
PANORAMA DE PRESSE

Région Provence Alpes Côte d'Azur

Nouvelle ligne Provence-Côte d'Azur: lancement de l'enquête publique en janvier

Paris, 28 déc. 2021 (AFP) -

L'enquête publique sur les deux premières phases de la future liaison ferroviaire entre Marseille et Nice, préalable à leur déclaration d'utilité publique, sera ouverte du 17 janvier au 28 février, a indiqué Matignon mardi.

La première phase de la Ligne nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA) comprend la construction d'une gare près de l'aéroport de Nice, l'ouverture d'un RER toulonnais et des aménagements à Marseille, qui doivent être mis en chantier dès 2023 pour une mise en service d'ici 2030.

La deuxième phase concerne des aménagements entre Cannes et Nice et le percement d'un tunnel sous Marseille, dont l'ouverture est envisagée "d'ici l'horizon 2035", a précisé Matignon dans un communiqué.

Le financement de ces deux phases, estimées à 3,5 milliards d'euros, avait fait en avril l'objet d'un accord entre le gouvernement et des collectivités locales de Provence-Alpes-Côte d'Azur: 40% de la somme doivent être apportés par l'Etat et 40% par les collectivités, les 20% restants devant être demandés à l'Europe.

Un établissement public local appelé "Société de la Ligne nouvelle Provence Côte d'Azur" va être créé à la demande des collectivités afin de percevoir une fiscalité locale dédiée au financement du projet. Une ordonnance en ce sens est actuellement en cours d'examen au Conseil d'Etat et devrait être publiée au printemps, a précisé Matignon.

"Dans un second temps la ligne LNPCA ambitionne de développer de nouvelles infrastructures ferroviaires pour améliorer les liaisons au sein de la région PACA et contribuer à la construction d'un arc ferroviaire méditerranéen et à la cohésion territoriale régionale", ont souligné les services du Premier ministre.

Une phase 3 ultérieure prévoit la construction d'une ligne nouvelle entre Nice et Cannes, tandis qu'une phase 4 envisage des sections entre Aubagne (Bouches-du-Rhône) et Toulon et entre Cannes et Le Muy (Var). Aucune échéance n'est encore avancée pour leur réalisation.

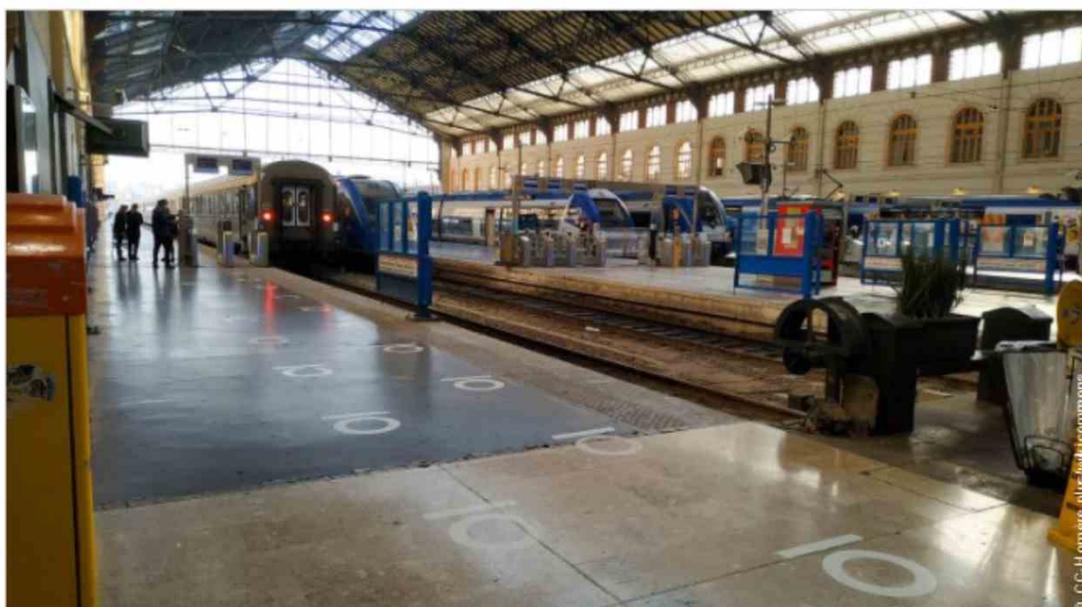
liu/jnd/sp

Afp le 28 déc. 21 à 12 13.



L'enquête publique sur la ligne nouvelle Provence Côte d'Azur prévue à partir du 17 janvier

28 DÉC 2021



L'enquête publique sur les deux premières phases de la future liaison ferroviaire entre Marseille et Nice, préalable à leur déclaration d'utilité publique, sera ouverte du 17 janvier au 28 février, a indiqué Matignon le 28 décembre.

La première phase de la Ligne nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA) comprend la construction d'une gare près de l'aéroport de Nice, l'ouverture d'un RER toulonnais et des aménagements à Marseille, qui doivent être mis en chantier dès 2023 pour une mise en service d'ici 2030. La deuxième phase concerne des aménagements entre Cannes et Nice et le percement d'un tunnel sous Marseille, dont l'ouverture est envisagée « d'ici l'horizon 2035 », a précisé Matignon dans un communiqué.

Le financement de ces deux phases, estimées à 3,5 milliards d'euros, avait fait en avril l'objet d'un accord entre le gouvernement et des collectivités locales de Provence-Alpes-Côte d'Azur: 40% de la somme doivent être apportés par l'Etat et 40% par les collectivités, les 20% restants devant être demandés à l'Europe.





Un établissement public local appelé « Société de la Ligne nouvelle Provence Côte d'Azur » va être créé à la demande des collectivités afin de percevoir une fiscalité locale dédiée au financement du projet.

A plus long terme, lors d'une troisième phase, il est prévu de construire une ligne nouvelle entre Nice et Cannes, tandis que dans une quatrième phase 4, des sections sont envisagées entre Aubagne (Bouches-du-Rhône) et Toulon et entre Cannes et Le Muy (Var). Aucune échéance n'est encore avancée pour leur réalisation.



