

# De Marseille à Nice, une nouvelle voie ferrée pour plus de confort et de rapidité

Dossier de presse - Lundi 21 octobre 2013



# La ligne nouvelle Provence – Côte d'Azur (carte en annexe)

## Le contexte de la ligne nouvelle Provence – Côte d'Azur

La réalisation d'une ligne nouvelle entre Marseille, Toulon et Nice doit permettre de constituer un système ferroviaire performant pour la région PACA, en reliant les trois principales métropoles. Il vise à faciliter les déplacements à l'intérieur de la région en améliorant la qualité de l'offre de services ferroviaires. Il contribue à ouvrir la région Provence-Alpes-Côte d'Azur sur les autres régions françaises, et à désenclaver l'est de la région.



Au cours de l'année 2013, la ligne nouvelle Provence-Côte d'Azur a été examinée par la Commission « Mobilité 21 », chargée par Frédéric CUVILLIER d'établir un diagnostic sur la pertinence et la faisabilité du projet de schéma national des infrastructures de transports (SNIT). Ce schéma élaboré par le précédent Gouvernement comportait 245 milliards d'euros d'opérations à réaliser sur 25 ans, sans que ni les priorités ni les solutions de financement nécessaires à sa réalisation n'aient été précisées.

Les conclusions de la Commission ont permis au Gouvernement de définir, en juillet dernier, les bases d'une nouvelle politique des transports qui sera mise en œuvre au cours des prochaines années.

En premier lieu, la priorité doit être donnée à l'amélioration durable des réseaux existants – routiers, ferroviaires et fluviaux - afin d'assurer une meilleure qualité de service, de régularité et de confort pour les usagers et de permettre à tous les territoires de bénéficier de transports performants.

Parallèlement, les grandes opérations d'infrastructures, comme les lignes ferroviaires à grande vitesse ou les autoroutes, sont nécessaires au développement de notre pays. Ces grands projets se poursuivent dans le cadre d'une programmation réaliste et soutenable d'un point de vue financier. Ainsi, le Gouvernement s'est fixé comme référence le scénario le plus ambitieux de la Commission « Mobilité 21 », qui prévoit l'engagement de 30 Md€ de grands projets d'ici 2030.



S'agissant de la ligne nouvelle Provence-Côte d'Azur, la Commission a confirmé qu'il est préférable de démarrer par les secteurs où les limites de capacité du réseau ferroviaire actuel sont d'ores et déjà atteintes : **il s'agit donc de donner la priorité au traitement des nœuds ferroviaire marseillais et azuréen, de décongestionner les entrées des gares de Marseille et Nice et la gare de Marseille St-Charles en réalisant ces opérations d'ici 2030.**

### Les annonces concernant la ligne nouvelle Provence – Côte d'Azur

Dans ce contexte, Frédéric CUVILLIER a décidé, le 21 octobre 2013, d'accélérer le rythme des études pour ces travaux. Cela inclut :

- la traversée souterraine de Marseille (2,5 milliards d'euros) avec une nouvelle gare à quatre voies à quai, souterraine également, ainsi qu'une quatrième voie dans la vallée de l'Huveaune entre Marseille et Aubagne
- une ligne nouvelle entre Nice et Cannes, et au-delà, à l'ouest de Cannes, jusqu'à la jonction avec la ligne Cannes-Grasse (4,2 milliards d'euros).

L'objectif est de parvenir à la déclaration d'utilité publique en 2017 pour ces deux sections.

Frédéric CUVILLIER a ainsi demandé au préfet de la région PACA, préfet coordonnateur des études, et au président de RFF de lui proposer, pour la fin de l'année 2013, une zone de passage préférentielle pour la 4<sup>ème</sup> voie de la section « Marseille / Aubagne » et pour la section de la ligne nouvelle « Cannes-Grasse / Nice », sur la base de laquelle seront ensuite poursuivies les études préalables à la déclaration d'utilité publique.

Les études seront également poursuivies afin de définir notamment les mesures conservatoires qui pourraient être prises afin de préserver la possibilité de réaliser deux autres sections :

- à l'est de Marseille, la section entre Aubagne et Toulon
- à l'ouest de Cannes, la section entre la ligne Cannes-Grasse et le secteur du Muy.

## **Le nœud ferroviaire de Marseille St Charles (carte en annexe)**

### Un service dégradé et des capacités limitées

La gare St-Charles a été créée il y a 165 ans alors que la région PACA ne comptait que 1,5 millions d'habitants contre près de 5 millions aujourd'hui. Marseille est la 2<sup>ème</sup> ville de France, la région PACA compte trois des dix plus grandes agglomérations françaises (Aix-Marseille, Toulon et Nice), et pourtant la gare St Charles n'est aujourd'hui que la 5<sup>ème</sup> gare de province, derrière Lyon, Lille, Nantes et Strasbourg.



