



Projet LNPCA : concertations fin 2020 pour de nouvelles navettes varoises et azuréennes

Protéger la planète implique d'éliminer les émissions de gaz à effet de serre jusqu'à la **neutralité carbone**. Le trafic routier, dont est issue une grande partie de ces émissions polluantes via la combustion du diesel et de l'essence dans les moteurs, tarde à être réduit, malgré l'urgence rappelée à chaque COP.

Mettre en place **des transports collectifs décarbonés dont le ferroviaire**, est reconnu comme un moyen décisif d'y parvenir, tout en améliorant le confort et la rapidité des déplacements ainsi qu'en réduisant les embouteillages routiers. Mais **développer le fer n'ira pas sans infrastructures adaptées**. Certes, dans les années 1970, la SNCF a fait le choix heureux de construire de nouvelles lignes à grande vitesse, ce qui a permis non seulement de conserver les usagers qui sinon auraient progressivement abandonné le mode ferroviaire, mais aussi de faire circuler beaucoup plus de trains et donc permettre à beaucoup plus de gens de se déplacer en train, à grande vitesse comme sur le réseau classique. Mais compte tenu des coûts et d'une volonté politique affichée (fret et voyageurs) que la croissance des transports passe par la route, la modernisation des lignes classiques n'a pu être suffisamment faite, et cette politique entraîne des encombrements importants et une pollution dangereuse (48 000 personnes meurent par an en France à la suite des émissions de particules fines).

Pour la région Provence Alpes Côte d'Azur en particulier la situation est devenue insupportable depuis de nombreuses années. Dès 1998, de nombreux habitants et des Elus ont demandé au Ministre des Transports de l'époque, Jean Claude GAYSSOT, qu'il soit possible de desservir la Région PACA au-delà de Marseille avec une ligne nouvelle à grande vitesse dans la continuité de la ligne TGV Paris-Marseille qui s'achevait en 2001. Gérard PIEL alors Vice-Président du Conseil Régional chargé des transports, après plusieurs rencontres, avait obtenu l'accord de Mr GAYSSOT sur ce projet.

Depuis bientôt 20 ans le projet avance. Lentement, trop lentement selon l'Association DEPART créée en 2001 pour défendre le projet. Les élus opposés au débranchement à Aix en Provence pour suivre l'A8 jusqu'à la Côte d'Azur ont imposé un passage sans doute opportun par Marseille et redoutablement complexe par Toulon. Depuis quelques années le sigle TGV n'étant plus souhaité sur la région, le projet est demeuré en tant que **Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA)** mais a été découpé dans le temps en **4 phases allant de 2020 à 2050. Les 2 premières phases qui seront soumises à l'enquête publique se concentrent sur des investissements permettant d'améliorer les déplacements du quotidien sur la ligne classique, notamment par la création de navettes ferroviaires autour des métropoles**, dans l'attente des sections de Ligne Nouvelle des phases ultérieures. Il en est attendu une meilleure fiabilité des déplacements de tous les jours et **permettre ainsi aux habitants d'abandonner au maximum les trajets en voitures**.

Afin de mieux connecter entre elles les villes autour de Toulon, de Saint Cyr à Carnoules tout en développant légèrement les relations intermétropoles de la Région entre Marseille, Toulon et Nice sur la ligne classique, **SNCF Réseau a organisé en décembre 2020 des réunions de concertation à Saint Cyr, Sanary et La Pauline** pour recueillir l'avis des Elus et des habitants sur les aménagements relatifs aux **Pôles d'Échange Multimodaux (PEM)** permettant la mise en place d'une navette varoise, complétant les services omnibus existants entre Marseille, Toulon et Hyères. Il en a été de même ensuite à Cannes la Bocca pour la navette azurée. D'autres concertations se tiendront en 2021 sur d'autres aménagements concernant les bifurcations vers Hyères et Grasse, ainsi que dans la Métropole de Marseille.

Association développement, environnement Provence Azur avec le Rail et le train (DEPART)

7 Avenue Aristide Briand BP 66 83270 SAINT CYR SUR MER

06 13 20 07 79 alainpatouillard@club-internet.fr depart.train@gmail.com



Compte tenu du confinement, toutes les réunions ont été réalisées en **visio-conférence**. Plus de 70 personnes ont participé à chaque conférence dans un calme intéressant qui a permis à chaque intervenant de présenter son avis sans avoir à supporter les affirmations déroutantes de certains opposants au projet comme lors des réunions en présentiel.

