



# ASSEMBLÉE NATIONALE

## 15ème législature

Ligne nouvelle Provence-Côte d'Azur

Question écrite n° 3857

### Texte de la question

M. Pierre Dharréville attire l'attention de Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur la ligne nouvelle Provence-Côte d'Azur (LNPCA). Les enjeux de mobilité sont prédominants dans la société. En Provence-Alpes-Côte d'Azur, cette préoccupation est d'autant plus prégnante que la population se concentre à 80 % sur le littoral méditerranéen. Actuellement, sept millions de déplacements sont effectués quotidiennement dans les Bouches-du-Rhône, le Var et les Alpes-Maritimes. Dans la majorité des cas (6 déplacements sur 10), la voiture est le moyen de transport utilisé, ce qui engendre de nombreux embouteillages et la saturation du trafic. Si rien n'est fait, la situation ne va pas s'améliorer puisqu'à l'horizon 2025, les besoins de déplacements risquent d'augmenter de 15 %. C'est une priorité majeure auquel il est urgent d'apporter une réponse. La construction d'une ligne TGV reliant Marseille à Nice avait été actée en 2001. Or celle-ci n'a jamais vu le jour. En conséquence, les lignes ferroviaires étant insuffisantes, les transports par route sont saturés. Elles ne permettent pas de desservir confortablement et durablement les villes du littoral méditerranéen. Malgré les modernisations réalisées et l'augmentation du nombre de TER passant ainsi de 250 par jour à 600 par jour entre 1998 et 2015, cette progression ne suffit plus à réduire les encombres de circulation. Par conséquent, c'est la route qui malheureusement devient le moyen de transport le plus fréquemment utilisé. Cette situation porte atteinte à la sécurité, à l'environnement et à la santé des habitants. La région Provence-Alpes-Côte d'Azur est actuellement desservie par une seule ligne ferroviaire côtière épousant un relief difficile, limitant ainsi la vitesse autorisée. Il devient donc urgent de réaliser une deuxième ligne ferroviaire. La ligne nouvelle Provence-Côte d'Azur reliant Marseille à Nice doit être réalisée au plus vite. Diverses décisions ministérielles depuis 2013, ont validé les différentes étapes de la construction de cette ligne. Celle-ci doit permettre un maillage performant et intelligent avec les TER pour une meilleure desserte de l'ensemble des villes littorales. Elle sera également un outil qui améliorera la rapidité de transport. La LNPCA sera décisive pour désenclaver les villes du littoral de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur avec un gain de temps entre Marseille et Nice. L'objectif est également d'assurer un report modal de l'avion et la route vers le train, afin de diminuer la congestion et la pollution chronique. La construction de cette ligne répond par ailleurs aux enjeux de la COP 21, qui a conclu à l'urgence de revenir à des transports propres. L'instruction d'une déclaration d'utilité publique de la première phase le plus rapidement possible devrait permettre une mise en service avant 2030. Si l'État ne consacrait pas les moyens nécessaires à la réalisation de cette ligne, les conséquences seraient catastrophiques pour la population du territoire en termes de mobilité et de santé publique. La LNPCA est un enjeu d'intérêt général. L'argent pour financer cette ligne nouvelle existe. Deux ans pour la conclusion de l'accord de Paris, à la COP21, le Président de la République Emmanuel Macron a annoncé un point d'étape qui permettra de « prendre de nouvelles actions pour le climat, notamment sur le plan financier ». Ce point d'étape visera à « mobiliser les financements privés et publics » promis lors de la conférence des Nations unies de décembre 2015 et à « identifier les projets » devant être soutenus, a précisé le chef de l'État. La construction de la ligne nouvelle devra faire partie des financements publics soutenus par l'État. Il aimerait connaître les intentions financières du Gouvernement pour la construction de cette ligne nouvelle.

### Texte de la réponse

La ligne nouvelle Provence-Côte d'Azur (LNPCA) est un projet important pour le développement de la métropole Aix-Marseille-Provence et sa région et l'amélioration de la mobilité sur le territoire. Il permet notamment de répondre à la saturation de la gare de Marseille Saint-Charles et à l'attente des élus locaux de relier plus rapidement les capitales régionales tout en offrant aux usagers des liaisons régionales plus régulières et plus fiables. Les études ont prévu deux phases. La première concerne le traitement des noeuds ferroviaires marseillais et niçois, la seconde consiste, à plus long terme, en la création de deux sections de ligne nouvelle entre Aubagne et Toulon, d'une part, et le Muy et la Siagne, d'autre part. La décision ministérielle du 18 avril 2017 a permis d'arrêter le tracé sur la traversée souterraine de Marseille, le secteur de la Pauline dans le Var et la section Saint-Laurent-du-Var-Nice. Elle prévoit également le lancement d'études de faisabilité sur des variantes issues de la concertation : un passage en tunnel dans la vallée de l'Huveaune et l'implantation d'une gare TGV/TER sur le site de « Cannes Marchandises ». Pour autant, l'avancement du projet LNPCA, dont les seules sections prioritaires représentent un investissement de près de 7 Md€, doit être mis dans le contexte des réflexions en cours autour de la planification des grands projets d'infrastructures. Ainsi, le Gouvernement a annoncé, le 1er juillet dernier, une pause de tous les grands projets d'infrastructures de transport. En effet, l'impasse de financement des projets et de l'entretien de nos réseaux s'élève à 10 Md€ pour le seul quinquennat. C'est la raison pour laquelle le conseil d'orientation des infrastructures a fait des propositions visant à construire une trajectoire pluriannuelle de financement des infrastructures de transport équilibrée entre recettes et dépenses, réaliste et sincère. Sur cette base, le Gouvernement proposera, après consultation et concertation, une loi d'orientation qui sera présentée au Parlement au premier semestre de l'année 2018. Dans ce contexte, le dossier est aujourd'hui en cours de réexamen avec l'objectif d'optimiser la consistance et le phasage du projet pour intégrer la priorité donnée aux transports du quotidien, en redonnant rapidement de la régularité et de la capacité aux services de transport. Il s'agit notamment de rechercher tous les moyens d'optimiser les conditions d'accès au plateau Saint-Charles et l'usage de la ligne jusqu'à la frontière italienne. Il s'agit également d'identifier les marges de manœuvre possibles par l'optimisation des pratiques actuelles d'exploitation ainsi que les investissements nécessaires à différents horizons : 2024, puis 2030 et au-delà en fonction des phasages possibles.

## Données clés

**Auteur :** [M. Pierre Dharréville](#)

**Circonscription :** Bouches-du-Rhône (13<sup>e</sup> circonscription) - Gauche démocrate et républicaine

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 3857

**Rubrique :** Transports ferroviaires

**Ministère interrogé :** [Transports](#)

**Ministère attributaire :** [Transports](#)

## Date(s) clée(s)

**Date de signalement :** Question signalée au Gouvernement le 19 février 2018

**Question publiée au JO le :** [12 décembre 2017](#), page 6293

**Réponse publiée au JO le :** [20 mars 2018](#), page 2400