- MARDI 28/12/2021 à 12H13 - Mis à jour à 12H14

Ligne nouvelle Provence Côte d'Azur : l'enquête d'utilité publique ouvrira le 17 janvier

Par Jean-Luc Crozel



Le projet de la LNPCA repose sur quatre phases et la première concerne le réaménagement des plateaux des gares de Nice aéroport et surtout, de Marseille Saint Charles

Le Premier ministre, Jean Castex, vient de confirmer l'ouverture d'une enquête d'utilité publique sur le projet de la ligne nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA). Le Préfet de la région Provence Alpes Côte d'Azur a pris un arrêté en ce sens qui indique les dates de son déroulement. L'ouverture de l'enquête est prévue le 17 janvier, la clôture le 28 février 2022.

Très différente des précédentes versions qui privilégiaient la grande vitesse, la LNPCA affiche une dimension d'aménagement du territoire tout en améliorant la fréquence et les temps de parcours des trains express régionaux (TER).

La ligne doit pour cela désengorger les nœuds ferroviaires de Marseille, Toulon et Nice afin de fluidifier le trafic. Confirmé par une décision du 7 juin 2021, le projet de la LNPCA repose sur quatre phases.

La première concerne le réaménagement des plateaux des gares de Nice aéroport et surtout, de Marseille Saint Charles. Les travaux doivent débuter dès 2023 pour une mise en service en 2030.

La phase 2 concernera la traversée souterraine de Marseille et des aménagements entre Cannes et Nice. Cette phase débutera en 2027 pour s'achever en 2035. Coût de ces deux premières phases : 3,5 milliards d'euros. Les phases 3 et 4 traiteront des infrastructures ferroviaires restantes.



Transports

Trains PACA : le Premier ministre annonce l'ouverture de l'enquête publique de la ligne Marseille-Nice

Mardi 28 décembre 2021 à 13:52 - Par Nelly Assénat, France Bleu Provence, France Bleu Azur

📍 Provence-Alpes-Côte d'Azur

Jean Castex confirme l'ouverture de l'enquête publique sur le projet de la ligne nouvelle Provence Côte d'Azur, qui débutera le 17 janvier prochain pour une durée de six semaines.



Un TER Marseille-Nice © Maxppp - FRANCK PENNANT

Le Premier ministre Jean Castex confirme ce mardi l'ouverture de l'enquête d'utilité publique sur les phases 1 et 2 du projet de la **Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur**, à partir du **17 janvier et jusqu'au 28 février 2022**. C'est une nouvelle étape après la concertation publique sur ce projet, où les usagers pouvaient déjà donner leur avis et qui s'est terminée le 16 août dernier. Dans cette nouvelle phase d'enquête publique, c'est le projet complet qui est présenté et durant laquelle les usagers par exemple peuvent faire des observations et des propositions.

Ce projet ferroviaire LNPCA vise à « désaturer les nœuds ferroviaires de Marseille, Toulon, Nice », avec à terme une liaison plus fluide entre Marseille et Nice : davantage de régularité, des fréquences renforcées et des temps de parcours diminués. Elle a également pour objectif l'amélioration des conditions d'exploitation et de robustesse du réseau existant (phases 1 et 2).



La phase 1 dont les travaux débuteront dès 2023 (et mise en service en 2030) prévoit :

- la réalisation de la gare TGV de Nice Aéroport à quatre voies à quai
- des aménagements pour le RER toulonnais,
- le réaménagement du plateau de la gare de Marseille-Saint-Charles et des voies des faisceaux Est et Ouest qui y convergent.

La phase 2 mènera à des aménagements entre Cannes et Nice de la navette azurienne et de la traversée ferroviaire souterraine de Marseille. Elle démarrera en 2027 pour une mise en service d'ici l'horizon 2035.

A ce stade, le coût cumulé des phases 1 et 2 est estimé à près de 3,5 milliards d'euros, financés à 40% par l'Etat et 40% les collectivités locales, avec une hypothèse de financement européen de 20%.



Nelly Assénat
France Bleu Provence





FRANCE BLEU PROVENCE JOURNAL DE 18H00 – Le 28/12/2021 – 18:05:45
Journaliste

L'enquête publique sur la nouvelle liaison ferroviaire Marseille-Nice va commencer le 17 janvier...

Christophe VAN VEEN

Annnonce de Matignon qui s'implique dans ce dossier. Deux phases de travaux pour un coût de 3 milliards et demi d'euros avec notamment la création d'un RER toulonnais, et le percement d'un tunnel sous Marseille. Preuve que Jean Castex ne parle pas que du Covid. Le Premier ministre a choisi France Bleu Provence pour assumer ce qu'il appelle un coup d'accélérateur d'un projet titanesque...

Jean CASTEX, Premier ministre

Incontestablement qu'un coup d'accélérateur que je revendique. Vraiment puisqu'on va créer une société de la Ligne nouvelle Provence Côte d'Azur, qu'un accord politique on va dire pour rendre irréversible ce problème. Mon souci c'est, voilà, de donner vraiment de l'espoir, de donner des perspectives avec des choses concrètes et un calendrier désormais fixé. Je suis un homme du Sud, je vois ces problématiques à la fois du transport du quotidien et du désenclavement qui concourent aussi au développement économique. Tout le rapport des choses c'est de concilier la transition écologique et le développement économique.

Christophe VAN VEEN

Et l'aboutissement de ces deux premières phases, si tout va bien, ce sera vers 2035.



Coup d'accélérateur sur la ligne nouvelle

L'enquête d'utilité publique se fera du 17 janvier au 28 février

/PHOTO ARCHIVES LP

Aménager le territoire. Pour Jean Castex qui hier a confirmé l'objectif de la tenue d'une enquête d'utilité publique à propos du projet de construction de la ligne nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA) appelée à desservir les métropoles de Marseille, Toulon et de la Côte d'Azur, il s'agit là d'une décision certes "politique", mais aussi "d'une marque de considération pour le territoire". Il le dit dans l'entretien accordé à *La Provence* (voir ci-dessous), indiquant que le moment est venu d'accélérer. En raison de l'approche de l'élection présidentielle, mais aussi parce que dans le Sud, le rail n'en peut plus. L'actuel axe Marseille-Toulon-Nice

réalisé au XIX^e siècle est saturé et la montée en puissance des transports du quotidien, impulsée par la Région Sud pour réduire la part de la route, impose une totale refonte. D'où dans un premier temps, le projet d'une ligne à grande vitesse qui aurait été dans le prolongement de la ligne TGV Méditerranée. Abandonné devant la force des oppositions, des atteintes aux paysages et à l'environnement, en raison également d'un coût jugé pharaonique, lui a succédé, à compter de 2009, le projet, bien plus prudent dans ses modalités d'exécution et structurant, de la LNPCA. Son ambition: certes accélérer la vitesse de circulation des trains - sans généraliser la très

grande vitesse -, mais surtout améliorer leur fréquence et servir la régularité des transports. Le tout sur fond d'ouverture à la concurrence.

