

Monsieur Bernard BARRITAULT
Commissaire Enquêteur
Syndicat mixte en charge du Scot Ouest Alpes
Maritimes
57 avenue Pierre Sémard, 06130 GRASSE

Marseille, le : 14 août 2020

Références : D/2020/264640- NGU/CPI

Affaire suivie par : Nicolas GUYOT

Objet : Projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur.

Monsieur le Commissaire,

Le projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur, largement cité dans le projet de Scot Ouest 06 soumis actuellement à l'enquête publique, a fait l'objet en 2019 d'une concertation importante ayant débouché sur un comité de pilotage le 22 novembre 2019 puis sur une décision ministérielle le 23 juin 2020 tirant les conclusions de cette phase et donnant mission à SNCF réseau de mener les études et démarches nécessaires pour pouvoir présenter le projet à l'enquête publique.

La SNCF Réseau tient à présenter les éléments factuels ainsi actés officiellement et qui devraient maintenant être pris en compte.

- Concernant la ligne Cannes-Grasse :

- o Le maître d'ouvrage a proposé à la concertation deux variantes techniques de dénivellation de sa jonction à la ligne littorale. Ces travaux sont nécessaires pour permettre l'évolution du service TER définie par les partenaires cofinanceurs et en particulier le Conseil Régional, Autorité Organisatrice responsable de l'offre TER, à savoir l'intensification du service régional sur le littoral de Cannes à Monaco/Vintimille (jusqu'à 6 TER par heure et par sens en pointe) tout en conservant les liaisons à la demi-heure de Grasse à Cannes centre et, au-delà, Nice, Monaco et Vintimille. Les deux variantes techniques se distinguaient par le choix des voies ferroviaires à dévier en souterrain.

- o Les contributions des acteurs du territoire ont permis de trancher en faveur de la solution prévoyant de faire passer, localement, l'une des voies littorales en souterrain et de maintenir les voies vers Grasse en surface plutôt que l'inverse.

*SNCF Réseau exploite les coordonnées de ses correspondants dans une base de données ayant pour unique finalité la gestion et le suivi des courriers. Vous disposez auprès de SNCF Réseau d'un droit d'accès et de rectification aux informations vous concernant.

La décision ministérielle du 23 juin 2020 a acté cette proposition.

Il n'est donc pas prévu que la ligne Cannes-Grasse forme à l'avenir « une ligne à part entière entre Cannes et Grasse, détachée de la desserte plus longue vers Nice ou Vintimille » comme cela figure en page 82 du DOO.

- o Par ailleurs, certains participants à la concertation ont proposé que la ligne Cannes-Grasse soit séparées de la ligne côtière dans le but de réduire les impacts de l'aménagement de dénivellation dans le secteur de la Bocca et si possible d'améliorer le service rendu. Le maître d'ouvrage a mis en ligne sur le site internet du projet son analyse de la proposition, mettant en évidence que les inconvénients en étaient à son sens bien supérieurs aux avantages procurés.

- o Enfin, aucun projet de passage à une exploitation de la ligne en tram-train n'existe à l'heure actuelle chez SNCF Réseau, gestionnaire de l'infrastructure et propriétaire de la ligne, contrairement à ce qui est indiqué en page 24 du PADD.

- Concernant la gare TER nouvelle devant être implantée sur le site de Cannes marchandises :

- o Deux variantes d'implantation de cette gare TER ont été proposées par SNCF Réseau à la concertation en 2019 : l'une près de l'avenue Séward, à l'Est du site ferroviaire de Cannes marchandises, l'autre plus centrale, non loin des locaux du Sicasil. C'est la seconde qui a eu la préférence des partenaires à la suite de la concertation, et que la décision ministérielle du 23 juin a également actée.

- o Par ailleurs, cette gare TER, qui sera construite au plus près du barycentre de l'important projet de développement de la zone Roubine-Frayère, remplacera la halte de la Bocca actuelle, qui ne sera donc plus desservie.

