



Rapport du COI : la LNPCA est un projet prioritaire *Accélérons son financement !*

Communiqué de presse du 2 Février 2018

Le Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI), présidé par Philippe DURON, a rendu son rapport ce Jeudi 1^{er} Février. Chargé de hiérarchiser les grands projets nationaux pour la future Loi d'Orientation des Mobilités (LOM), il a classé prioritaire le Projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA).

Pour notre Association qui milite depuis 15 ans pour cette nouvelle infrastructure ferroviaire entre Marseille et Nice, et que le COI a auditionné lors de sa venue à Nice le 11 Janvier dernier, c'est une étape importante qu'il faut désormais concrétiser.

Le COI envisage 3 scénarios financiers pour la programmation nationale des investissements. Le second scénario, programme la LNPCA en 4 phases :

- Phase 1 sur 2018-2022 : gare TGV de Nice Aéroport (PEM St Augustin), ERTMS2 sur Cannes-Vintimille, optimisation du plateau de surface de Marseille St Charles, PEM de la Pauline
- Phase 2 sur 2028-2032 : traversée souterraine de Marseille avec gare sous St Charles, bifurcation de Grasse et renforcement Cannes Nice
- Phase 3 sur 2033-2037 : Ligne Nouvelle Cannes Nice avec gares TGV à Cannes La Bocca et Sophia Antipolis
- Phase 4 après 2038 : Ligne Nouvelle Le Muy (Est Var)-Cannes et éventuellement Aubagne-Toulon

*Pour notre Association, **ce calendrier n'est pas acceptable**, car la réalisation des phases 2, 3 et 4 est trop tardive, le projet subissant même **un trou d'investissement de 2022 à 2028** ! Ce calendrier n'est pas compatible avec le rapport qui précise d'emblée que « la transition écologique, et notamment la réduction des émissions de gaz à effet de serre, **n'est pas une option** [...] elle est indispensable ».*

- La LN PCA, c'est 14 Millions de tonnes de CO2 évitées ! Comme l'a alerté le Président Macron lors du One Planet Summit « *on ne va pas assez vite* » sur le climat.
- Marseille-Nice en train, c'est **2h40 pour 158km à vol d'oiseau**, soit 60 km/h : là non plus, ça « *ne va pas assez vite* », c'est la **vitesse du pigeon voyageur**.
- De Marseille à Nice, les 4 Millions de Provençaux et d'Azuréens ne disposent que de **10cm de ligne ferroviaire par habitant, c'est 5 fois moins** que la moyenne nationale, alors que la Côte d'Azur est la ligne qui concentre le plus de trafic hors Ile de France.
- Il est **impossible de faire circuler sur l'unique ligne entre Marseille et Nice, les TER cadencés** au quart d'heure dont les habitants ont besoin pour leurs déplacements locaux « *et en même temps* » **les services longue distance** pour accueillir les touristes et permettre à chacun de se déplacer dans toute la Région et au-delà.



La contrainte environnementale doit être plus forte que la contrainte financière ! C'est pourquoi, afin de faire circuler plus de trains et diminuer les temps de trajet pour obtenir un report modal ferroviaire et diminuer les émissions de CO2, nous demandons :

- Que la phase 4 se fasse en même temps que la phase 3 en **réalisant d'un seul tenant la LN Le Muy-Nice** avec les gares de Cannes La Bocca et Sophia Antipolis,
- D'accélérer **de 5 ans** les phases 2 et 3, soit une mise en service progressive **de 2023 à 2032**.

Cela correspond au 3^{ème} scénario financier du COI, qui doit donc être obtenu sur la LNPCA. C'est pourquoi nous soutenons les initiatives de la Région pour expérimenter les nouvelles sources de financement (TICPE, sur-péages poids lourds sur autoroutes, péages urbains) et l'inscription du corridor Marseille Vintimille Gênes dans le Réseau de Transport Européen (RTE) pour un financement de l'UE.

Pour crédibiliser cette accélération, nous proposons de **transformer la LN Aubagne Toulon en un court shunt d'Aubagne**, moins couteux et tout aussi efficace. Tous les acteurs doivent se mobiliser pour **obtenir avant 2020 une Déclaration d'Utilité Publique (DUP) sur toutes ces phases optimisées**, afin que la phase 1 soit bien engagée avant la fin du quinquennat, garantir l'unité et la cohérence du projet et que les études aient été menées pour être prêt aux réalisations de 2023 à 2032.

Plus que jamais, notre Association reste mobilisée pour la concrétisation de l'indispensable projet LNPCA, reconnue comme prioritaire.

Alain Patouillard et Rémi Quinton

BON A SAVOIR ! 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 cout 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), +100% sur Toulouse, +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 construites, et à tous les autres projets envisagés)

