



ASSEMBLÉE NATIONALE

15ème législature

Ligne nouvelle Provence-Côte-d'Azur

Question écrite n° 18492

Texte de la question

Mme Valérie Gomez-Bassac alerte Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur le phasage et le tracé de la ligne nouvelle Provence-Côte-d'Azur, suite à la décision ministérielle du 4 mars 2019 de poursuite d'études concernant la Ligne nouvelle Provence-Côte-d'Azur. Les Assises de la mobilité ont bien défini comme priorité la mobilité du quotidien, qui permet aux citoyens d'aller travailler, de vivre, d'avoir des loisirs au cœur de leur territoire. Cette priorité vise à désenclaver les territoires et proposer des alternatives à la voiture. Mme la députée constate que la desserte ferroviaire du Var est aujourd'hui difficile et saturée, et le mot est faible. En effet, la dorsale du réseau, Marseille-Nice, étant constituée d'une seule ligne, l'alternance de trains rapides et de trains à arrêts fréquents en occupe toute la capacité et empêche tout développement de l'offre de transport. Cette infrastructure existante, constituée d'une seule ligne, ne peut répondre à la demande actuelle de transport ferroviaire local, et ne sera pas en mesure de drainer le flux de voyageurs amené à augmenter dans les années à venir. Cependant, face à la relance d'études concernant la ligne nouvelle Provence-Côte-d'Azur, Mme la députée souhaite l'étude d'un projet adapté qui puisse répondre unanimement à l'objectif initial de constituer l'arc méditerranéen Barcelone-Marseille-Gênes. Dès les premières études jusqu'au débat public de 2005, d'autres tracés avaient été envisagés. En effet, en 2005 le conseil d'administration de Réseau ferré de France (RFF) retenait qu'à l'issue du débat public, le bien-fondé du projet a été confirmé par une très grande majorité des participants. Les nombreux échanges et contributions produites à l'occasion du débat public faisait ressortir un projet de ligne à grande vitesse (LGV) pour rapprocher le plus possible Nice de Paris (dit «LGV Côte-d'Azur»), par un tracé en Centre Var aux abords de l'autoroute A8, pour un investissement plus raisonnable que le projet de Ligne nouvelle retenue actuellement. Pourtant l'utilisation du couloir de nuisance du sillon autoroutier de l'A8, passant à travers de nombreuses zones non habitées permettrait aussi de préserver au mieux le plus grand nombre de vignobles du département. Cependant, en 2009, aucun consensus politique n'ayant pu se dégager en faveur de ce scénario, la poursuite de l'étude du projet sur le choix du scénario « Métropoles du Sud » desservant les agglomérations d'Aix-en-Provence, Marseille, Toulon et Nice a été retenue, engageant un tracé financièrement exorbitant, polluant et peu rentable. Ce tracé dévasterait les vignobles de Bandol, ainsi que l'environnement immédiat du parc national des Calanques et du parc naturel régional de la Sainte-Baume. Pourtant, le projet retenu n'exonéra pas de la nécessité d'une remise à niveau, d'une modernisation et d'un meilleur entretien des matériels et voies existantes, et surtout il ne présente pas un tracé susceptible de répondre aux enjeux législatifs et aux besoins en matière de déplacement quotidien. Sur le territoire, de nombreux acteurs associatifs et élus s'opposent fortement à ce projet. Ils expriment collectivement un profond désarroi et une extrême inquiétude. Ainsi, dans le cadre de la poursuite des études du projet, une consultation des acteurs et des élus des territoires semble indispensable au regard des inquiétudes exprimées concernant le milieu humain, la biodiversité et les milieux naturels, l'agriculture et la viticulture, et un aménagement du territoire raisonné. Aussi, face à ces défis majeurs pour la région, elle lui demande de réévaluer la faisabilité des différentes solutions et tracés de la ligne nouvelle Provence-Côte-d'Azur, considérant l'ampleur des financements envisagés et ses conséquences environnementales, en concertation avec les acteurs et les élus du territoire.

Texte de la réponse

Le Gouvernement a présenté sa stratégie en matière de planification et d'investissements dans les grandes infrastructures de transport dans le projet de loi d'orientation des mobilités soumis au Parlement au 1^{er} semestre 2019. Il a fait siennes les priorités identifiées par le conseil d'orientation des infrastructures en février 2018, à savoir l'entretien et la modernisation des réseaux existants, notamment au niveau des nœuds ferroviaires. Ainsi, les grands projets doivent désormais s'inscrire dans une démarche de réalisation progressive, commençant par des optimisations du réseau dans lequel ils s'insèrent avant la réalisation de lignes nouvelles échelonnées dans le temps. C'est dans ce cadre que s'inscrivent les études de la ligne nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA) et la décision ministérielle associée, prise le 4 mars 2019. En cohérence avec le projet de loi d'orientation des mobilités, la LNPCA doit permettre de constituer un système ferroviaire performant reliant les trois principales métropoles que sont Marseille, Toulon et Nice. Elle 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 première phase du projet (aménagement du plateau de la gare Saint-Charles à Marseille, première phase de l'aménagement du pôle d'échange multimodal 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 deuxième phase du projet (gare souterraine de Marseille, 4^e 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. La décision ministérielle permet de poursuivre les études dites de « recalage » du programme afin de préciser la consistance, les objectifs, les coûts et l'articulation entre eux des aménagements à réaliser. Ces études permettront de recueillir et de présenter à la concertation publique à l'été 2019 tous les éléments relatifs à l'ensemble des deux premières phases du projet LNPCA. À la suite de cette séquence, un dossier ministériel incluant le bilan de cette concertation sera remis à l'automne 2019. En fonction des dispositions de la loi d'orientation des mobilités qui auront été adoptées par le Parlement, la consistance des études des phases 1 et 2 sera arrêtée et le périmètre de l'enquête publique et des scénarii sur lesquels les études devront être approfondies afin de préparer le dossier d'enquête publique sera décidé. Dans ce cadre, les enjeux environnementaux et socio-économiques seront étudiés afin d'apporter toutes les réponses utiles à l'ensemble des habitants de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur et notamment ceux du Centre-Var. La concertation à venir sera l'occasion d'échanges sur ces sujets avec les acteurs et les élus des territoires concernés.

Données clés

Auteur : [Mme Valérie Gomez-Bassac](#)

Circonscription : Var (6^e circonscription) - La République en Marche

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 18492

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : [Transports](#)

Ministère attributaire : [Transition écologique et solidaire](#)

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [2 avril 2019](#), page 2948

Réponse publiée au JO le : [15 octobre 2019](#), page 9215