

Positionnement

09 Janvier 2017

Ligne Nouvelle Provence Côte-d'Azur (LNPCA)

CONCERTATION ORGANISEE PAR SNCF RESEAU DU 4 OCTOBRE AU 21 DECEMBRE 2016

Avis complémentaire de France Nature Environnement PACA 09 janvier 2017

FNE PACA est favorable au principe d'une ligne ferroviaire nouvelle pour autant que soient prises en compte les remarques et objections suivantes.

1. VARIANTES DE GARE SOUTERRAINE ST-CHARLES / CONDITIONS DE L'INTERMODALITE A TERME ET PENDANT LES TRAVAUX

La gare la moins profonde a la préférence de FNE, pour autant que soient minimisées les distances et optimisées les conditions de l'intermodalité avec les différents modes de transport (plans inclinés, escalators, ascenseurs, signalétique ...).

FNE s'oppose à ce que ces conditions soient notoirement dégradées durant la longue phase de travaux de la traversée souterraine. En particulier, la gare routière doit être préservée à son emplacement actuel (rue Honnorat) durant toute cette période.

2. AMELIORATION DES DESSERTES DE PROXIMITE / CAPACITE DE LA TRAVERSEE SOUTERRAINE DE MARSEILLE

Bien que validées en 2011 par le comité de pilotage du projet, les hypothèses de desserte ont notoirement sous-estimé les avantages à tirer de liaisons diamétrales de proximité fortement cadencées traversant Marseille (cf. toutes les métropoles du monde), tant en termes de fiabilisation du service que de réponse aux besoins de déplacement. Toute la croissance des fréquences planifiées sur les différentes branches de l'étoile marseillaise est à envisager en transversalité (passe-Marseille), notamment en heures de pointe où tout mouvement technique est à proscrire dans la gare de surface.

Soit une fréquence minimale de 8 RER par heure et par sens en pointe (1 train toutes les 7 à 8 minutes).

Ceci implique d'y consacrer 1 voie à quai par sens, et d'exclure d'y pratiquer des dépassements de TGV, fonction qui reste possible à Aix-TGV.

Par ailleurs, afin d'améliorer la qualité des dessertes de proximité au plus vite, FNE PACA demande que la réalisation de la gare souterraine de St Charles soit engagée sans attendre.

3. DESSERTE PAR LES TRAINS DIAMETRAUX (RER) DES QUARTIERS NORD DE MARSEILLE / HALTE DE ST-LOUIS-LES-AYGALADES

Les hypothèses initiales prévoyaient, à juste titre, une desserte par les RER susvisés de St-Louis-les-Aygalades, à l'articulation entre les différents quartiers nord de Marseille et au coeur d'un secteur en pleine mutation urbanistique et économique.

Le fait que le comité de pilotage, sans doute mal informé, ait, à un moment donné, exclu cette hypothèse ne suffit pas à en désapprouver demain son utilité publique.

La desserte d'une éventuelle nouvelle halte à St-André par les seuls trains empruntant les voies littorales, même si très utile, n'est pas susceptible de répondre aux mêmes enjeux.

4. VARIANTES EST / DESSERTE D'UN VERITABLE POLE D'ECHANGE A L'EST DE MARSEILLE/ REDUCTION DES NUISANCES DANS LA VALLEE DE L'HUVEAUNE

Pour les mêmes raisons qu'au nord de Marseille, les relations (RER) transversales de proximité offertes par la gare souterraine Saint Charles pourront rendre plus accessible l'Est de Marseille.

Il importe donc de faire le choix dans ce secteur d'une plateforme intermodale qui puisse desservir une zone de chalandise la plus large possible, prenant en compte les zones urbanisées existantes, les sites d'entreprises, les pôles de développement programmés, et les interconnexions avec les réseaux structurants de transport collectif présents ou en projet,

Les sites ferroviaires de La Pomme, de La Barasse ou d'Aubagne conjuguent notamment la desserte ferroviaire, la proximité de possibles connections autoroutières, d'aires potentielles d'aménagement et de parkings avec un potentiel de développement multimodal intéressant.

Il appartient au maître d'ouvrage de réaliser les études comparatives des avantages et inconvénients des différents sites envisageables en lien avec le projet de ligne nouvelle et d'en faire connaître les résultats.