- o Ainsi donc, il n'y a plus deux hypothèses de gare nouvelle TER (comme l'indique la carte p 25 du PADD) mais une seule (option Sicasil) et la gare existante actuelle de la Bocca est appelée à disparaître.

A noter enfin que sur cette même carte, une gare nouvelle TER est représentée à Théoules, alors qu'aucun projet de ce type n'est connu par SNCF Réseau à ce jour.

Je vous joins la décision ministérielle du 23 juin pour information.

Nous restons à votre disposition pour tout complément d'information utile.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Commissaire, l'expression de mes sincères salutations.

Jean-Marc ILLES

Directeur Territorial adjoint

Chef de la Mission LN PCA

En son absence


Nicolas GUYOT

Directeur des Etudes

MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE

Paris, le 23 JUIN 2020

**Le secrétaire d'État auprès de la Ministre,
chargé des Transports**

Réf. : D20008066

à

**Monsieur Luc LALLEMAND,
Président de SNCF Réseau**

Objet : Décision ministérielle portant sur la ligne nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA)

La ligne nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA) vise dans un premier temps à désaturer les nœuds ferroviaires de Marseille, de Toulon et de la Côte d'Azur pour répondre aux besoins de transports du quotidien de ces aires métropolitaines et à améliorer les conditions d'exploitation et de robustesse du réseau existant. Dans un second temps, elle ambitionne de développer de nouvelles infrastructures ferroviaires pour améliorer les liaisons au sein de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur et contribuer à la construction d'un arc ferroviaire méditerranéen et à la cohésion territoriale régionale.

La réalisation de cette ligne nouvelle permettra donc de constituer un système ferroviaire performant, dont la meilleure qualité de service rendra possible le développement d'une offre alternative au mode routier.

Ces deux dernières années ont permis de définir les orientations nationales en matière de mobilités. Le Gouvernement a fait siennes les priorités identifiées en février 2018 par le Conseil d'orientation des infrastructures (COI) dans l'exposé des motifs et dans les investissements prioritaires du rapport annexé de la loi d'orientation des mobilités (LOM) promulguée le 24 décembre 2019. Il opte ainsi pour une démarche de réalisation progressive de la LNPCA en quatre phases successives commençant par les opérations concourant d'abord à l'amélioration des déplacements du quotidien.

Le 4 mars 2019, je vous avais demandé de poursuivre les études dites de « recalage » du programme afin de disposer de tous les éléments utiles pour informer et recueillir les avis du public sur le projet des phases 1 et 2 de la LNPCA.

Vous avez ainsi conduit la concertation sur ce périmètre du 12 juin au 18 octobre 2019. Cette concertation a été considérée par l'ensemble des acteurs comme riche, fructueuse et utile à l'avancement de ce projet. Elle a été suivie par trois comités territoriaux de restitution du bilan de la concertation et des enseignements tirés par le maître d'ouvrage. Un comité de pilotage, qui a réuni l'Etat et les collectivités locales concernées par la LNPCA le 22 novembre 2019, a validé les opérations constitutives des phases 1 et 2 que vous proposez.

Vous m'avez adressé le 31 janvier 2020 le dossier ministériel présentant les enseignements de la concertation sur le projet des phases 1 et 2, conformément à la décision ministérielle du 4 mars 2019.

Je confirme les fonctionnalités et les opérations constitutives du projet des phases 1 et 2 de la LNPCA, telles qu'elles ont été validées par le comité de pilotage du 22 novembre 2019 et qu'elles ont été présentées dans ce dossier ministériel. Les aménagements retenus par secteur géographique sont donc les suivants :

Secteur des Alpes Maritimes

En phase 1

La réalisation de la gare TGV de Nice Aéroport à 4 voies à quai, qui sera aménagée sur le site de la future halte TER de Nice Saint-Augustin, dont la mise en service est prévue fin 2021, en réservant un espace pour deux voies supplémentaires.