Plutôt que d'étudier et de concevoir en un seul paquet le projet dans une région marquée par sa diversité, la démarche retenue a été celle d'une concertation plus segmentée rattachée à des phases. Quatre au total. Les deux premières, 1 et 2, auxquelles s'attache l'enquête d'utilité publique qui va s'ouvrir le 17 janvier et se poursuivre jusqu'au 28 février, ciblent Marseille, Toulon et la Côte d'Azur. Avec pour priorités de désaturer les nœuds ferroviaires. Dont celui de Marseille qui verra un réaménagement complet du pla-

teau de la gare Saint-Charles et des faisceaux de voies qui y convergent. S'ajoutent la réalisation de la gare TGV de Nice Côte-d'Azur et des aménagements pour un RER à Toulon. Les travaux débiteront dès 2023 pour une mise en service en 2030. La phase 2 ciblera pour sa part la traversée souterraine de Marseille, ainsi que des aménagements entre Cannes et Nice d'une navette azurée. Les travaux débiteront à compter de 2027 pour une mise en service à l'horizon 2035. Coût de ces deux phases: 3,5 milliards d'euros. Une simple étape, car devront suivre deux autres phases qui porteront sur une nouvelle infrastructure. Quand?

J.-L.C.

Jean Castex: "Nous rendons irréversible le projet"

Vous venez de donner le feu vert à l'ouverture de l'enquête d'utilité publique pour le projet de la ligne nouvelle Provence-Côte d'Azur. Voici qui marque donc la fin d'un long périple depuis l'abandon de la ligne à grande vitesse, en passant par les études et concertations qui conduisent à la LNPCA. Le temps d'une accélération est venu?

Oui et j'ai vraiment tenu à lancer ce dossier pour montrer que si la gestion de la crise sanitaire me demande beaucoup de temps, elle ne me détourne pas d'autres sujets qui ouvrent des perspectives au pays et impactent concrètement le quotidien des Français, en apportant des espérances à nos concitoyens. Alors oui, le temps est venu pour une accélération de ce projet comme pour d'autres. Je fais référence à la ligne entre Bordeaux et Toulouse, ou encore à la section ferroviaire appelée à relier Montpellier à Perpignan. Le gouvernement, à la demande du président de la République, a souhaité donner un coup d'accélérateur à ces projets pour améliorer les temps de parcours. Il y a deux raisons à cela: la première correspond à cette idée que nous devons concilier le développement économique et la transition écologique, en affirmant que le train est clairement une priorité et clairement une question de bon sens. C'est d'ailleurs ce que j'avais déjà expliqué lorsque j'avais rouvert le train de nuit Paris-Nice en mai dernier, ou lorsque j'ai relancé en octobre, après deux ans d'interruption, le train de primeurs entre Perpignan et Rungis. Ces réalisations concrétisent nos engagements en matière de développement durable.

Et la seconde raison?

J'y viens. Je suis un homme du Sud et je pense qu'il faut aussi montrer que ce Sud a globalement droit à la perspective de la grande vitesse. C'est une question d'aménagement du territoire, qui est une notion à laquelle je tiens beaucoup. Et cela va de pair avec la transition écologique. Mais dans ce dossier de la ligne nouvelle Provence-Côte d'Azur, il s'agit

aussi d'améliorer l'offre de transports du quotidien. C'est d'ailleurs pour cela qu'au-delà des phases 1 et 2, sur lesquelles va porter l'enquête d'utilité publique qui s'ouvrira le 17 janvier, il est aussi prévu deux phases ultérieures portant sur des sections nouvelles accueillant cette ligne grande vitesse.

Là nous en sommes au début du projet, il s'agira donc de désaturer les nœuds de Marseille, Toulon et de la Côte d'Azur...

Oui, car l'objectif premier est bien, comme je vous l'ai dit, de répondre d'une part aux besoins des transports du quotidien des aires métropolitaines, mais aussi, d'autre part, d'être en mesure d'accélérer, à terme, la vitesse de circulation sur cet axe Marseille-Nice. La phase 2 qui inclut la desserte souterraine de la gare Saint Charles à Marseille et vise à la désenclaver, va notamment servir cet objectif de circulation plus rapide.

"Mon boulot, c'est de favoriser les consensus, d'avancer, de prendre des décisions."

Ce dossier a été facile à "accélérer"?

Ce que je constate - et je m'en réjouis aussi - c'est que les collectivités territoriales qui vont tout de même apporter 40% du financement des deux premières phases, dont le montant est évalué à 3,5 milliards d'euros, se sont mises d'accord. Et je tiens à le saluer publiquement, en commençant par la Région et son président, Renaud Muselier. Il y a tout un historique que je n'ignore pas - votre première question y fait référence -, il y a eu des discussions, mais ce que je retiens, c'est qu'aujourd'hui nous passons à la phase opérationnelle avec une enquête publique qui s'ouvre donc le 17 janvier et durera jusqu'au 28 février. Par ailleurs, nous sommes aussi en train de boucler l'aspect juridique en portant la création d'un établissement



Le Premier ministre Jean Castex.

/PHOTO VALÉRIE VREL

public local. Tout cela montre que le consensus existe en politique. Maintenant, place à l'action.

Cela veut dire que le financement des phases 1 et 2 est bouclé...

Absolument, pour un montant de 3,5 milliards.

Vous avez parlé de la constitution d'un établissement public local dont il est dit qu'il percevra une fiscalité locale pour financer. Cela veut dire que nous Provençaux, allons devoir mettre la main à la poche?

"Nous Provençaux", dites-vous... Mais c'est aussi le cas pour les autres chantiers dont je vous ai parlé précédemment et cela se verra dans la loi de finances pour 2022 pour ce qui concerne la ligne du Sud-Ouest. En ce qui concerne la nature des ressources fiscales prévues et attendues par la Région qui est cheffe de file du groupe de financement, c'est à elle de les identifier. Ce n'est pas forcément quelque chose qui repose sur le contribuable local. L'identification précise est en cours et il faut que cette étape s'accomplisse au cours de l'année 2022.

Pour une constitution cette même année?

