



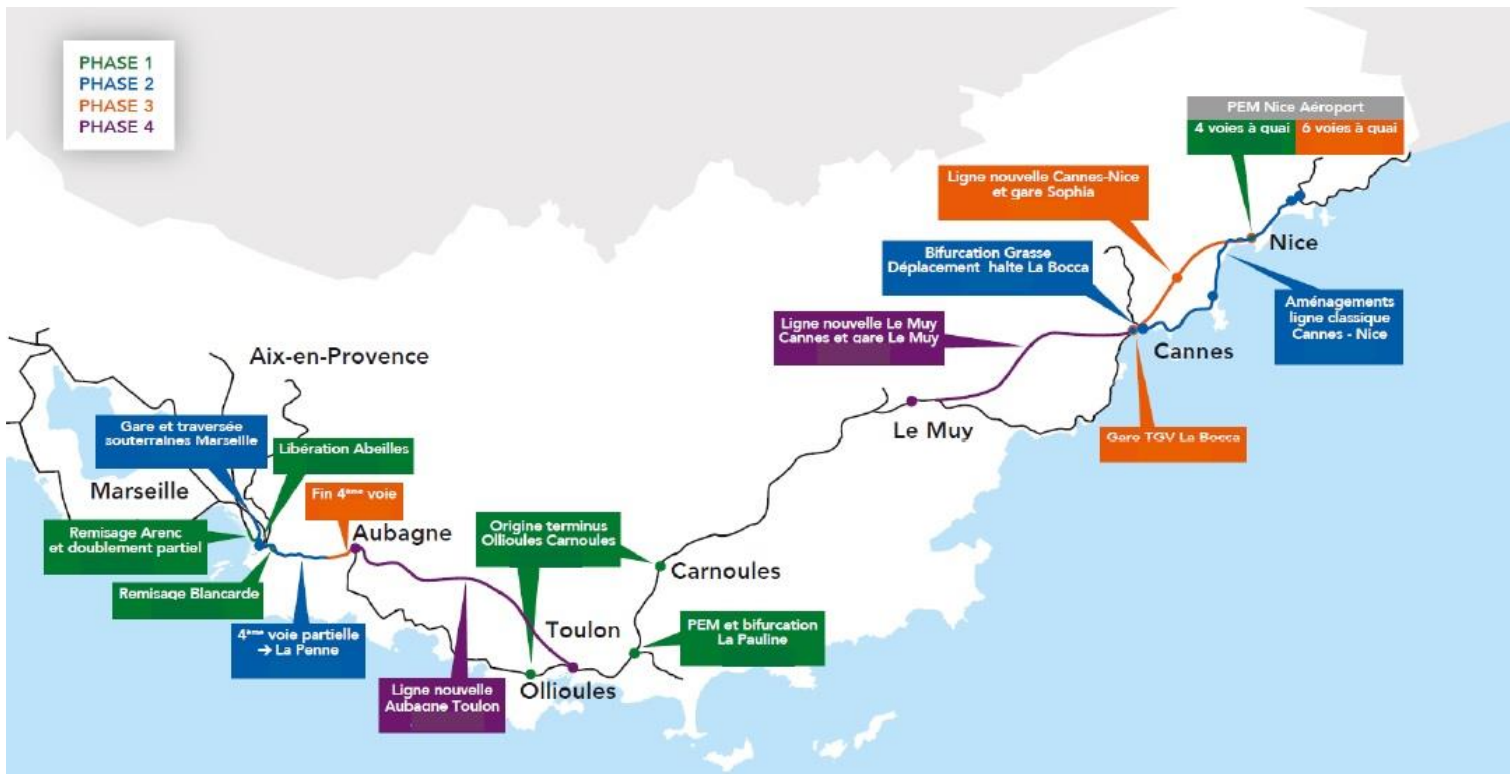
**Madame Elisabeth BORNE**  
**Ministre Chargée des Transports**  
**auprès du Ministre d'Etat**  
**Ministère de la Transition**  
**Ecologique et Solidaire**  
**246 Boulevard Saint Germain**  
**75007 PARIS**

Saint Cyr Sur Mer le 9 juillet 2018

Madame la 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'Île 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), 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 Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI) a proposé de concrétiser le projet en 4 phases selon 3 scénarios financiers possibles. Les premières versions de la loi d'Orientation sur les Mobilités (LOM) dont nous avons eu connaissance laissent apparaître un retard catastrophique de la réalisation de certaines phases, ce qui n'est pas acceptable. Les dates prévues dans le scénario 3 sont à minimum à conserver.