Le choix d'une variante de tracé permettant de faire émerger à l'Est de Marseille les RER empruntant la traversée souterraine de St -Charles a clairement la préférence de FNE PACA.

Par ailleurs, toutes les dispositions devront être prise, dans ce secteur, pour réduire au maximum les nuisances sonores générées par le passage des trains.

5. NOMBRE ET POSITIONNEMENT DES VOIES DANS LA VALLEE DE L'HUVEAUNE / ECHEANCE DE REALISATION

L'actuelle 3ème voie Marseille – Aubagne, sous réserve d'optimisation de la signalisation et du choix du matériel roulant, permettrait de faire circuler 4 trains par heure et par sens toute la journée. Tous les autres trains sont directs entre La Blacarde et Aubagne (ou au-delà). Circulant à vitesse homogène d'environ 140 km/h sur les voies directes, leur nombre peut être porté au moins à 8 par heure et par sens (cf. configuration similaire entre Genève et Lausanne). Ce chiffre n'étant pas atteint, loin s'en faut, en priorité 1, voire en priorité 2, la nécessité d'une 4ème voie ferrée dans la Vallée de l'Huveaune n'est pas clairement démontrée. Par ailleurs, le projet présenté, avec une desserte des haltes intermédiaires par les voies centrales, se traduirait par la refonte complète des aménagements récemment réalisées, entraînant de nouvelles interruptions prolongées de service ferroviaire et de nouveaux traumatismes dans une vallée éprouvée il y a peu. Une telle perspective à 15 ans n'est pas acceptable.

En outre, des craintes sérieuses sont émises sur le risque de graves conséquences du passage en tunnel de la LN PCA dans la cuvette d'Aubagne, secteur reconnu comme extrêmement sensible et vulnérable du point de vue hydrogéologique et pour le risque inondation. Le maître d'ouvrage doit démontrer que toutes les études ont été faites et les précautions prises pour les éviter et qu'en cas de difficultés majeures qui se révéleraient une solution alternative de passage souterrain pourrait être mise en place offrant toutes les garanties de protection de l'environnement et de la population.

FNE PACA demande explicitement que soit réétudiée avant l'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique :

- la justification de la 4ème voie de desserte locale jusqu'à Aubagne.
- la possibilité d'aménager une halte « tous services » sur la section Marseille-Aubagne pour optimiser les possibilités de desserte intégrant les fonctionnalités de la ligne nouvelle tout en évitant la création d'une 4ème voie en surface,
- la vérification de la faisabilité d'une solution alternative souterraine pour tenir compte du risque majeur hydrogéologique et inondation qui se révélerait pour la réalisation d'un tunnel dans la cuvette d'Aubagne. Une solution, déjà envisagée durant la première phase de concertation et qui s'insère dans les limites du fuseau initial - consisterait, en cas de nécessité, à déporter vers le sud de la commune, le tunnel actuellement prévu sous la gare Aubagne en le faisant passer en souterrain dans le flanc du massif de Carpiagne depuis le secteur de La Barasse. Cette solution permet de respecter le passage en tunnel acté qui préserve les communes du Pays d'Aubagne de toute nuisance sonore et d'atteinte environnementale.
- L'ensemble de ces nouvelles approches devront être conduites en tenant compte des préconisations du schéma directeur d'aménagement des eaux (SDAGE) et de la loi sur la protection de la biodiversité.

6. CAPACITE DE LA LIGNE EXISTANTE ENTRE AUBAGNE ET TOULON AVANT 2050 / VOIES D'EVITEMENT DE ST-CYR-SUR-MER

Le dossier du maître d'ouvrage, y compris les réponses apportées aux questions déjà posées par les associations, n'évoque la question de l'utilisation des actuelles voies littorales que pour rappeler qu'elles ne peuvent constituer une alternative, à terme, à la réalisation d'une infrastructure nouvelle, plus directe et plus rapide entre Aubagne et Toulon. De même, l'utilisation des voies d'évitement de St-Cyr est rejetée car présentée comme liée au déplacement de la gare, lequel l'éloignerait de l'urbanisation et se heurterait à l'opposition des propriétaires viticoles.