Oui, c'est clair. Cette mise en place se fera d'ailleurs par ordonnance en applica-

tion de l'article 4 de la loi d'orientation des Mobilités (loi LOM). Et je peux vous dire que cette ordonnance qui portera création de l'établissement public local de financement appelé "Société de la ligne nouvelle Provence Côte d'Azur" est actuellement soumise à l'examen du Conseil d'État. Et nous avons l'intention et l'objectif de publier ce texte, de le rendre opposable, avant la date butoir fixée par la loi du 9 avril prochain. Cela signifie que ce projet ne pourra plus être remis en cause, j'y tiens beaucoup. C'est une période durant laquelle je serai Premier ministre et je peux donc m'engager pour cette création.

Pour les phases 3 et 4, où en est-on?

À ce stade, les objectifs sont fixés mais les études et concertations doivent se poursuivre. Il faut bien comprendre qu'en mettant l'accent sur les phases 1 et 2 évoquées, nous rendons en fait irréversible le projet de la ligne nouvelle. Si nous avions attendu que toutes les phases soient expertisées totalement, on y serait toujours et le projet serait encore au point mort. Là au moins, il n'est pas possible de se servir du motif de l'inachèvement des études des phases 3 et 4 pour prétexter un désengagement des phases 1 et 2. C'est le sens politique de cette décision qui nous permet de démarrer très concrètement le projet et ce, dès à présent.

Cela veut dire que ce dossier a été particulièrement complexe?

C'est toujours très complexe, avec des procédures et des contestations. C'est la démocratie. Il faut écouter, s'adapter et enfin décider. Mon boulot, c'est de favoriser les consensus, d'avancer et de prendre des décisions, mais aussi de débloquer les arcanes. Rien n'est pire que de ne pas donner de perspectives. C'est pour cela que je m'en suis directement mêlé! Et pour moi, c'est aussi une marque de considération concrète à l'égard des territoires et de leurs habitants.

Recueilli par Jean-Luc CROZEL



Jean Castex : "Nous rendons irréversible le projet"

Vous venez de donner le feu vert à l'ouverture de l'enquête d'utilité publique pour le projet de la ligne nouvelle Provence-Côte d'Azur. Voici qui marque donc la fin d'un long périple depuis l'abandon de la ligne à grande vitesse, en passant par les études et concertations qui conduisent à la LNCPA. Le temps d'une accélération est venu?

Oui et j'ai vraiment tenu à lancer ce dossier pour montrer que si la gestion de la crise sanitaire me demande beaucoup de temps, elle ne me détourne pas d'autres sujets qui ouvrent des perspectives au pays et impactent concrètement le quotidien des Français, en apportant des espérances à nos concitoyens. Alors oui, le temps est venu pour une accélération de ce projet comme pour d'autres. Je fais référence à la ligne entre Bordeaux et Toulouse, ou encore à la section ferroviaire appelée à relier Montpellier à Perpignan. Le gouvernement, à la demande du président de la République, a souhaité donner un coup d'accélérateur à ces projets pour améliorer les temps de parcours. Il y a deux raisons à cela: la première correspond à cette idée que nous devons concilier le développement économique et la transition écologique, en affirmant que le train est clairement une priorité et clairement une question de bon sens. C'est d'ailleurs ce que j'avais déjà expliqué lorsque j'avais rouvert le train de nuit Paris-Nice en mai dernier, ou lorsque j'ai relancé en octobre, après deux ans d'interruption, le train de premiers entre Perpignan et Rungis. Ces

réalisations concrétisent nos engagements en matière de développement durable.

Et la seconde raison ?

J'y viens. Je suis un homme du Sud et je pense qu'il faut aussi montrer que ce Sud a globalement droit à la perspective de la grande vitesse. C'est une question d'aménagement du territoire, qui est une notion à laquelle je tiens beaucoup. Et cela va de pair avec la transition écologique. Mais dans ce dossier de la ligne nouvelle Provence-Côte d'Azur, il s'agit aussi d'améliorer l'offre de transports du quotidien. C'est d'ailleurs pour cela qu'au-delà des phases 1 et 2, sur lesquelles va porter l'enquête d'utilité publique qui s'ouvrira le 17 janvier, il est aussi prévu deux phases ultérieures portant sur des sections nouvelles accueillant cette ligne grande vitesse.

Là nous en sommes au début du projet, il s'agira donc de désaturer les noeuds de Marseille, Toulon et de la Côte d'Azur...

Oui, car l'objectif premier est bien, comme je vous l'ai dit, de répondre d'une part aux besoins des transports du quotidien des aires métropolitaines, mais aussi, d'autre part, d'être en mesure d'accélérer, à terme, la vitesse de circulation sur cet axe Marseille-Nice. La phase 2 qui inclut la desserte souterraine de la gare Saint Charles à Marseille et vise à la désenclaver, va notamment servir cet objectif de circulation plus rapide.

Ce dossier a été facile à "accélérer" ?

Ce que je constate - et je m'en réjouis aussi - c'est que les collectivités territoriales qui vont tout de même apporter 40 % du financement des deux premières phases, dont le montant est évalué à 3,5 milliards d'euros, se sont mises d'accord. Et je tiens à le saluer publiquement, en commençant par la Région et son président, Renaud Muselier. Il y a tout un historique que je n'ignore pas - votre première question y fait référence -, il y a eu des discussions, mais ce que je retiens, c'est qu'aujourd'hui nous passons à la phase opérationnelle avec une enquête publique qui s'ouvre donc le 17 janvier et durera jusqu'au 28 février. Par ailleurs, nous sommes aussi en train de boucler l'aspect juridique en portant la création d'un établissement public local. Tout cela montre que le consensus existe en politique. Maintenant, place à l'action.



Le Premier ministre Jean Castex. Photo : /

Cela veut dire que le financement des phases 1 et 2 est bouclé...

Absolument, pour un montant de 3,5 milliards.

Vous avez parlé de la constitution d'un établissement public local dont il est dit qu'il percevra une fiscalité locale pour financer. Cela veut dire que nous Provençaux, allons devoir mettre la main à la poche ?

"Nous Provençaux", dites-vous... Mais c'est aussi le cas pour les autres chantiers dont je vous ai parlé précédemment et cela se verra dans la loi de finances pour 2022 pour ce qui concerne la ligne du Sud-Ouest. En ce qui concerne la nature des ressources fiscales prévues et attendues par la Région qui est cheffe de file du groupe de financement, c'est à elle de les identifier. Ce n'est pas forcément quelque chose qui repose sur le contribuable local. L'identification précise est en cours et il faut que cette étape s'accomplisse au cours de l'année 2022.

