



**Monsieur Edouard PHILIPPE**  
**Premier Ministre**  
**Hotel Matignon**  
**57 rue de Varenne**  
**75700 PARIS SP 07**

Saint Cyr Sur Mer le 28 juin 2018

Monsieur le Premier Ministre

La ligne existante Marseille Nice cumule tous les trafics, elle est la ligne française la plus utilisée en passagers et en nombre de trains hors l'Ile de France. Les trains du quotidien ont été multipliés par trois depuis 15 ans sans que d'importantes modernisations ne soient effectuées. Il y a 1 million de déplacements par jour entre les communes disposant d'une gare sur l'axe Marseille Vintimille, l'offre ferroviaire n'est pas à la hauteur pour satisfaire cette demande : aujourd'hui seulement 1 % sont faits par le train. C'est pour cela qu'il est nécessaire d'augmenter la fréquence des trains locaux mais toutes les études le reconnaissent il sera impossible de les faire circuler sur une même ligne avec une offre longue distance tout aussi légitime. En effet Sud Provence Alpes Côte d'Azur est une région touristique, il est donc indispensable d'acheminer des TGV jusqu'à Nice et pas seulement jusqu'à Marseille si on veut permettre aux touristes de venir autrement qu'en voiture ou en avion. Il faut aussi permettre aux 4 millions d'habitants du littoral d'accéder à d'autres régions par le train. Les déplacements internes d'un bout à l'autre de la région doivent aussi s'appuyer sur une offre ferroviaire longue distance rapide, marquant les principaux arrêts et il ne serait pas logique de le faire via les trains locaux marquant de très nombreux arrêts (un arrêt tous les 3 à 5 kilomètres entre Marseille et Nice).

Le Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI) a reconnu la nécessité de réaliser la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA) pour atteindre ces objectifs mais il est clair qu'en fonction du choix du scénario qui sera retenu et qui se traduira dans la Loi d'Orientation sur les Mobilités (LOM) débattue cet été, les travaux pourraient être dangereusement retardés. Aussi faut-il rappeler qu'un retard n'est pas possible compte tenu du besoin en trains du quotidien et de la pollution qui devient insupportable. L'Europe vient récemment de rappeler à l'ordre la Région Sud Provence Alpes Côte d'Azur où la pollution dépasse les normes autorisées. La presse vient justement de rappeler très récemment que plus de 2 700 habitants de notre région décèdent chaque année prématurément à cause de cette pollution due en grande partie au trafic routier.

Le développement de notre région demande aussi des transports ferroviaires efficaces et des relations avec les pays voisins comme l'Espagne et l'Italie. La majorité des Élus de notre région le sait et a attiré l'attention du Président de la République et votre attention. Plusieurs déclarations de la Ministre des Transports et du Président de la SNCF le confirment. La remise du Rapport DURON (COI) au Ministre des Transports le 1er

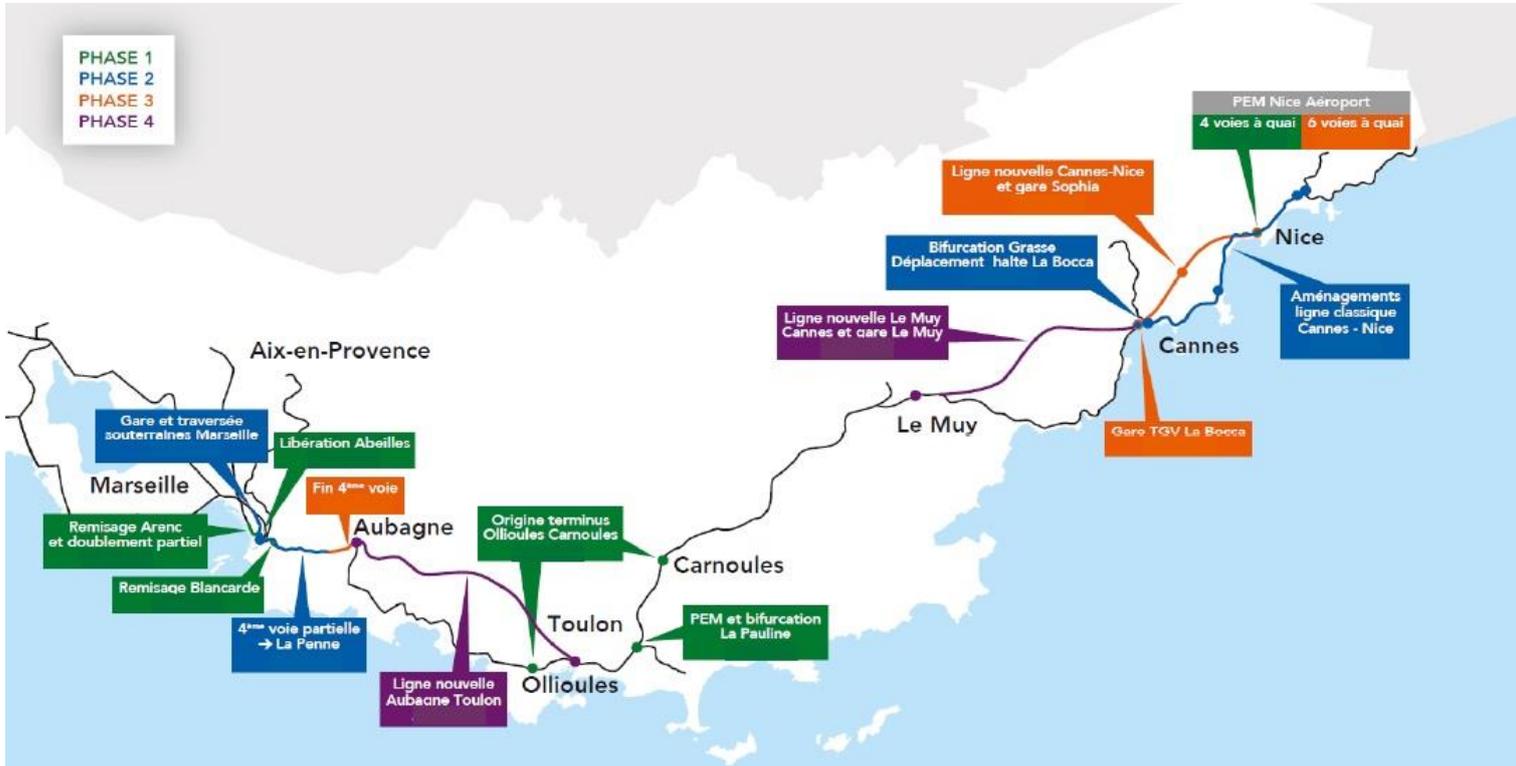
Association développement, environnement Provence Azur avec le Rail et le train (DEPART)

