis tunnel) entre la gare de La Barrasse et le tunnel du Mussuguet. En effet, tout passage en souterrain semble à exclure dans la vallée de l'Huveaune.

A La Pomme, il convient de privilégier un aménagement qui privilégie un passage des piétons sous les voies ferrées, leur permettant une meilleure accessibilité aux arrêts de bus et aux quartiers environnants.

NOSTERPACA demande que la réalisation de ces travaux soit sans conséquence sur les services offerts en rappelant les longues et nombreuses difficultés rencontrées par les usagers lors de la construction de la 3° voie.

ST-ANDRE

Sans que cela soit explicitement précisé, l'option prise est celle de ne pas doubler le tunnel de St-Louis, donc d'utiliser les voies littorales pour écouler une partie substantielle des trains régionaux (2 trains par heure et par sens de/vers la Côte Bleue, 2 trains par heure et par sens de/vers Rognac et Aix), permettant ainsi une desserte cadencée de la halte d'Arenc et de celle, ici projetée, de St-André. Cette desserte est présentée comme :

- compatible avec le maintien du trafic fret de desserte des bassins est du port du Grand port maritime de Marseille ; reprécisons toutefois qu'elle n'est pas compatible avec la remontée de trains de fret chargés depuis le terminal de Mourepiane (contre-sens par trop pénalisant jusqu'à la gare de L'Estaque) : les trains de fret montants doivent avoir Arenc pour origine
- nécessitant le doublement de la voie entre Arenc et St-Charles, donc le déplacement de la halte d'Arenc ; de vérifier que ce doublement est compatible avec la création d'une voie verte le long des voies ferrées entre St-Mauront et St-Charles telle qu'annoncée dans le document relatif à la gare souterraine
- nécessitant la suppression des passages à niveau de St-Henri et de St-André ; cette dernière soulève des oppositions, aucune solution alternative n'étant satisfaisante ; de notre avis, les rétablissements devraient surtout concerner les modes actifs, dans le contexte d'arrivée du tramway et du train.

CANNES

Cette partie du projet LN PCA n'appelle, de notre part, aucune remarque particulière. Elle semble attester d'échanges fructueux entre les parties prenantes et d'un travail approfondi ; nous ne pouvons cependant pas ignorer les inquiétudes exprimées par les riverains.

NICE

Plus globalement, et en lien avec nos propos introductifs, NOSTERPACA considère que le contexte 2021 devrait permettre de reconsidérer les avantages offerts par la gare de Nice-Thiers et donc l'amélioration de ses accès. Le choix d'arrêt systématique de tous les trains, TGV ou TER, en gare de Nice-Aéroport vise à réguler (domestiquer) le passage de Nice-Aéroport à Nice-Ville. Il y a lieu de penser que cette régulation se fera au détriment du TER en cas de perturbation. Nos interrogations demeurent à propos du dimensionnement de cette nouvelle gare de Nice-St-Augustin (6 voies).

Par ailleurs, son positionnement 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 l'accueil de dessertes logistiques ferroviaires.

