



Pas de pause pour LN-PCA ! (Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur)

Communiqué de presse du 13 octobre 2017

La LN-PCA que nous soutenons depuis 2001 a fait couler beaucoup d'encre cette semaine. « *Merci Madame la Ministre des Transports qui par votre présence aux Rencontres Nationales du Transport Public vous a permis de prendre la mesure des besoins importants de transport en PACA* » (Extraits de la presse régionale).

En effet plus les années passent, plus il est difficile de se déplacer convenablement en Provence Alpes Côte d'Azur compte tenu **qu'une seule et unique ligne ferroviaire relie Nice à Marseille** depuis le milieu du 19^{ème} siècle. Pour faire moins de **158 kms à vol d'oiseau** les TGV mettent plus de 2h30 : on est loin de la grande vitesse et loin d'un RER. Promesse du débat public de 2005, celui-ci avait conclu à cette évidente nécessité : il fallait une seconde infrastructure ferroviaire, moderne, efficace, spécialisée, rapide pour permettre un trajet de moins d'une heure et un maillage intelligent entre trains rapides et trains du quotidien soit un véritable RER.

Dans ce contexte, **le projet LN-PCA ne doit surtout pas faire l'objet d'une « pause »**, au vu du retard en Provence Alpes Côte d'Azur des infrastructures propres. Ce projet est décisif **pour le développement des trains du quotidien**, afin de faire un bond en avant dans l'offre ferroviaire régionale, au-delà des difficultés actuelles d'exploitation et des relations entre la Région et son exploitant SNCF Mobilités. C'est essentiel pour diminuer l'importante pollution routière, les embouteillages insupportables et les accidents. Malheureusement l'unique ligne sinueuse existante Marseille-Nice est saturée, car tous les types de trafic y passent : des TGV desservant quelques gares aux TER les desservant toutes, en passant par les trains de fret sans arrêts. Alors il va évidemment falloir remettre à niveau et moderniser la ligne classique ancienne, mais comme nous le répétons depuis la création de notre Association, une deuxième infrastructure ferroviaire Marseille-Nice est indispensable si le système ferroviaire régional veut faire face tous les trafics prévisibles dans la prochaine décennie et faire diminuer la pollution.

Nous sommes donc satisfaits d'entendre la Ministre dire « *La Ligne Nouvelle PACA sera une priorité de la politique des transports du quotidien* ». Mais nous resterons vigilants. **Le projet proposé dans sa Priorité 1 (Marseille-Aubagne et Cannes-Sophia-Nice) reste insuffisant** : il est donc impensable de le réduire encore car un tel aménagement du territoire est fait pour l'avenir de la région, de ses habitants et de tous ses visiteurs. Il faut également **raccourcir les trajets entre l'Ouest et l'Est** de la Région afin qu'un nombre de TGV suffisant puisse desservir chacun des trois départements littoraux. **C'est pourquoi l'Association demande d'intégrer la section Est Var-Cannes à la Priorité 1, qu'une DUP soit promptement instruite sur le projet Marseille-Aubagne+Est Var-Nice et que chacune des sections et gares soient mises en service le plus rapidement possible avant 2030.**

Alain PATOUILARD

Président Association TGV Développement Var Nice Côte d'Azur



Les positions de l'Association TGV Développement Var Nice Côte d'Azur

- Réaliser une seconde infrastructure ferroviaire de Marseille à Nice pour :
 - ✓ Désaturer la ligne existante
 - ✓ Développer un véritable RER au sein des différentes agglomérations
 - ✓ Assurer la desserte jusqu'à Nice (et pas seulement Marseille) d'un nombre suffisant de TGV, compte tenu du rôle majeur joué par le tourisme dans la Région, mais aussi l'importance des déplacements des habitants
 - ✓ Désenclaver l'est de la Région PACA avec un gain de temps entre Marseille et Nice
 - ✓ Permettre un report modal de l'avion et la route vers le train, afin de diminuer la congestion et la pollution chronique
- Ce projet est un grand projet nécessaire au développement des trains du quotidien
- Compte tenu de l'ampleur du projet, une réalisation par phase est possible, mais le phasage doit tenir compte de l'enclavement ferroviaire des Alpes Maritimes :
 - ✓ 2 voies nouvelles de Marseille jusqu'à la vallée de l'Huveaune avec une gare souterraine sous la gare St Charles, puis une 4^e voie dans cette vallée. Nous préconisons un raccordement de la Ligne Nouvelle au sud d'Aubagne pour accompagner la modernisation de la ligne classique au-delà
 - ✓ 1 à 2 voies nouvelles sur la ligne existante autour de la Métropole de Toulon (entre Ollioules et la Pauline)
 - ✓ la Ligne Nouvelle entre l'Est Var et les gares Nouvelle de Sophia Antipolis et Nice Aéroport, avec possibilité d'un passage par une nouvelle gare de Cannes la Bocca : l'option la plus consensuelle et fonctionnelle devra être rapidement choisie. La section entre l'Est Var et l'ouest des Alpes Maritimes est décisive pour le désenclavement en permettant un gain de temps de 40 minutes pour un surcroît d'investissement modeste (au regard de tout autre projet de ligne TGV) : elle doit intégrer la 1^{ère} Priorité
- L'instruction d'une Déclaration d'Utilité Publique sur cette 1^{ère} phase le plus rapidement possible pour permettre une mise en service avant 2030
- S'agissant des lignes TGV existantes financées par la SNCF à la demande de l'Etat
 - ✓ la SNCF serait incapable de faire rouler tous les trains nécessaires sur les lignes classiques même modernisées
 - ✓ Annoncer que 70% des lignes TGV seraient déficitaires pour SNCF Mobilités, ne tient pas compte des péages acquittés à SNCF Réseau sur les Lignes Nouvelles, qui couvrent bien au-delà de leur coût d'entretien (jusqu'à +1 Milliard€/an au bénéfice du reste du réseau ou du remboursement de la dette)
 - ✓ Le TGV reste attractif quand il fait gagner du temps, comme cela a été constaté à l'été 2017, par rapport à l'été 2016 avec l'ouverture des LGV vers Bordeaux et Rennes : +80% de voyageurs sur Bordeaux, +30% sur les villes intermédiaires et au-delà (Pays Basque), +30% à l'échelle de toute la façade Atlantique concernée par ce projet, supérieure aux prévisions de la SNCF
 - ✓ Nous attirons l'attention sur les très fortes perspectives de trafics prévus en Région PACA si une nouvelle infrastructure était construite (supérieure aux dernières LGV construite, et à tous les autres projets envisagés)