

La Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur à nouveau sur les rails

Reçu hier matin par le chef de l'État, le président de la Région, Renaud Muselier, a eu confirmation de la signature de la décision ministérielle qui relance ce projet pour 2023-2050



Le ministère des Transports vient de parapher, via la plume d'Élisabeth Borne, la relance du projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur. Une décision confirmée hier matin au président du conseil régional Sud Provence-Alpes-Côte d'Azur, Renaud Muselier, lors de sa rencontre à l'Élysée avec le chef de l'État, et détaillée par Philippe Tabarot, vice-président en charge de la sécurité des transports et de l'intermodalité.

Deux des acteurs clés de cette nouvelle signature, en partenariat avec les trois départements concernés : Var, Alpes-Maritimes et Bouches-du-Rhône.

► Décision ministérielle signée

Ses détails seront communiqués dans les prochains jours. Elle est vitale pour la relance du projet, car la précédente, signée Alain Vidalies (sous François Hollande, Ndlr), était devenue obsolète.

Le fait de l'obtenir ces mois-ci permet de ne pas retarder davantage le projet. Sans cela, le lancement aurait

été retardé jusqu'à la fin de la loi d'Orientation des Mobilités. Soit entre deux à trois ans, compte tenu des différentes échéances (Sénat, Assemblée nationale...) et des élections à venir qui impliquent des périodes de réserve.

► Le calendrier

D'ici quelques semaines, après la réunion du comité de pilotage pour relancer les études, place à la concertation publique, au lancement du dossier d'enquête publique, puis à la déclaration d'utilité publique. Enfin, débutera la phase 1 des travaux début 2023, ce qui respectera l'agenda fixé par le conseil d'orientation des infrastructures.

► Phasage des travaux

Son détail précis sera inscrit dans la décision ministérielle mais celui-ci devrait correspondre à ce qui était initialement prévu dans les deux premières phases.

À savoir désaturer les trois « nœuds ferroviaires » des départements avec l'aménagement du plateau de la gare Saint-Char-

les à Marseille, le début de l'aménagement du pôle d'échanges multimodal (PEM) de Saint-Augustin à Nice et celui de la gare de la Pauline, à l'est de Toulon. « Au final, il n'y aura que quelques aménagements en plus ou en moins. Par exemple, la question

de l'aménagement de la quatrième voie dans l'Huveaune n'a vraisemblablement pas été retenue », note Philippe Tabarot.

► Les milliards du rail

La totalité du projet régional équivaut pour l'heure à une en-

veloppe de quelque 7 milliards sur les 11 milliards prévus à l'échelle nationale dans la loi d'Orientation des Mobilités. Cette somme, financée par l'État, englobe les quatre phases programmées entre 2023 et 2050.

► Tracé figé ou pas ?

Ce tracé (voir l'infographie), dit « plus consensuel », n'empêche pas que l'enquête publique et la concertation qui en découle permettront d'assouplir les créations de voies ferrées attendues. Soit une bonne centaine de kilomètres entre Marseille et Nice, essentiellement durant les phases 3 et 4.

Cela concerne notamment la desserte de Sophia Antipolis, dans les Alpes-Maritimes, ainsi que la liaison entre Le Muy et Cannes. « Le reste étant des aménagements ferroviaires basés sur l'existant pour améliorer notre train du quotidien. Pour pouvoir multiplier aux heures de pointe le nombre de trains dans les principales liaisons entre les grandes villes », souligne Philippe Tabarot.

LAURENT AMALRIC
lamalric@nicematin.fr

Les réactions

Renaud Muselier, président du conseil régional

« Cette Ligne Nouvelle répondra aux enjeux régionaux en matière d'attractivité, de transports efficaces, de développement économique et de préservation de l'environnement. Avec l'ouverture à la concurrence que nous préparons activement, ce sont ainsi de nouvelles perspectives qui s'ouvrent pour nos territoires et la mobilité des habitants. »

Muriel Fiol, vice-présidente du groupe régional Rassemblement national (RN)

« Alors que la communauté d'agglomération varoise et viticole Sud Sainte-Baume a voté à l'unanimité une motion contre cette Ligne Nouvelle et pour un renoncement pur et simple au projet ; alors que les associations sont vent debout contre cette ligne au coût pharaonique ; alors que nos trains du quotidien nécessitent tous nos soins pour vivre, revivre et parfois survivre ; (...) alors que les caisses sont vides, (...) nous disons encore et toujours non à ce projet. »