En phase 2

Les aménagements entre Cannes et Nice de la navette azurée :

- La création de voies supplémentaires de remisage en gare de Nice Saint-Roch ;
- l'aménagement de 2 voies à quai supplémentaires en gare de Nice Ville et l'adaptation du plan de voies ;
- la création de 4 voies à quai en gare de Cannes Centre et d'Antibes ;
- la dénivellation de la bifurcation de la ligne Cannes-Grasse par passage en terrier d'une voie de la ligne Marseille-Vintimille ;
- la réalisation d'une gare TER à 4 voies à quai avec origine-terminus sur le site de Cannes Marchandises au droit du bâtiment « SICASIL », ainsi que la reconfiguration des installations de remisage TER.

Secteur du Var

En phase 1

Les aménagements du réseau express métropolitain (RER) toulonnais :

- un origine-terminus à l'est de Toulon en gare de Carnoules ;
- un origine-terminus à l'ouest de Toulon, soit en gare actuelle de la Seyne, soit sur les communes de Sanary-sur-Mer ou de Saint-Cyr-sur-Mer en fonction des études complémentaires ;
- la dénivellation de la bifurcation de la Pauline par passage en terrier de la voie d'Hyères sous la ligne Marseille – Vintimille ;
- l'aménagement à 4 voies à quai en gare de la Pauline.

Secteur des Bouches du Rhône

En phase 1

Sur la ligne de Marseille à Vintimille, entre les gares de La Blancarde et de Marseille Saint-Charles :

- la création d'une 5^{ème} voie à quai en gare de La Blancarde au sud des voies existantes ;
- les aménagements du technicentre de La Blancarde avec notamment la création de 8 voies de remisage au nord du site sans modifier les fonctionnalités de maintenance ;
- les aménagements de surface de la gare Marseille Saint-Charles dans le bloc Est avec la création de 4 voies à quai supplémentaires sur le site des Abeilles et la reprise du plan de voies en entrée de la gare de Marseille Saint-Charles.

Sur la ligne de Marseille à l'Estaque :

- le doublement des voies entre la sortie du plateau de Marseille Saint-Charles et le faisceau d'Arenc, y compris au niveau de la halte d'Arenc ;
- la création d'un faisceau de remisage adapté sur le site ferroviaire d'Arenc ;
- la suppression des deux passages à niveau de Saint-Henri et Saint-André.

En phase 2

Les aménagements de surface entre les gares de La Blancarde et de Marseille Saint-Charles :

- la reconfiguration du Technicentre de La Blancarde afin d'augmenter les capacités de remisage au niveau des pharmacies militaires et de les séparer des fonctions de maintenance ;
- pour le bloc Est, la prolongation des 4 voies créées en phase 1 après le creusement de la gare souterraine ;
- pour le bloc Ouest, la modification du tracé des voies à quai et la finalisation du doublement de la voie unique du port sur ses 200 derniers mètres.

La traversée souterraine de Marseille comprenant :

- la réalisation de la gare souterraine de Marseille Saint-Charles ;
- la réalisation des tunnels et de leurs dispositifs d'accès entre Saint Louis et Parette ;
- la réalisation de l'entrée Est du tunnel de Marseille à la Parette par des trémies situées de part et d'autre de la ligne existante pour préserver les deux agencements possibles entre les trains lents et les trains rapides ;
- la réalisation de l'entrée nord du tunnel de Marseille dans sa variante sud.

S'agissant de la réalisation de la 4^{ème} voie entre La Blancarde et la Penne-sur-Huveaune et des aménagements de voies liés en gare de La Blancarde côté Marseille Saint-Charles d'une part et du doublement du tunnel de Saint-Louis d'autre part, vous approfondirez les études socio-économiques et, en liaison avec la mission de financement explicitée ci-après, vous proposerez de les inclure dans le périmètre de la phase 2 si leur rentabilité socio-économique est démontrée.

Sur ces bases, je vous demande d'engager dans les meilleurs délais l'étape de préparation du dossier d'enquête publique sur le périmètre des opérations susmentionnées du projet des phases 1 et 2 avec l'objectif d'un lancement de l'enquête publique sur ce périmètre en 2021.

