



Communiqué du 4 Décembre 2018

La LNPCA, pour sortir du "tout carburant"

Le mouvement "Gilets Jaunes" reflète la crise de notre pays. Les politiques ont rendu les **français prisonniers du "tout voiture" : ils ne peuvent plus aujourd'hui en régler la facture**. Notre Région Sud, encore plus que les autres, s'enfoncé dans ce piège avec 10 Milliards de Litres de carburant routier par an, soit 19% de la consommation nationale (52 Milliards de Litres). La taxe carbone (à son niveau 2018 dans la TICPE) va ponctionner **11Md€ aux automobilistes de la Région Sud** lors des 2 prochains quinquennats.

Offrir une alternative à la voiture est indispensable pour préserver la mobilité dans notre Région. C'est également vital pour y réduire les pollutions : 2700 décès prématurés chaque année en Région Sud, arrêtons ce scandale sanitaire !

Notre Région a la spécificité de concentrer la population et donc les déplacements sur sa frange littorale : **chaque jour, un million de déplacements sont effectués entre les communes disposant d'une gare sur la ligne ferroviaire Marseille Nice**. Le train peut donc être une puissante alternative... à condition que suffisamment de trains circulent pour accueillir un grand nombre de ces passagers.

Or aujourd'hui, seulement 10 000 trajets (1%) se font chaque jour par le train et **l'unique ligne existante est déjà saturée**, et même dramatiquement saturée dans les **noeuds** :

- **Noeud Azuréen** : les omnibus ne circulent que toutes les 30 minutes en pointe pour préserver des sillons aux trains de plus longue distance allant jusqu'à Marseille et au delà
- **Noeud Marseillais**, la gare St Charles est un cul-de-sac, ne peut plus accueillir tous les trains de chaque branche de l'étoile ferroviaire et il est impossible de mettre en place de nouveaux services traversant la Métropole de part en part

De surcroît, c'est la ligne nationale la plus lente de France : 2h30 de train entre Marseille et Nice, distantes de seulement 158km à vol d'oiseau. A cette **vitesse du pigeon voyageur sur une ligne saturée, tout pousse à prendre sa voiture** pour se déplacer !

Le Gouvernement ne peut donc **pas laisser ce piège du "tout voiture" se refermer** sur les habitants de la Région Sud sans investir dans le transport ferroviaire de masse car il existe une solution : **construire une seconde ligne de chemin de fer** entre Marseille et Nice, la LNPCA (Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur), et au plus vite la traversée+nouvelle gare souterraine de Marseille St Charles ainsi que la section azurienne Nice Le Muy avec les nouvelles gares de Nice Aéroport, Sophia Antipolis et Cannes la Bocca : il s'agit du **grand projet ferroviaire prévoyant le plus grand nombre de trains, en France, depuis 2004** !

Cette alternative urgente, débattue et étudiée depuis 2005, initialement promise pour 2020, dont le tracé a été décidé, doit maintenant **être financée et programmée** : c'est la responsabilité du Gouvernement. Cela représente **9Md€ pour un investissement qui servira plusieurs siècles** : c'est moins que la taxe carbone sur la TICPE du Gouvernement prélevée en Région Sud lors des 2 prochains quinquennats, c'est moins d'une année et demi à l'échelle nationale. Donc l'argent existe : que le Gouvernement **rendent au moins aux habitants de La Région Sud de quoi leur permettre d'économiser du carburant** !

Le Président Macron a dit vouloir écouter les "Gilets Jaunes" et débattre des solutions concrètes pour se déplacer dans chaque territoire : l'Association DEPART y est prête et soutiendra le projet LNPCA de 2nde infrastructure ferroviaire Marseille-Nice en Région Sud.

