



Communiqué du 17 Juin 2019

## Ouverture de la concertation LNPCA phase 1&2

Mercredi 12 juin s'est tenu au World Trade Center à Marseille la première réunion de concertation sur les phases 1&2 de la ligne nouvelle ferroviaire Marseille Nice (LNPCA). Mr Philippe TABAROT, Vice-Président Chargé des transports au Conseil Régional Sud Provence et Mr Jean Marc ILLES Responsable de la mission LNPCA à SNCF Réseau, ont rappelé **la nécessité de cette infrastructure prévue dans la Loi d'Orientation des Mobilités (Loi LOM)** en discussion actuellement à l'Assemblée Nationale et ayant fait le matin même l'objet d'une rencontre avec la Ministre des Transports Elisabeth Borne.

Compte tenu des problèmes de pollution et de nuisances dus principalement à la route, dont est victime la région, il est reconnu que le développement de la mobilité ferroviaire est le seul moyen de répondre à ces défis environnementaux en assurant un report massif vers le train, mais les installations ferroviaires existantes ne suffiront pas, il devient donc indispensable de les moderniser et de les augmenter le plus rapidement possible.

Depuis bientôt 20 ans, de projets en projets, la nouvelle ligne ferroviaire rejoignant Marseille à Nice pour répondre à cet objectif, se précise. La nouvelle concertation qui débute donne aux habitants la possibilité de donner leur avis compte tenu des problèmes évoqués ci avant.

En ce qui concerne notre Association, nous prenons acte de l'avancement du projet. Nous participerons activement à cette concertation et préciserons nos choix parmi les différentes variantes proposées mais :

- nous rappelons que les phases 1 et 2 de la LNPCA concernent avant tout :
  - le renforcement (nécessaire) des installations existantes,
  - une petite amorce de la Ligne Nouvelle avec :
    - la traversée souterraine de Marseille, et une nouvelle gare sous la gare actuelle de Marseille St Charles,
    - la transformation en gare TGV/TER Nice Aéroport de la halte TER Nice St Augustin
    - le déplacement de la halte TER de Cannes la Bocca sur le site de Cannes Marchandises (qui sera transformée en gare TGV dans les phases ultérieures)
- la mise en service de la phase 2 en 2033 est beaucoup trop tardive. Avec les seules phases 1&2 :
  - il n'y aura toujours pas de Ligne Nouvelle entre Marseille et Nice, la capacité de l'unique ligne existante, malgré les améliorations restera limitée,
  - il faudra toujours 2h40 pour aller de Marseille à Nice, distantes de seulement 158 km à vol d'oiseau, soit une vitesse moyenne inférieure à celle du pigeon voyageur (60 km/h),
  - Au 21<sup>è</sup> siècle, la 1<sup>ere</sup> technopole européenne, Sophia Antipolis, que le projet LNPCA doit desservir, n'aura toujours pas de desserte ferroviaire.

Ce sont ces raisons qui ont conduit notre Assemblée Générale annuelle qui s'est tenue le 24 Mai aux Arcs sur Argens, à **demande une véritable accélération du calendrier du projet. Face aux urgences climatiques, on ne peut pas renvoyer les solutions à l'après 2030 !** A l'heure où la société s'interroge sur l'interdiction des trajets aériens intérieurs et/ou leur taxation, la SNCF doit se préparer à accueillir 4 à 5 millions de passagers supplémentaires sur ses TGVs de la Côte d'Azur si ceux-ci ne peuvent plus prendre l'avion. Comment y parvenir si on ne peut pas faire circuler de trains supplémentaires ?

Dans ces conditions, **il est totalement inacceptable que la phase 2 de la LNPCA soit encore amputée**: le dossier de la concertation indique ainsi que le doublement des infrastructures ferroviaires au nord de Marseille (**tunnel St Louis**) ou la **4<sup>è</sup> voie** dans la Vallée de l'Huveaune sera **renvoyée en phase 3. Il est dommage que ces orientations** bloquent le développement des TER dans la métropole Marseillaise (boucle Marseille Gardanne Aix Rognac Marseille, Côte bleue...). **Nous serons amenés à défendre la solution du shunt souterrain d'Aubagne** entre la Penne-Sur-Huveaune et Cassis.

Nous plaiderons partout pour **que le maximum d'investissements ferroviaires soit réalisé**, afin que soit rapidement et fortement augmenté le nombre de trains inter métropoles entre Marseille et Nice, y compris avant les phases 3 et 4 de la Ligne Nouvelle, ainsi que les trains de proximité.

*Alain PATOUILLARD, Rémi QUINTON*



# Les positions de l'Association :

## ⇒ Réaliser une 2<sup>nd</sup>e infrastructure ferroviaire de Marseille à Nice (LNPCA) 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 : la LNPCA est le grand projet ferroviaire qui prévoit la circulation du plus grand nombre de trains, en France, depuis 2004.

## ⇒ 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 calendrier doit engager le désenclavement des Alpes Maritimes avant 2030 :

- ◆ 2 voies nouvelles de Marseille jusqu'à la vallée de l'Huveaune avec une gare souterraine sous la gare St Charles, puis une 4<sup>ème</sup> voie dans cette vallée. Nous préconisons un raccordement de la Ligne Nouvelle au sud d'Aubagne (shunt 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 (Saint Cyr Sur-Mer - la Pauline),
- ◆ la Ligne Nouvelle entre l'Est Var et les Gares Nouvelles de Cannes la Bocca, Sophia Antipolis et Nice Aéroport. La section Est Var - Cannes 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 le phasage prioritaire.

- ◆ Le phasage prioritaire revendiqué par l'Association figure ci-après.

## ⇒ L'instruction de Déclarations d'Utilité Publique sur ce phasage prioritaire le plus rapidement possible pour réaliser tous les objectifs avant 2032 :

- ◆ Une DUP "ouest et Nice" pour les phases 1 et 2
- ◆ Une DUP "Azur" pour les phases 3 et 4 (Le Muy-Nice)