	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 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.



L'inscription de Marseille Gênes comme corridor européen du RTE-T grâce aux efforts de la Région peut être aussi une importante source de financement : la LOM doit aussi traduire cette inscription en programmation concrète et rapide des infrastructures.

**Aussi nous demandons, Madame la Ministre, que tous vos services ayant en charge ce dossier tiennent compte de l'impossibilité 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.**

Nous sommes disponibles pour développer auprès de vous ou de vos services nos arguments, et dans l'attente de votre réponse, veuillez recevoir Madame la Ministre, nos salutations distinguées.

*Alain PATOUILLARD  
Président de l'Association DEPART*



# Les positions de l'Association :

⇒ **Réaliser une seconde infrastructure ferroviaire de Marseille à Nice pour :**

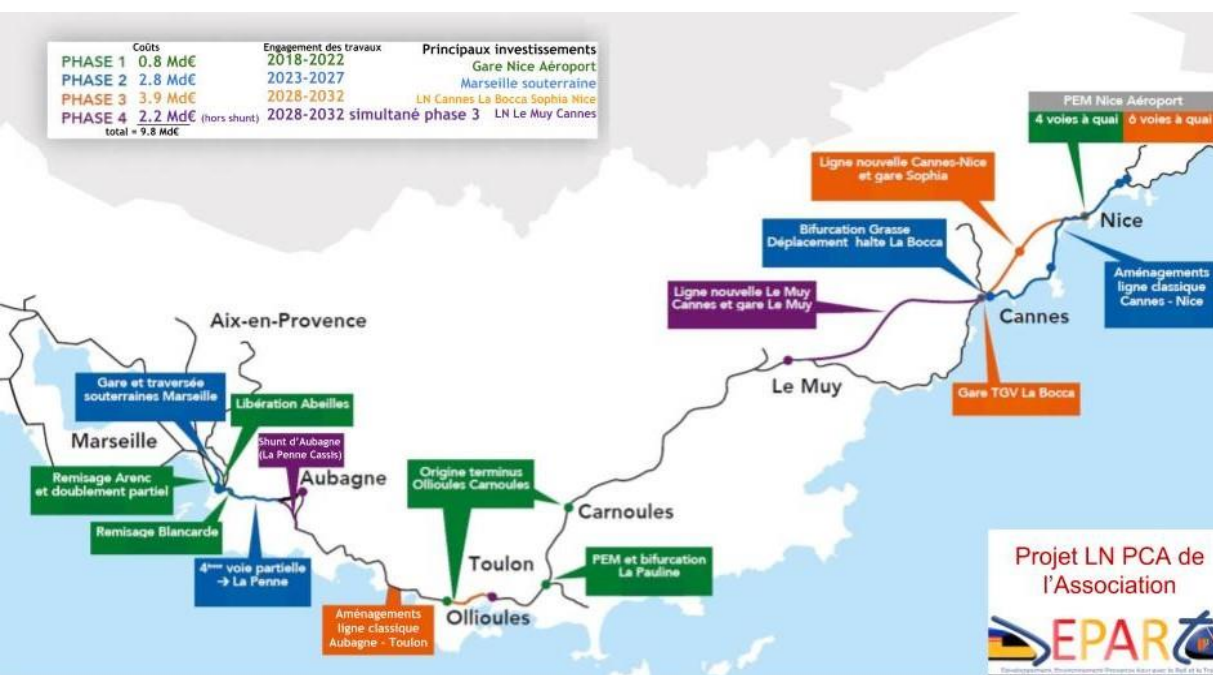
- ◆ Désaturer la ligne existante
- ◆ Développer un véritable RER au sein des différentes agglomérations
- ◆ Assurer la desserte jusqu'à Nice (et pas seulement Marseille) d'un nombre suffisant de TGV, compte tenu du rôle majeur joué par le tourisme dans la Région, mais aussi l'importance des déplacements 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)