Trois raisons structurelles expliquent la dégradation du service :

- Marseille St-Charles est le nœud ferroviaire de la région et de l'agglomération Aix-Marseille-Aubagne. Avec 400 mouvements de trains en moyenne chaque jour et près de 12 millions de voyageurs par an, il s'agit d'un des nœuds ferroviaires majeurs du réseau ferré national
- la configuration de la gare en impasse entraîne la multiplication des mouvements de trains à vide (plus du quart des mouvements journaliers), réduisant les capacités de circulation des trains en service
- l'absence d'investissement pour accompagner la croissance des circulations : les derniers investissements significatifs d'augmentation de capacité du plateau remontent à 1983 (création de quatre voies à quai, pour 16 voies à quai au total).

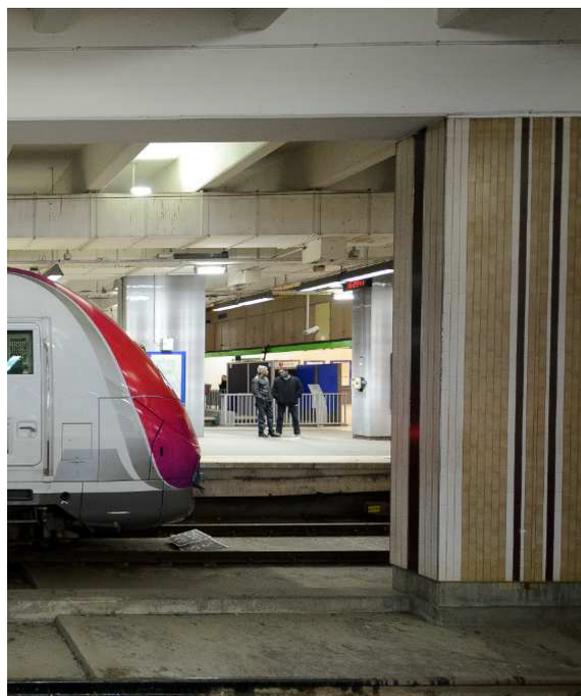
Les usagers souffrent en conséquence d'une qualité de service dégradée : en 2012, trois trains sur quatre seulement partent à l'heure. Cette situation explique en partie la faible part du train dans les déplacements sur la métropole (seulement 2% des 4 millions de déplacements motorisés quotidiens), alors même que le nœud ferroviaire St-Charles, par sa situation géographique, constitue un pôle d'échange particulièrement structurant pour les déplacements métropolitains.

### La désaturation du nœud ferroviaire marseillais par la réalisation d'une gare souterraine à Marseille

Dans le cadre de la réalisation de la ligne nouvelle Provence - Côte d'Azur (LN PCA), la priorité est donnée aux opérations de désaturation du nœud ferroviaire marseillais avec notamment **la réalisation d'une gare souterraine à St-Charles. Cette gare permettra de faire voyager 20 millions de passagers par an contre 12 millions actuellement.**

Au stade actuel des réflexions, le projet, dont le coût est actuellement estimé à 2,5 milliards d'euros, comporte deux éléments principaux :

- **la création de quatre voies à quai en souterrain en liaison avec la gare existante.** Cette gare souterraine sera créée sous l'actuelle gare, car une création en surface serait moins efficace en termes de transport et pénaliserait le quartier avoisinant
- **la réalisation d'une traversée souterraine de Marseille en amont et en aval de la gare.** Ce tunnel est nécessaire pour créer des quais filants pour ne plus avoir la configuration en impasse.



Cette gare souterraine permettra de :

- **doubler la capacité d'accueil de St-Charles, qui passera de 23 trains en heure de pointe en 2012 à 44 trains**, au bénéfice de l'offre TER mais aussi de l'offre TGV
- **développer l'offre de liaison Est-Ouest et réduire très considérablement les temps de parcours sur ces liaisons.**

Cet aménagement permettra ainsi d'augmenter les dessertes ferroviaires des trois principaux corridors métropolitains : Marseille - Aubagne, Marseille - Aix et Marseille - Vitrolles.

### Les améliorations à court et moyen terme

Pour améliorer la situation sans attendre la réalisation de la nouvelle gare souterraine, dont les travaux seront engagés d'ici 2030, l'Etat et ses partenaires s'engagent dès à présent à redonner la priorité aux trains du quotidien et améliorer le réseau existant.

Ainsi, **dès 2015, la 3<sup>ème</sup> voie Marseille - Aubagne - Toulon sera mise en service.**

Par ailleurs, l'élaboration de la prochaine génération de contrats de plan Etat-Régions sur la période 2014 - 2020 vient d'être engagée et sera l'occasion de **définir la programmation de nouveaux investissements sur le secteur marseillais**. L'objectif est disposer à la fin de l'année 2013 d'un programme d'opérations ayant reçu l'accord des collectivités territoriales concernées. Dans ce cadre seront notamment recherchés :

- **de nouveaux investissements de capacité sur la ligne Aix-Marseille en vue d'accroître la fréquence à quatre TER par heure**
- pour accueillir ces nouveaux trafics, **des aménagements complémentaires sur le plateau de la gare St-Charles** (nouveau quai, aménagement de nouvelles connexions).



