

**ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE CONCERNANT LA RÉALISATION DES PHASES 1 ET 2 DE LA LIGNE
NOUVELLE PROVENCE CÔTE D'AZUR (LNPCA)**

Avis de France Nature Environnement Provence-Alpes-Côte d'Azur

REMARQUES PRELIMINAIRES

La région Provence-Alpes-Côte d'Azur est caractérisée par des infrastructures routières saturées et une qualité de l'air dégradée. Sur cette base, le dossier soumis à l'enquête publique justifie l'urgence du report modal et de l'ensemble des objectifs poursuivis par le projet. Ces objectifs sont portés par le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET).

Le projet est conçu pour répondre principalement à des objectifs environnementaux de transfert modal et permettre une massification des transports de voyageurs.

Aussi, FNE Provence-Alpes-Côte d'Azur partage la nécessité de développer les transports quotidiens dans les départements des Bouches-du-Rhône, du Var et des Alpes-Maritimes. Corrélativement, l'amélioration de la desserte – voir le désenclavement - des grandes villes de la région (Marseille, Toulon, Nice) est attendue depuis plusieurs décennies.

Parallèlement à la réalisation des phases 1 et 2 de LN PCA, la signalisation ERTMS (European Rail Traffic Management System) sera déployée de Marseille à Vintimille sur la ligne existante. Il serait nécessaire de mesurer l'apport de cette technique (évolution du nombre de circulations).

Le schéma directeur remis au gouvernement par SNCF Réseau, le 9 octobre 2020, présente un plan d'ensemble pour les grands nœuds ferroviaires, avec l'objectif de développer de nouveaux services métropolitains. FNE Provence-Alpes-Côte d'Azur s'interroge sur l'intégration des réponses proposées par ce schéma dans le projet LN PCA.

REMARQUES GENERALES

Nous souhaitons que :

- L'articulation des projets ferroviaires soit bien en cohérence avec les aménagements urbains qui apporteront les usagers vers les TER ;
- Des engagements soient pris dès aujourd'hui par les AOM (Autorité Organisatrice de la Mobilité) pour développer les services rendus possibles par le projet ;
- Le renoncement à tout nouveau tronçon à grande vitesse soit clairement exprimé ;
- La mise en cohérence avec la loi d'orientation des mobilités soit traduite pour chaque territoire.

Nous demandons que soit abandonnée l'appellation TGV à remplacer si besoin par TAGV (Trains Aptés à la Grande Vitesse) lorsqu'il est nécessaire de distinguer les types de matériel (voitures pour trains de nuit, rames tractées, ...) et d'utiliser l'appellation trains grandes lignes pour différencier ces services.

FNE Provence-Alpes-Côte d'Azur rappelle sa position selon laquelle la grande vitesse n'est pas une nécessité sur les tronçons de ligne à créer. La gare souterraine de Marseille et celle de Nice St-Augustin doivent avoir des fonctionnalités multiples et non pas dédiées aux TGAV.

Nous demandons que soit abandonnée l'appellation TGV à remplacer si besoin par TAGV lorsqu'il est nécessaire de distinguer les types de matériel (voitures pour trains de nuit, rames tractées, ...) et d'utiliser l'appellation trains grandes lignes pour différencier ces services.

FNE Provence-Alpes-Côte d'Azur rappelle sa position selon laquelle la grande vitesse n'est pas une nécessité sur les tronçons de ligne à créer. La gare souterraine de Marseille et celle de Nice St-Augustin doivent avoir des fonctionnalités multiples et non pas dédiées aux TGAV.

REMARQUES PARTICULIERES

BOUCHES-DU-RHONE (13) :

Nous notons que le dossier ne prévoit pas d'améliorer la desserte de l'aéroport de Marseille en développant la halte de Vitrolles. Cette anomalie est pointée par l'AE « La question de la desserte de l'aéroport Marseille Marignane est, curieusement, peu abordée ». FNE Provence-Alpes-Côte d'Azur rappelle que le dernier CPER envisageait la réouverture aux services voyageurs de la ligne Aix-Rognac. Elle est évoquée dans le dossier via des « projets complémentaires » parmi lesquels 2 TER/h/sens Marseille-Aix-Rognac-Marseille. Nous demandons que cette réouverture soit traitée en phase 1 et que les études menées par SNCF Réseau soient rendues publiques.

GARE SOUTERRAINE ST-CHARLES

Concernant les places de stationnements dédiées aux voitures individuelles, il est surprenant de créer 1350 places en centre-ville de Marseille alors que les objectifs actuels sont la diminution de l'usage de l'automobile (ZFE).

4EME VOIE HUVEAUNE

L'abandon provisoire de la 4ème voie dans la vallée de l'Huveaune amène FNE Provence-Alpes-Côte d'Azur à rappeler sa demande que soit étudiée la faisabilité d'un shunt d'Aubagne passant en tunnel depuis St-Marcel/La Barasse sous le massif de Carpiagne.

VAR (83) :

FNE Provence-Alpes-Côte d'Azur se félicite de la mise en perspective d'un « RER Toulonnais ». La réussite de ce type de transport passe par l'intermodalité avec des dessertes rapides et confortables et, en particulier, une bonne coordination des horaires minimisant les temps de correspondances.

Une véritable synergie est à organiser entre le développement urbain et le développement de l'offre ferroviaire avec l'aménagement de pôles d'échanges permettant d'assurer une véritable intégration des modes (trains, bus, car, voitures, vélos et piétons).

Cependant, SNCF Réseau n'a pas donné de suites concrètes aux études menées antérieurement afin d'anticiper la saturation du segment Marseille-Toulon.

L'éventuelle réalisation d'une infrastructure nouvelle entre Aubagne et La Seyne ne doit pas empêcher la possibilité d'améliorer de façon significative et sans attendre la capacité de la ligne actuelle.

ALPES-MARITIMES (06) :

CANNES

Nous notons que l'AE recommande de reprendre la comparaison des variantes des sites Sicasil et Pierre Sémard pour la gare de Cannes – La Bocca, en pointant la volonté de développement urbain qui oriente la décision en faveur de Sicasil malgré des conditions plus négatives. Pour FNE Provence-Alpes-Côte d'Azur, les demandes des usagers pour l'emplacement des services TER et les inquiétudes exprimées par les riverains concernés par les travaux ne doivent pas être ignorées.

NICE

Le contexte actuel 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, TAGV 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).

FNE Provence-Alpes-Côte d'Azur rappelle sa proposition de reprendre les emprises ferroviaires abandonnées aux voies routières ces vingt dernières années entre St-Augustin et Nice Thiers.

Par ailleurs, le positionnement de cette nouvelle gare et sa connexion à la Ligne Nouvelle ne doivent pas obérer la possibilité de créer 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.