Pour une constitution cette même année ?

Oui, c'est clair. Cette mise en place se fera d'ailleurs par ordonnance en

application de l'article 4 de la loi d'orientation des Mobilités (loi LOM). Et je peux vous dire que cette ordonnance qui portera création de l'établissement public local de financement appelé "Société de la ligne nouvelle Provence Côte d'Azur" est actuellement soumise à l'examen du Conseil d'État. Et nous avons l'intention et l'objectif de publier ce texte, de le rendre opposable, avant la date butoir fixée par la loi du 9 avril prochain. Cela signifie que ce projet ne pourra plus être remis en cause, j'y tiens beaucoup. C'est une période durant laquelle je serai Premier ministre et je peux donc m'engager pour cette création.

Pour les phases 3 et 4, où en est-on ?

À ce stade, les objectifs sont fixés mais les études et concertations doivent se poursuivre. Il faut bien comprendre qu'en mettant l'accent sur les phases 1 et 2 évoquées, nous rendons en fait irréversible le projet de la ligne nouvelle. Si nous avions attendu que toutes les phases soient

expertisées totalement, on y serait toujours et le projet serait encore au point mort. Là au moins, il n'est pas possible de se servir du motif de l'inachèvement des études des phases 3 et 4 pour prétexter un désengagement des phases 1 et 2. C'est le sens politique de cette décision qui nous permet de démarrer très concrètement le projet et ce, dès à présent.

Cela veut dire que ce dossier a été particulièrement complexe ?

C'est toujours très complexe, avec des procédures et des contestations. C'est la démocratie. Il faut écouter, s'adapter et enfin décider. Mon boulot, c'est de favoriser les consensus, d'avancer et de prendre des décisions, mais aussi de débloquer les arcanes. Rien n'est pire que de ne pas donner de perspectives. C'est pour cela que je m'en suis directement mêlé ! Et pour moi, c'est aussi une marque de considération concrète à l'égard des territoires et de leurs habitants. ■

par Jean-Luc Crozel



PROVENCE

Ligne nouvelle : l'enquête publique bientôt lancée

MOBILITÉS

Les phases 1 et 2 du projet ferroviaire de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA) feront l'objet d'une enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP). Elle se déroulera du 17 janvier au 28 février 2022.

Le feu vert a été donné par Matignon le 28 décembre et aussitôt suivi par un arrêté du préfet de la région Paca. Celui-ci prescrit l'enquête publique et donne les dates de son déroulement.

Les deux premières phases de ce projet visent, selon Matignon, la « désaturation des nœuds ferroviaires de Marseille, Toulon, Nice et de la Côte d'Azur pour répondre aux besoins liés aux transports du quotidien de ces aires métropolitaines, en améliorant la régularité et la fréquence des circulations ». Concrètement, il s'agit d'un schéma directeur de 25 opérations entre Marseille et Vintimille pour rendre nouvelle la ligne existante, « en dénivellant les bifurcations et en créant des installations pour les terminus des RER de chaque département ».

Un financement à parité

La ligne existante Marseille-Vintimille sera également correctement reliée au reste du réseau national avec une nouvelle traversée souterraine sous la gare Saint-Charles de Marseille comprenant une nouvelle gare dont l'ouverture est envisagée d'« ici 2035 ». Des réalisations qui concernent aussi des aménagements entre Cannes et Nice ainsi que la gare TGV de Nice Saint-Augustin ou encore l'ouver-



Les phases 1 et 2 commencent à Marseille avec la réorganisation du plateau Saint Charles et la gare souterraine. PHOTO ARAM KARIM

ture d'un RER à Toulon.

Les travaux de la phase 1 débuteront, selon le calendrier ministériel, dès 2023 et prévoient une mise en service en 2030. Ceux de la phase 2, démarreront en 2027 pour se terminer à l'horizon 2035.

L'État s'engage à financer à parité avec les collectivités territoriales* ces deux premières phases, dont le coût cumulé est estimé à un peu plus de 3,5 milliards d'euros, à hauteur de 40 % chacun avec l'hypothèse d'un financement européen de 20 %. Un établissement public local dé-

nommé « Société de la Ligne nouvelle Provence Côte d'Azur » va être créé, à la demande des collectivités, afin de percevoir une fiscalité locale dédiée au financement du projet.

M.C.

*Région Sud, Bouches-du-Rhône, Alpes-Maritimes, Var, métropoles Aix Marseille Provence, Nice Côte d'Azur, Toulon Provence Méditerranée, communautés d'agglomération de Cannes Pays de Lérins, Dracénie Provence Verdon et du Pays de Grasse.

« Ce projet est plus que nécessaire »



Alain Patouillard, président de l'association développement, environnement, Provence Azur avec le rail et le train (Départ), réagit à l'annonce de l'ouverture de l'enquête publique.

La Marseillaise : Comment réagissez-vous à cette annonce du lancement prochain de l'enquête publique concernant la phase 1 et 2 du projet LNPCA ?

A.P. : On est satisfait, bien entendu. Depuis 2001 on se bat pour avoir cette ligne. C'est une bonne avancée mais il ne faut pas que cela fasse oublier qu'il y a aussi les phases 3 et 4, c'est-à-dire les sections de lignes nouvelles entre Marseille et Nice. On a les moyens, financiers mais aussi techniques pour commencer, à partir de l'année prochaine, toutes les études qui détermineront comment vont être réalisées les phases 3 et 4.

Êtes-vous satisfait également de la réactivation du conseil d'orientation des infrastructures (COI) ?

A.P. : Ce conseil avait été créé, à

l'époque, pour éclairer le gouvernement sur la politique des investissements pour la mobilité. Il a été mis à l'arrêt par le président de la République actuel qui ne voulait pas de « grands projets mobilité ». Le conseil vient d'être réactivé et c'est une bonne chose.

De quelle manière votre association va-t-elle être impliquée dans ce projet ?

A.P. : Notre implication est qu'on est là, depuis 2001, et qu'on se bat depuis 20 ans pour que ce projet voie le jour. On est une association qui regroupe des personnes d'horizons différents et qui pensent que ce projet est plus que nécessaire surtout lorsqu'on pense à l'état de notre planète actuellement. Aujourd'hui on continue à suivre la logique de développement d'un projet.

Propos recueillis par M.C.



