



ASPONA

ASSOCIATION POUR LA SAUVEGARDE DE LA NATURE ET DES SITES
DE ROQUEBRUNE CAP-MARTIN MENTON ET ENVIRONS

B.P. 17 – 06501 MENTON CEDEX

AGRÉE N° SIREN 401 480 827 N° SIRET 401 480 827 000 21

Menton, le 22 février 2022

Transmis par e-mail à : lnpca@mail.registre-numerique.fr

Objet : Enquête publique sur la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur

Monsieur le Commissaire-enquêteur,

Veillez trouver ci-dessous les observations et l'avis de l'ASPONA, association agréée pour l'environnement au plan départemental.

Je vous prie d'agréer mes sincères salutations.

La Présidente, Frédérique LORENZI

L'ASPONA, association agréée de protection de la nature et des sites de Menton, Roquebrune-Cap Martin et environs, déplore que le projet des Phases 1 et 2 de la Ligne Provence Côte d'Azur soumis à enquête publique continue de s'inscrire dans une vision surannée et démagogique du développement de la Région Sud.

Outre l'éloignement, un risque d'asphyxie pour la Côte d'Azur et la Riviera

En effet, le tracé proposé et la renonciation implicite à une ligne à grande vitesse, qui permettrait de relier directement Paris-Aix-Nice via Les Arcs en suivant l'autoroute, ne tiennent pas compte des analyses et des options plus récentes entérinées dans le SRADDET adopté en 2019. Le SRADDET distingue clairement deux zones socio-économiques sur le littoral méditerranéen : l'une sous influence de Marseille incluant Toulon et Hyères (soit 4,8 millions d'habitants) et l'autre correspondant aux Alpes-Maritimes incluant Saint-Raphaël (soit 1,3 millions d'habitants). Cette distinction ne devrait pas seulement conduire à renforcer le réseau des TER, trains du quotidien, mais aussi à structurer les lignes à grande vitesse. Ce d'autant que la Côte d'Azur accueille chaque année 11 millions de touristes dont presque 2 millions arrivent par le train (17%). Qui plus est, pour atteindre les engagements de réduction des émissions de carbone à l'horizon 2030 et 2050, tant au niveau européen, national, régional que départemental, l'enjeu consiste à réduire la part des touristes arrivant par la route (53%) et l'avion (28%) en offrant une véritable alternative ferroviaire de longue distance. Force est de constater que le projet LNPCA n'est pas à la hauteur de cet enjeu, ni de celui du verdissement de l'activité touristique, qui occupe 750 000 personnes sur la Côte d'azur. Il s'agit d'un projet « d'un autre âge », pour reprendre une expression du Président de la République.