Le Conseil d'Administration de l'Association DEPART, réuni aux Arcs Sur Argens

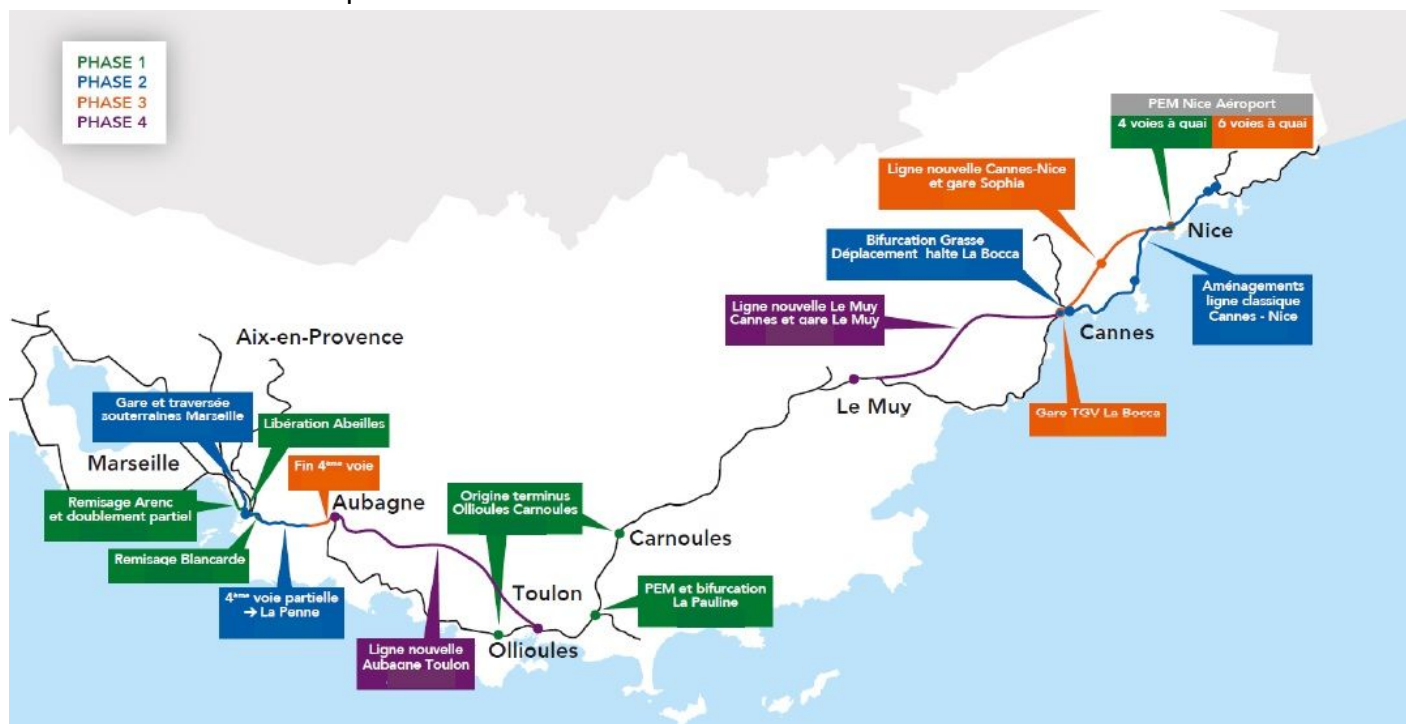
Président Alain Patouillard

Avenue Aristide Briand BP 66 83270 SAINT CYR SUR MER

06 13 20 07 79 depart.train@gmail.com



Plus en détail, un rapport du Comité d’Orientation des Infrastructures (COI) propose une réalisation en 4 phases :



Dans la loi d’Orientation des Mobilités (LOM), “l’Etat privilégie pour les grands projets le scénario central”, i.e. le planning suivant de lancement des travaux :

	2018-2022	2023-2027	2028-2032	2033-2037	Post 2037
Scénario 2 (légère hausse budget AFITF)	Phase 1		Phase 2	Phase 3	Phase 4

Un paragraphe du projet de loi (*voir encadré*) précise le calendrier pour les phases 1 (*démarrage des travaux avant 2022*) et 2 (*lancement de l’enquête publique avant 2022*). Il ne s’engage sur aucun calendrier pour la phase 2 et reste encore plus évasif sur les phases ultérieures.

L’Association **DEPART se félicite que la LNPCA soit inscrite dans la LOM**, et que dans sa dernière version, des **engagements concrets soient pris sur ce quinquennat** et qu’un calendrier inacceptable d’engagement de la phase 2 ait été écarté.

Si elles sont positives, ces avancées sont toutefois insuffisantes : la LOM doit désormais préciser le calendrier des phases 2 et 3 enrichie :

- DUP sur la phase 2 (Marseille souterraine) dès ce quinquennat afin d’en lancer les travaux dès le prochain quinquennat et la mettre en service avant 2030.
- DUP sur la phase 3 enrichie (Le Muy Nice) dès le prochain quinquennat afin d’engager les travaux avant 2030 dans la foulée de la phase 2.

Comme pour les autres projets, la LOM doit permettre de préciser avec les collectivités “la mise en place de ressource dédiée [pour] anticiper le calendrier de réalisation de la LNPCA”.

Concernant la ligne nouvelle Provence Côte d’Azur, celle-ci doit permettre de constituer un système ferroviaire performant reliant les trois principales métropoles Marseille, Toulon et Nice. Il vise à faciliter les déplacements à l’intérieur de la région en améliorant la qualité de l’offre de services ferroviaires. Les travaux de la 1^{ère} phase du projet (aménagement du plateau de la gare Saint-Charles à Marseille, première phase de l’aménagement du pôle d’échange multimodal (PEM) de Saint-Augustin à Nice, aménagement de la gare de la Pauline à l’est de Toulon) seront engagés dans la période 2018 – 2022. En parallèle, les études seront menées sur la 2^{ème} phase du projet (gare souterraine de Marseille, 4^{ème} voie partielle dans la vallée de l’Huveaune, aménagement de la ligne classique Cannes – Nice, doublement de la bifurcation de Grasse) en vue d’un lancement de l’enquête d’utilité publique dans la période 2018 – 2022. Les études seront enfin poursuivies afin de préciser les tracés et les emplacements des gares nouvelles des phases ultérieures du projet.



Les positions de l'Association :

⇒ Réaliser une 2nde 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^e 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 (Ollioules-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-contre

⇒ L'instruction de Déclarations d'Utilité Publique sur ce phasage prioritaire le plus rapidement possible pour réaliser tous les objectifs avant 2035 :

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