7 Avenue Aristide Briand BP 66 83270 SAINT CYR SUR MER

06 13 20 07 79 [alainpatouillard@club-internet.fr](mailto:alainpatouillard@club-internet.fr)



février 2018 a permis officiellement de désigner la Ligne Nouvelle entre Marseille et Nice dans les projets prioritaires et nous en sommes très satisfaits.  
 Ce rapport du COI propose une réalisation en 4 phases :



Et le planning de lancement des travaux selon 3 scénarios financiers :

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

Pour notre Association le calendrier proposé n'est pas compatible avec le rapport lui-même qui précise d'emblée que la transition écologique et notamment la réduction des gaz à effet de serre n'est pas une option, **mais une obligation.**



Les dates retenues pour les scénarios 1 et 2 ne sont pas acceptables :

- Dans le scénario 1, les 1ers travaux urgents d'optimisation du fonctionnement du plateau de Marseille St Charles, du Pôle d'Echange Multimodal de Nice Aéroport et d'amélioration de la ligne existante ne sont même pas engagés durant le quinquennat, et la réalisation de la Ligne Nouvelle en Côte d'Azur est renvoyée aux calendes grecques !
- Dans le scénario 2, il y a un incompréhensible trou d'investissement prévu entre 2023 et 2027 et la réduction des temps de parcours est beaucoup trop tardive : Marseille Nice, 158km continuerait de se faire en 2h30 en 2050, soit 60km/h, la vitesse du pigeon voyageur !

Seules les dates retenues au scénario 3 pourraient être acceptées. Votre Gouvernement ayant semble-t-il indiqué sa préférence pour le scénario 2, nous demandons donc que la programmation de la LNPCA soit accélérée de 5 ans pour les phases 2 et 3 et que la section Le Muy Cannes de la phase 4 soit réalisée simultanément à la phase 3 Cannes Sophia Nice, donc accélérée de 10 ans.

Pour cela, tous les acteurs doivent se mobiliser pour obtenir avant 2020 la ou les Déclaration d'Utilité publique (DUP) sur toutes ces phases prévues, afin que la phase 1 soit bien engagée rapidement et que tout le projet soit défini et validé de façon à garantir son unité, sa cohérence et sa faisabilité. Les études devront ainsi être menées pour que les réalisations puissent être effectuées de 2023 à 2032.

Il semblerait que les premières versions de la loi LOM retiennent certes le projet LNPCA mais inscrivent le lancement des travaux souterrains à Marseille dans 10 à 15 ans, sans même parler du reste du projet : cela doit être modifié ! Le financement est possible et notre Association soutiendra les initiatives des différents acteurs en ce sens, afin que ce projet utile soit réalisé dans des délais raisonnables. L'inscription de Marseille Gênes comme corridor européen du RTE-T grâce aux efforts de la Région est aussi une importante source de financement : la LOM doit traduire cette inscription en programmation concrète et rapide des infrastructures.

**Aussi nous demandons que tous les services ayant en charge ce dossier de tenir compte de l'impossibilité pour la Région Sud d'une réalisation tardive de ce projet LNPCA et donc de programmer rapidement cette infrastructure pour transmettre à nos enfants une Région Sud attractive où il fait bon vivre et où nous n'aurons pas reculé face aux exigences qui s'imposent à nous.**

*Alain PATOUILLARD  
Président de l'Association DEPART*



# Les positions de l'Association :

## ⇒ Réaliser une seconde infrastructure ferroviaire de Marseille à Nice 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

## ⇒ 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 toujours possible, mais ce phasage doit tenir compte de l'enclavement ferroviaire des Alpes Maritimes :

- ◆ 2 voies nouvelles de Marseille jusqu'à la vallée de l'Huveaune avec une gare souterraine sous la gare St Charles, puis une 4<sup>e</sup> 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 revendiqué par

l'Association repris sur le schéma ci-contre.



L'instruction des Déclarations d'Utilité Publique sur ce phasage doit être faite le plus rapidement

possible afin de réaliser l'ensemble du projet avant 2032 :

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