## Annexes



MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE  
ET DE L'ÉNERGIE

*Le ministre délégué chargé des Transports,  
de la Mer et de la Pêche*

Paris, le **21 OCT. 2013**

Réf. : D13024212

Monsieur le Président,

La commission « Mobilité 21 » m'a remis son rapport le 27 juin dernier. Elle recommande d'intensifier l'effort de conservation et de modernisation des réseaux ferroviaires, routiers et fluviaux, afin d'assurer une meilleure qualité de service, de régularité et de confort pour les usagers et de permettre à tous les territoires de bénéficier de transports performants.

En matière de nouvelles infrastructures, le Premier ministre a annoncé, le 9 juillet dernier, que le Gouvernement retenait comme référence le scénario n°2 proposé par la commission, prévoyant l'engagement de 30 Md€ de grands projets d'ici à 2030. La priorité est notamment donnée dans ce cadre au traitement des nœuds ferroviaires saturés dont les dysfonctionnements pénalisent l'ensemble du réseau.

La commission « Mobilité 21 » a examiné attentivement l'évolution du projet de ligne nouvelle Provence-Côte d'Azur (LN PCA), notamment vers une meilleure prise en compte des besoins de mobilité du quotidien. Elle a pris acte par ailleurs du consensus des collectivités territoriales sur la nécessité de privilégier un démarrage par les secteurs où les limites de capacité du réseau ferroviaire actuel sont d'ores et déjà atteintes et a ainsi proposé la réalisation prioritaire du traitement des nœuds ferroviaires marseillais (2 500 M€<sub>2012</sub>) et azuréen, de Nice à la ligne Cannes-Grasse (4 200 M€<sub>2012</sub>), le reste du projet étant proposé pour une réalisation postérieure à 2030.

Je partage ces recommandations et vous demande d'accélérer le rythme des études des sections de première priorité, comprenant la traversée souterraine de Marseille avec une gare à quatre voies à quai et une quatrième voie dans la vallée de l'Huveaune entre Marseille et Aubagne, ainsi qu'une section de ligne nouvelle entre Nice et la ligne Cannes-Grasse, avec un objectif de déclaration d'utilité publique en 2017.

Le comité de pilotage des études qui s'est réuni le 23 septembre dernier a permis d'obtenir un consensus sur le principe d'un séquençement en deux temps de la période d'information et de consultation des élus puis du public sur la zone de passage préférentielle (ZPP), avec une première séquence dès cet automne pour les opérations de première priorité afin de finaliser la première phase des études préalables à l'enquête d'utilité publique sur ces opérations.

Je souhaite en conséquence disposer, pour la fin de l'année, d'une proposition de zone de passage préférentielle sur chacune des sections « Marseille / Aubagne » et « ligne Cannes - Grasse / Nice », afin que je puisse ensuite décider des conditions de poursuite des études sur ces zones en vue de la constitution du dossier d'enquête.

Concernant les sections entre Aubagne et Toulon et entre la ligne Cannes - Grasse et le secteur du Muy, dont la commission « Mobilité 21 » recommande la réalisation au-delà de 2030, je souhaite que les études soient poursuivies. La concertation envisagée au printemps 2014 permettra d'identifier et de me faire des propositions en vue de la poursuite des études, et notamment des mesures conservatoires qui pourraient être prises afin de préserver la possibilité de réalisation de ces sections, postérieurement aux sections relevant des premières priorités. Ces aménagements seront en tout état de cause identifiés comme faisant partie du programme de l'opération, au sens du code de l'environnement, aux côtés des secteurs de première priorité.

Concernant les opérations du secteur marseillais, et dans la perspective de la réalisation du doublement capacitaire envisagé, j'ai demandé au préfet de région de veiller à ce que les opérations qu'il me proposera d'inscrire dans le contrat de plan Etat-Région 2014-2020 soient en adéquation avec les perspectives de capacité en gare St Charles avant la réalisation des aménagements souterrains. Vous apporterez l'expertise nécessaire à cette mission et à la mise en place par le préfet d'une structure de coordination à cet effet si cela s'avère nécessaire.

Je vous remercie de bien vouloir me tenir régulièrement informé de l'avancement du projet et de toute difficulté que vous pourriez rencontrer dans ce cadre.

Je vous prie de recevoir, Monsieur le Président, l'expression de ma considération distinguée.

*Jui à Lyon,*

  
Frédéric CUVILLIER