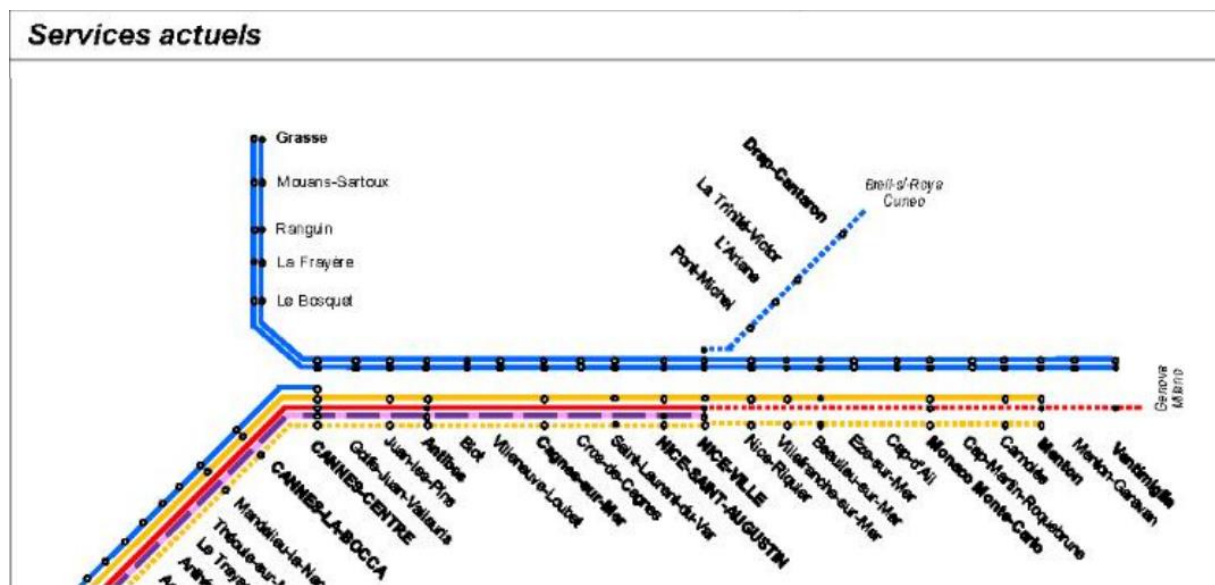
Plus précisément, pour ce qui regarde l'Est du département des Alpes-Maritimes, le projet Phases 1 et 2 de LNPCA entérine explicitement la décision d'enclaver à partir de 2023 les 125 000 habitants français, monégasques et italiens qui résident le long de la ligne Nice-Monaco-Menton-Vintimille. Faut-il rappeler que Paris-Vintimille constitue une ligne

internationale historique, qui devrait contribuer à l’acheminement « neutre en carbone » des 900 000 touristes accueillis chaque année sur cette portion du littoral de la Côte d’Azur, plutôt que par la route ou l’avion ? (Source : Comité régional du tourisme Tourisme - Chiffres-clés, édition 2020 Côte d’Azur, France)

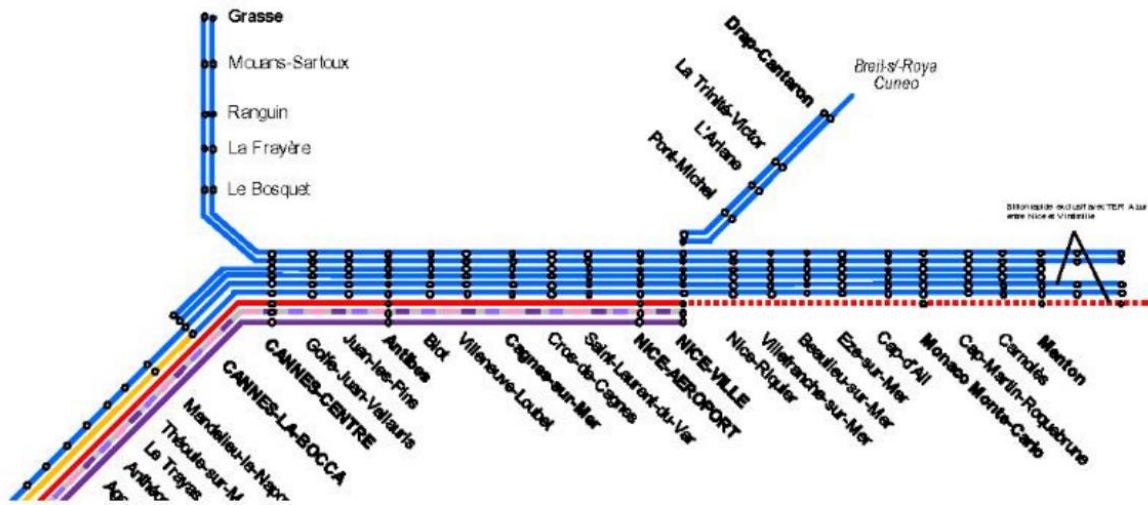
En effet, en considérant la gare de Nice-Ville comme le terminus de la LNPCA et, par voie de conséquence, Nice-Ville comme une étoile et non pas un lieu de transit, la SNCF relègue la ligne Nice-Vintimille au seul rang d’une ligne péri-urbaine avec un service omnibus, à peine mieux dotée que la ligne vers Drap. Or, avec 7,5 millions de voyageurs par an, la gare de Monaco est la 3^{ème} la plus fréquentée de la région Provence-Alpes-Côte d’Azur après Marseille et Nice (source : IMSEE, Monaco en chiffres 2021).