L'Association DEPART a pu prendre la parole chaque fois. Elle a rappelé qu'**il faudra aller plus loin que les seules opérations de cette concertation sans oublier les phases ultérieures de LNPCA avant 2030**. Alors que le Gouvernement reprend partiellement une mesure de la Convention Citoyenne pour le Climat pour **interdire les vols aériens entre les villes reliées par le train en moins de 2h30**, il est anachronique de constater qu'**une compagnie aérienne pourrait toujours, avec ce seuil ouvrir une ligne entre Marseille et Nice** pourtant distantes de moins de 158km ! Nous ne pouvons qu'espérer pour l'environnement que ce seuil sera relevé comme le souhaitaient initialement les 150 citoyens (4h ou 4h30), et qu'**un projet complet de LNPCA permettra d'éliminer les relations aériennes** entre notre Région et ses voisines ainsi que vers Paris, en réduisant les temps de parcours (6h aujourd'hui entre Paris et Nice).

Pour la nouvelle **navette varoise** depuis les terminus de Carnoules et Les Arcs, la concertation proposait les choix de Saint Cyr sur Mer ou Sanary pour le terminus ouest, en alternative au site de La Seyne sur Mer actuellement retenu dans la dernière décision ministérielle. Un PEM sera construit à ce terminus. Pour l'Association DEPART, **le RER Toulonnais cadencé au quart d'heure** via les services existants Marseille Hyères (à renforcer en heure creuse et aux extrémités de la journée) et la nouvelle navette varoise **doit exister entre St Cyr et La Pauline**, il faut donc **retenir le choix de St Cyr**, qui a reçu le soutien de l'unanimité des élus et la quasi-unanimité des participants aux réunions.

L'Association Saint Cyr, Citoyenne, Ecologique et Sociale qui avait défendu en 2018-2019 la non-fermeture de la gare de Saint Cyr a fait des propositions intéressantes. **Après le choix du terminus ouest à St Cyr** par le COPIL du 7 janvier 2021, il sera judicieux de faire **une analyse sérieuse de ces propositions comparativement** à la variante imposée par le Maire de Saint Cyr. Cela pourrait améliorer encore l'intérêt du projet et diminuer ses couts et contribuer à l'obtention de la DUP dont l'enquête publique devra se tenir avant la fin de 2021 pour ne pas être impacté par les élections nationales de 2022.

Les opérations complémentaires garantissant un cadencement au quart d'heure devront aussi être étudiées.

En ce qui concerne **Cannes la Bocca**, la présentation du **PEM** dans l'emprise de Cannes Marchandises au droit du SICASIL, en anticipation de la future gare TGV est intéressante. L'Association **DEPART en souhaite la réalisation rapide** ainsi que les autres aménagements cannois, pour mettre en place la **navette azurée**, puis **poursuivre rapidement sur les sections de Ligne Nouvelle vers le Var et Nice**. Cependant, au vu des délais tardifs de la phase 2 (2035 indiqué dans les livrets, 2033 au mieux selon le maître d'ouvrage du fait de la complexité des aménagements cannois à réaliser), l'Association DEPART n'est **pas d'accord avec l'abandon de la 4^e voie en gare d'Antibes et la modernisation associée du PEM** (notamment l'accès direct aux quais depuis la passerelle entre gares routières et ferroviaires) : elle souhaite **au contraire que cette opération** simple au sein des emprises ferroviaires existantes et d'un cout modeste, **soit menée dès la phase 1**, afin d'amener à court terme **les services de la navette azurée depuis Menton et Monaco jusqu'à Antibes** et pas seulement Nice, garantir **4 trains par heure dans toutes les gares du littoral** de la ligne Cannes Antibes Nice Monaco Menton la plus fréquentée de France, dans l'attente et la complémentarité des investissements cannois qui permettront alors d'amener la navette azurée jusqu'à Cannes la Bocca avec **6 TER par heure entre Cannes et Menton en phase 2**.

Alain PATOULLARD Président Association DEPART
Rémi QUINTON Vice-Président Association DEPART

Association développement, environnement Provence Azur avec le Rail et le train (DEPART)

7 Avenue Aristide Briand BP 66 83270 SAINT CYR SUR MER

06 13 20 07 79 alainpatouillard@club-internet.fr depart.train@gmail.com