FNE rappelle qu'il ne propose pas le déplacement de la gare, ni donc d'emprise foncière nouvelle au droit des voies d'évitement. FNE propose la simple utilisation de ces voies comme terminus technique intermédiaire (10' d'arrêt) de nouveaux trains omnibus Marseille – La Ciotat puis St-Cyr – Carnoules, cadencés à la demi-heure. Ceci permettrait de doubler la desserte des gares du littoral varois tout en permettant le développement de trains directs (qui dépasseraient ces TER omnibus à St-Cyr-évitement. Le peu de trains de fret utilisant actuellement cette possibilité (les statistiques sont les bienvenues) reporteraient, hors pointe, leur halte sur les autres gares de l'axe le permettant

7. TRONÇON LE MUY - CANNES / ECHEANCE DE REALISATION

FNE PACA réitère son souhait que le tronçon Le Muy – Cannes, le plus bénéfique en termes de temps de parcours, voit l'échéance de ses études et de sa réalisation avancée dans le temps.

8. DESSERTE DE L'OUEST 06 / GARE DE CANNES-LA-BOCCA

Les présentations faites par SNCF Réseau des nouvelles alternatives (à la demande des élus locaux, mais aussi des associations) laissent entrevoir la nette préférence qui continue d'être accordée par le maître d'ouvrage à la solution d'une gare ex-urbanisée à Mougins, en dépit de tous les défauts désormais bien connus de ce type de gare, dont l'afflux massif de véhicules particuliers, alors même que l'objectif premier du projet est au contraire de diminuer les flux automobiles.

FNE PACA réitère sa nette préférence au choix d'une gare à Cannes, mieux située au cœur de l'urbanisation, et mieux desservie par les transports collectifs urbains. Pour éviter les dommages d'une gare ex-urbanisée à Mougins, d'une longue trémie à St-Laurent-du-Var, d'un faisceau ferroviaire surdimensionné à St-Augustin et d'une détérioration des embranchements fret, FNE soutient la proposition d'un tunnel plus direct reliant la gare de Cannes-la-Bocca à celle de Nice-Thiers.

9. CAPACITE DE LA LIGNE ENTRE CANNES ET NICE AVANT 2050 / 4EME VOIE A QUAI A ANTIBES ET CANNES

Les prévisions de desserte à l'issue de la priorité 1, voire de la priorité 2, laissent entrevoir un nombre de trains sensiblement égal au nombre actuel sur la ligne littorale, dont une mixité des trains directs, semi-directs et omnibus. Ceci est même inévitable si Cannes n'est pas desservie par la Ligne Nouvelle.

Comment un projet qui se dit accorder la priorité aux trains du quotidien peut-il démontrer son apport sur la qualité de service ou la densité d'offre sur la ligne littorale dans ses conditions ?

Parmi les projets déjà étudiés susceptibles d'apporter un ballon d'oxygène, figure l'aménagement d'une 4^{ème} voie à quai dans les gares d'Antibes et de Cannes. Ces projets doivent être intégrés au projet LN PCA, ou être réalisés d'ici là ?

10. PLAINE DU VAR / DESSERTE VOYAGEURS ET FRET

Les éléments de réponse donnés par le maître d'ouvrage n'apportent pas la démonstration de l'utilité d'arrêts de TGV à proximité d'un aéroport tel que celui de Nice. Nonobstant, l'arrêt systématique de tous les trains, TGV ou TER, en gare de Nice-Aéroport, permettra de réguler (domestiquer) le passage de tous les trains dans l'étroit couloir (une voie ferrée par sens) reliant Nice-Aéroport à Nice-Ville, en espérant que cette régulation ne se fasse pas au détriment du TER.

Le dimensionnement de cette gare (6 voies, voire 8 à terme) interroge, à l'inverse, celui de la gare souterraine de Marseille-St-Charles (4 voies), soumis demain à un faisceau de contraintes au moins aussi élevé que celui de Nice-Aéroport (deux voies en tunnel de part et d'autre).

Par ailleurs, le repositionnement de cette gare et sa connexion à la Ligne Nouvelle ne doivent pas obérer la possibilité de maintenir 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 ...). FNE PACA s'opposera à la restriction de telles fonctionnalités.