La dégradation prévisible du service pour les liaisons quotidiennes de moyenne distance

La création de la gare Nice-aéroport, si elle permet d’assurer la multimodalité pour les usagers de l’aéroport et de nouvelles voies de circulation (4 voies), induira un retard de quelques minutes avant le terminus de Nice et compliquera le transit vers l’Est. Un sillon correspondant à une liaison inter-cités (Menton, Carnolès, Monaco, Beaulieu, Nice-Ville, Antibes, Cannes, St Raphaël, Toulon, ...) aller-retour 2 fois / jour permettrait d’assurer une desserte régionale pour des actifs souhaitant se rendre dans la journée à des réunions à la Métropole régionale, et au-delà de rejoindre Lyon, Montpellier, Avignon, voire Toulouse et Bordeaux.



Services avec le projet des phases 1 et 2 (scénario omnibus)



La dégradation du service avec la suppression des trains semi-directs permettant d'aller jusqu'à Marseille avait été comprise comme temporaire, liée d'abord à la crise Covid et ensuite aux importants travaux de réfection des tunnels. Le projet soumis à enquête publique fait apparaître l'intention de la SNCF et de la Région de pérenniser cette situation, ce qui n'est pas admissible.

En effet, le TER omnibus – desservant des gares où, même aux heures de pointe, ne montent et descendent que 2 ou 3 personnes - a pour conséquence de rallonger de 15 minutes (soit 40 minutes au lieu de 25 minutes) le trajet entre Menton et Nice (et bien davantage si l'on se rend à Antibes ou Grasse/1h50 mn de temps de parcours, soit 50% de plus qu'en voiture). A ceci s'ajoutent des correspondances jamais inférieures à 45 minutes (depuis 3 ans, avec des retards fréquents dans le sens Est-Ouest de 10 à 15 mns en raison de l'intervention de la Police aux Frontières). En conséquence, le voyage entre Menton et Paris dure au minimum 7h45 et celui entre Paris et Menton 8h00 par le jeu des correspondances (dernier départ possible de Paris à 12h39, depuis décembre 2021 et jusqu'en 2023 en raison des travaux dans les tunnels).

Une insuffisante prise en compte des risques naturels littoraux

L'ASPONA regrette que la SNCF peine à rattraper son retard, pris depuis 30 ans, avec les transports du quotidien – face à un engorgement de navetteurs utilisant l'automobile ou les deux roues motorisés (100 000 véhicules/jours entrants et sortants de Monaco, dont 1/3 en provenance de l'Est et 2/3 de l'Ouest) - et la modernisation et l'accessibilité des gares de Carnolès et Menton, où les derniers travaux remontaient à 1979 ! La réalisation du Pôle d'échange multimodal de Menton se borne à l'aménagement d'un parking souterrain de quatre niveaux, qui sera placé dans une cuve étanche ancrée dans le grès par moult ferrailles qui fracturera et polluera la nappe souterraine infralittorale située au-dessous.

De plus, aucune mention n'est faite des risques importants induits par la multiplication probable des épisodes de pluies intenses, notamment entre Roquebrune et Monaco et au Cap d'Eze, où les voies très peu sécurisées sont surplombées par des falaises ou bien se trouvent sur des portions littorales qui vont subir les assauts de la mer. Il semble que ces risques naturels aggravés par le réchauffement climatique ne soient pas pris en compte à leur juste mesure. Il faudrait prévoir des galeries de protection, le rehaussement des voies entre Villeneuve-Loubet et Antibes avec possibilité pour la mer de passer dessous en cas de tempête, etc.