Provence Côte d'Azur : la Ligne nouvelle sur les rails

Jean Castex a confirmé hier l'objectif de tenue de l'enquête d'utilité publique sur les phases 1 et 2 du projet LNPCA (Ligne nouvelle Provence Côte d'Azur) du 17 janvier au 28 février 2022. Le préfet de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur a pris un arrêté en ce sens. Elle a été conçue pour améliorer la régularité, la fréquence et les temps de parcours des trains dans la région.

Elle vise dans un premier temps à désaturer les nœuds ferroviaires de Marseille, de Toulon et de la Côte d'Azur pour répondre aux besoins de transports du quotidien. Elle a aussi pour objectif l'amélioration des conditions d'exploitation et de ro-

bustesse du réseau existant (phases 1 et 2).

La phase 1 prévoit la réalisation : de la gare TGV de Nice Aéroport à 4 voies à quai, des aménagements du RER toulonnais, du réaménagement du plateau de la gare de Marseille-Saint-Charles et des voies des faisceaux Est et Ouest qui y convergent. Les travaux se dérouleront entre 2023 et 2030.

La phase 2 mènera à des aménagements entre Cannes et Nice de la navette azurée et de la traversée ferroviaire souterraine de Marseille. Elle démarrera en 2027 pour une mise en service d'ici l'horizon 2035.

Dans un second temps, la ligne LNPCA ambitionne de développer de nouvelles infrastructures ferroviaires pour améliorer les liaisons au sein de la région Paca et contribuer à la construction d'un arc ferroviaire méditerranéen (phases 3 et 4).

À ce stade, le coût cumulé des phases 1 et 2 est estimé à près de 3,5 milliards.



Grand Sud

Ligne nouvelle Paca : l'enquête publique confirmée par Castex



La ligne nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA) a pour but premier de désaturer les nœuds ferroviaires.

(Photo R. M.)

Le Premier ministre a confirmé l'objectif de tenue de l'enquête d'utilité publique sur les phases 1 et 2 du projet LNPCA du 17 janvier au 28 février 2022.

Cette nouvelle ligne est conçue pour améliorer la régularité, la fréquence et les temps de parcours des trains dans la région.

Le préfet de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur a pris un arrêté prescrivant l'enquête publique et donnant les dates du déroulement de l'enquête.

Pour rappel, la ligne nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA) vise dans un premier temps à désaturer les nœuds ferroviaires de Marseille, de Toulon et de la Côte d'Azur pour répondre aux besoins de transports du quotidien de ces aires métropolitaines.

Deux premières phases

Elle a également pour objectif l'amélioration des conditions d'exploitation et de robustesse du réseau existant (phases 1 et 2).

La décision ministérielle du 7 juin 2021 a confirmé la réalisation en phase 1 :

■ De la gare TGV de Nice Aéroport à 4 voies à quai.

■ Des aménagements du RER toulonnais.

■ Du réaménagement du plateau de la gare de Marseille-Saint-Charles et des voies des faisceaux Est et Ouest qui y convergent.

La phase 1 verra ses travaux débiter dès 2023 et devrait être mise en service d'ici 2030.

La phase 2 mènera à des aménagements entre Cannes et Nice de la navette azurienne et de la traversée ferroviaire souterraine de Marseille.

Elle démarrera en 2027 pour une mise en service d'ici l'horizon 2035.

Dans un second temps, la

ligne LNPCA ambitionne de développer de nouvelles infrastructures ferroviaires pour améliorer les liaisons au sein de la région PACA et contribuer à la construction d'un arc ferroviaire méditerranéen et à la cohésion territoriale régionale (phases 3 et 4).

À ce stade, le coût cumulé des phases 1 et 2 est estimé à près de 3,5 Mds .

Les modalités de financement du projet des phases 1 & 2 de la LNPCA ont fait l'objet d'une analyse approfondie dans le cadre d'un groupe de travail État-collectivités-SNCF tout au long de l'année 2021 aboutissant à la validation d'un protocole d'intention de financement entre les parties prenantes : parité entre l'État et les collectivités, à hauteur de 40 % chacun (soit 1,4 Mds chacun), ainsi qu'une hypothèse de financement européen de 20 %.

Accélération de l'ordonnance

Les discussions ont également abouti à la rédaction d'un projet d'ordonnance, en application de l'article 4 de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) permettant la création d'un établissement public local (EPL), dénommé « Société de la Ligne nouvelle Provence Côte d'Azur ».

À la demande des collectivités, cet établissement pourra percevoir une fiscalité locale dédiée au financement du projet, afin de faciliter sa réalisation.

Cette ordonnance est actuellement examinée par le Conseil d'État, en vue d'une adoption au printemps 2022.

L'accélération de cette ordonnance a été décidée conjointement par le Premier ministre et les collectivités locales concernées, notamment la Région PACA.

PROVENCE

Ligne nouvelle : 3,5 milliards d'euros pour une sortie du tunnel

MARSEILLE

Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué chargé des Transports, était à Marseille ce lundi pour signer le protocole de financement de la Ligne nouvelle Provence-Côte d'Azur (LNPCA). D'un montant de 3,5 milliards d'euros, il permettra de désaturer les liaisons ferroviaires entre Marseille et Nice.

Après des années d'attente, et de coups d'arrêts, la Ligne nouvelle Provence-Côte d'Azur (LNPCA) est désormais sur les rails.

Au lendemain de la fin de l'enquête publique, Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué chargé des Transports, est venu signer en personne ce lundi à l'hôtel de région le protocole de financement relatif à la ligne nouvelle Provence Côte d'Azur avec SNCF et collectivités territoriales. Ce protocole permet d'entrevoir la sortie du tunnel en augmentant l'offre ferroviaire, tout en diminuant de 15 à 20 minutes les temps de parcours des trains dans une région dévorée par le trafic automobile, de créer une gare souterraine à Marseille Saint-Charles et une gare TER / TGV à Nice-Aéroport, un réseau express métropolitain autour de Toulon. Mais aussi de dégager des capacités ferroviaires pour le fret et des sillons rapides sur l'axe Marseille-Vintimille. Bref, améliorer la régularité, la fréquence et les temps de parcours des trains.



Renaud Muselier, président de la Région Sud, et Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué chargé des Transports, signent le protocole de financement de la Ligne nouvelle Provence Côte d'Azur. PHOTO C.W.