A la suite de cette étape de préparation du dossier d'enquête publique, j'approuverai la consistance du dossier et déciderai de le soumettre à la consultation inter-administrative (CIA) et de vous autoriser à saisir le Secrétariat général pour l'investissement (SGPI), l'Autorité environnementale (AE), ainsi que les collectivités et groupements concernés par le projet pour recueillir leur avis sur ce dossier, conformément au décret n°2013-1211 relatif à la procédure d'évaluation des investissements publics et à l'article L.122-1 du code de l'environnement.

Par ailleurs, la concertation n'a pas permis de converger vers une solution largement acceptée pour les opérations relatives à l'implantation de l'origine-terminus à l'ouest de la navette toulonnaise et à la suppression du passage à niveau de Saint-André. Elle a également été l'occasion de recueillir une nouvelle demande relative à la création d'une halte à Saint-André.

Sur ces opérations, je vous demande ainsi de mener les études complémentaires suivantes :

- Concernant la partie Ouest de la navette toulonnaise et l'implantation de son origine-terminus à l'ouest de la Seyne jusqu'à Saint-Cyr, vous redéfinirez avec la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur les objectifs de service et conduirez les études d'exploitation et techniques pour préciser les infrastructures nécessaires, leurs coûts et leurs incidences. Une concertation avec les territoires qui n'ont pas été approchés jusqu'ici (communes de Sanary-sur-Mer et Saint-Cyr-sur-Mer, voire les établissements publics de coopération intercommunale - EPCI - le cas échéant) sera également à organiser. A l'issue de ces études d'approfondissement et de la concertation, le choix de la gare de l'ouest toulonnais se portera sur celle répondant le mieux aux objectifs de services et aux conditions d'acceptabilité locale ;

- Concernant le passage à niveau de Saint-André, vous engagerez une réflexion complémentaire avec les partenaires et les habitants pour faire émerger une solution satisfaisante qui permettrait d'éviter l'enclavement du quartier de Saint-André ;
- Concernant la création de la halte à Saint-André, vous conduirez une analyse des modalités de desserte, d'insertion et d'intermodalité.

Je souhaite aussi que vous approfondissiez avec l'ensemble des maîtres d'ouvrage concernés l'articulation entre les opérations des phases 1 et 2 et les aménagements urbains périphériques, en particulier autour des gares.

Je vous demande également de poursuivre la concertation continue sur les principaux thèmes identifiés au cours de la concertation de 2019, notamment sur les nuisances sonores, l'intermodalité et les pôles d'échanges multimodaux, les modalités générales de réalisation des travaux et les conditions d'insertion de certains aménagements en zone sensible.

S'agissant des sections de ligne nouvelle, je vous demande de mettre en place dans les meilleurs délais les études qui permettront de définir les outils de maîtrise du foncier concerné par les phases 3 et 4, à savoir :

- les études d'approfondissement visant à identifier le foncier réservable pour la section de ligne nouvelle entre Cannes et Nice passant par Sophia-Antipolis dans les zones de pression foncière,
- et les études sommaires pour la mise à jour de la zone de passage préférentielle de la section de ligne nouvelle entre Le Muy et Cannes.

Ces études seront financées dans le cadre de l'avenant n°3 de la convention de financement relative aux études préalables à l'enquête d'utilité publique et à l'enquête publique de la LNPCA.

A l'issue de ces réflexions, vous proposerez d'ici 2022 un programme d'études permettant de préparer les concertations complémentaires concernant ces sections de ligne nouvelle.

* *
*

Pour garantir la cohérence d'ensemble de la LNPCA, je souhaite que l'avancement de vos travaux soit piloté dans le cadre des instances de gouvernance qui ont été mises en place jusqu'à présent pour les études préalables à l'enquête d'utilité publique.

Les services de la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer seront tenus régulièrement informés de cet avancement et se tiendront à votre disposition pour la mise en œuvre de ces orientations.

Jean-Baptiste DJEBBARI