Un projet titanesque dont seulement les deux premières phases sont actées. Et dont le financement, estimé à 3,55 milliards d'euros, est aujourd'hui entré dans le concret. Dans l'accord signé entre le gouvernement et des collectivités locales : 40 % de la somme (1,38 milliard) seront apportés par l'État et 40 % (1,38 milliard) par les collectivités, les 20 % (692 millions d'euros) restants provenant de l'Europe.

Un établissement public local baptisé « Société de la Ligne nouvelle Provence Côte d'Azur » va être créé à la demande des

collectivités afin de percevoir une fiscalité locale dédiée au financement du projet.

Premiers travaux en 2023

Renaud Muselier (DVD), président de région qui avait été le premier président de région à s'engager sur la voie de l'ouverture à la concurrence des TER (deux lignes sont livrées aux mains du privé) a parlé de projet « fédérateur, exemplaire et utile ». Pendant les quatre ans de phase préparatoire dont la Région a été le chef de file, la collectivité a financé des études et même organisé l'enquête publique. « Nous

n'avons pas pris de retard, malgré la crise sanitaire et les élections tous les ans », s'est félicité Renaud Muselier qui veut atteindre la neutralité carbone d'ici 2050. Martine Vassal, présidente LR de la Métropole Aix-Marseille reconnaît que cette LNPCA « n'a pas été un long fleuve tranquille ». « Nous l'avons rêvée il y a longtemps, nous avons hâte d'être en 2035 pour prendre ce nouveau mode de transport », affirme-t-elle.

Alors que la première phase de travaux est prévue pour fin 2023, Jean-Baptiste Djebbari a indiqué qu'après une pause sur

Deux jours de visite

Pour sa deuxième journée de déplacement, Jean-Baptiste Djebbari se rendra ce mardi matin sur le port d'Arles pour y dévoiler plusieurs initiatives en faveur du transport fluvial. En fin de matinée, retour à Marseille où il assistera à la cérémonie de la pose de la première pierre de Tangram, le Centre de formation pour le Transport et la Logistique de CMA CGM. Il tiendra par la suite un Conseil pour la recherche aéronautique civile (Corac) sur le site d'Airbus Helicopters à Marignane, où il assistera à la présentation du Flight Lab : un laboratoire volant pour tester les innovations pour les hélicoptères du futur et les taxis volants. Lui sera aussi présenté l'hélicoptère H225.

le réseau grande vitesse, ce chantier des lignes nouvelles est un acte majeur qui rendra un grand service aux usagers. « Ilya eu des débats, le public été largement éclairé, des rapports d'autorité environnementale, la démocratie locale s'est exprimée et chacun pourra juger sur pièce », a-t-il assuré, tout en saluant au passage l'exemplarité de la Région en ce qui concerne l'ouverture à la concurrence des TER. Un sacré signal à un peu plus d'un mois de la présidentielle.

Catherine Walgenitz

Ligne nouvelle : Attac veut débattre sur le ferroviaire

TRANSPORTS

« Quels chemins de fer pour notre région ? », se demande l'association altermondialiste qui organise une rencontre ce mardi à Marseille.

Le train est parmi les transports terrestres les moins nocifs pour le climat. Nous voulons une réflexion sur ce mode de transport comme alternative prioritaire aux autres », explique Joël Martine, membre du groupe climat et transition du comité Attac de Marseille.

L'association altermondialiste organise ce mardi à 18h30 une réunion d'information et de débat* sur le ferroviaire comme alternative durable aux voitures, aux camions et aux avions. « Pour nous l'enquête publique est l'occasion pour que ce débat ait lieu », précise Joël Martine, en référence à l'enquête publique sur le projet de la Ligne Nouvelle Nice-Marseille, ouverte jusqu'au 28 février.

« C'est aussi en lien avec notre mobilisation contre les projets d'extension des aéroports de Marignane et de Nice. L'avion est le pire des transports sur le plan des gaz à effet de serre. Nous pensons qu'il serait mieux de mettre l'argent public dans

le développement des transports publics et en particulier des lignes de train », poursuit Joël Martine. Mais l'association ne se positionne pas fermement pour ou contre le projet de nouvelle ligne, elle note cependant l'importance de « l'articulation entre les lignes à grande vitesse et l'amélioration des petites lignes de proximité ».

Pas d'impasse sur l'urgence climatique

De plus, Attac souhaite que ce débat ait lieu avec des associations locales. « C'est pour cela que nous avons invité Stéphane Coppey, un représentant de France nature environnement [et de nosTER Paca Ndlr]. Il faut aborder les effets qu'aura le train sur l'environnement immédiat des habitants », explique Joël Martine. Pierre Lémery, le second intervenant, est membre d'Attac, cheminot et ancien responsable transport à la Région.

Cette réunion s'inscrit aussi dans la perspective de marches nationales pour le climat, avec un message clair : « Pas d'impasse sur l'urgence climatique dans la campagne présidentielle ».

Nikita Guerrieri

*Local de Solidaires, au 29, boulevard Longchamp à Marseille (1^{er}).
Entrée libre.

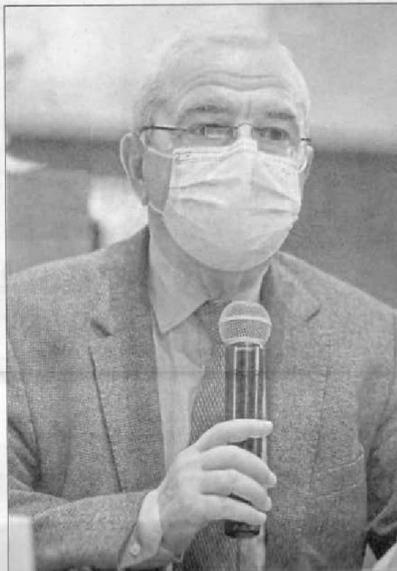
Ligne nouvelle : les débats vont toujours bon train...

Conseil communautaire Le projet ferroviaire continue d'alimenter les discussions entre les élus. Michèle Muratore voit d'un mauvais œil l'adhésion financière de l'agglomération.

Mener grand train ? Ce serait un comble en la matière... Montant au créneau lors du dernier conseil communautaire, l'élue Michèle Muratore a joué son rôle d'opposante sur le nouveau volet de la Ligne nouvelle. Dans son viseur ? L'établissement public local que la Communauté d'agglomération Sophia Antipolis compte rallier : « Ce "machin" va générer des frais [...] » Y voyant également une ouverture aux crédits du privé, la représentante de la Gauche solidaire, écologique et démocratique s'inquiète de la « mise à mal » de « la notion de service public ». Interrogeant le financement des opérations à venir pour permettre une plus grande fréquence des TER dans le département, elle s'inquiète du risque de spéculation induit par les « gares et l'immobilier associé ». Devant l'urgence reconnue par tous du développement de solutions pour les déplacements du quotidien, la conseillère explicite son vote contre : « Quand vous nous proposez une véritable amélioration en ce sens, je voterai pour. »

« L'argent magique n'existe pas »

Rappelant ses réticences déjà exprimées précédemment au sujet



Le président Jean Leonetti a défendu l'adhésion de l'agglomération à l'établissement public local face à l'élue d'opposition Michèle Muratore, représentant la Gauche solidaire, écologique et démocratique.

chantier donnant dans la longueur, le président de la Casa Jean Leonetti réitère : « Nous avons considéré comme inacceptable la réalisation des travaux chez nous pour

de l'amélioration dans le quotidien plutôt que des gares TGV partout. » Concernant les moyens de financement de ce projet XXL, le maire d'Antibes résume : « Il y a le privé

de financer avec les usagers ou les contribuables. Madame Muratore, l'argent magique n'existe pas. » Quoi qu'il en soit, le président ne compte pas faire machine arrière



public local : « On cotise pour participer à l'élaboration du projet et avoir droit à la parole. Évidemment le coût diffère pour les villes demandant une rénovation de gare, ce qui n'est pas notre cas. »

Selon lui, cette place à la table permettrait d'accélérer le processus : « On peut accentuer l'offre TER et aboutir à un projet en 2029. » À savoir : six TER par heure. À terme, la Casa envisage plus d'un doublement de la fréquentation des usagers du train sur son territoire : passant des cinq millions actuels à onze millions une fois la nouvelle desserte effective.

Gare de Sophia en 2050 : « un leurre »

Quid de la gare de Sophia TER-TGV annoncée pour 2050 ? « C'est un leurre, lâche Jean Leonetti, qui affirme : Il n'y en aura pas. Dans trente ans il y aura peut-être un autre moyen de transport à la place. Mais la modernité n'est pas de créer un tunnel entre Cannes et Nice, c'est certain. »

Invitant tout un chacun à participer à l'enquête publique ouverte du 17 janvier au 28 février, le président insiste : « Parfois, à la place d'un projet très cher paraissant inaccessible, il vaut mieux miser sur plus concret, plus réaliste. »

MARGOT DASQUE

« Si on ne fait rien, la LGV traversera notre Provence »

Gens d'ici Didier Cade, président de l'association Stop LGV Sud Sainte Baume, rappelle que le projet de ligne à grande vitesse est toujours d'actualité et revendique l'urgence de s'opposer.

Didier Cade partage sa vie entre Toulon et ses vignes. Il nous reçoit dans le secteur des Olivettes, au Castellet, où se trouve une partie du vignoble familial qu'il exploite avec passion. Et dans l'admiration de ces paysages provençaux qu'il souffrirait de voir traversés, ici ou ailleurs, par un tracé de ligne à grande vitesse (LGV). Car « le projet est toujours sur les rails », alerte celui qui est aussi président du collectif Stop LGV Sud Sainte Baume (1).

morceaux, en quatre phases ; parce que les deux premières phases, prévues pour démarrer en 2023, s'attelleront à améliorer l'existant, un peu ; et parce que les deux dernières, sur la création du tracé LGV en lui-même, paraissent lointaines. Mais le début des travaux, prévus vers 2030, c'est demain ! Et, aussi, parce qu'on a entendu à tort, ici et là, que le projet était abandonné. Mais pas du tout.

Qu'est-ce qui vous dérange tant dans ce projet ?

Il y a d'abord cette obstination à vouloir bétonner et défigurer le paysage sous prétexte de devoir gagner quelques minutes pour relier les métropoles en TGV, alors que le réseau existant, si on l'exploite vraiment, serait largement suffisant. Comme la ligne Carnoules-Gardanne, qui existe mais dont on ne fait rien, alors qu'elle permettrait un contournement de Toulon... Il y a le prix aussi : on parle déjà de 25 milliards d'euros –



(Photo J. P.)

Didier Cade

environnementale, elle-même, pointe des dégâts cachés et non pris en compte dans ce projet : comme le transfert des millions de mètres cubes de terres et de roches extraites du tunnel de Marseille, qui seront répartis sur six communes et notamment Le Beausset. Mais rien n'est chiffré, ni en

termes de coûts financiers, ni en termes de centaines de milliers

de tonnes d'équivalent CO₂ engendrées par le transport. En pleine urgence climatique, que nous, les agriculteurs, constatons tous les jours, c'est inacceptable. Les enjeux financiers ne peuvent pas justifier ça.

Quelles autres conséquences ne seraient, selon vous, pas prises en

compte par SNCF Réseau ? Selon moi et, encore une fois selon l'Autorité environnementale, il y en a beaucoup. En termes géologiques, par exemple, quand il faudra creuser des tunnels, notamment dans des reliefs karstiques abritant potentiellement des grottes, des rivières souterraines. L'impact n'est pas prévu. Et on ne peut pas savoir à l'avance ce qu'on va y trouver... Mais les grands faiseurs ont décidé d'enclencher le projet. Et se disent qu'on verra bien au fur et à mesure...

Envisagez-vous d'attaquer le projet en justice ? Nous déposerons très certainement un recours au Conseil d'État, mais nous allons avant ça tenter de convaincre le commissaire enquêteur, qui tiendra des permanences dans les villes concernées jusqu'au

28 février, de donner un avis défavorable... même si l'État peut passer outre, mais bon, si on ne fait rien... Dans certains coins de France, comme à Bordeaux, certains élus ont eu le courage de s'opposer pourtant... Mais ici, il semble y avoir un consortium politique entre nos grands élus, tous à fond sur ce projet, que ce soit au niveau des métropoles de Nice, Marseille et Toulon, des Départements, de la Région... Tous de la même couleur politique.

Au début, pas mal d'élus locaux vous soutenaient. Qu'en est-il aujourd'hui ? Oui. Et beaucoup s'étaient engagés à l'époque à s'opposer. On les attend...

Que dites-vous aux habitants ? Si on ne fait rien, le projet se fera. D'ici 2050, une ligne à grande vitesse traversera

Bio express

■ **1969** : naissance le 30 janvier à Montpellier, puis il grandit à Paris.

■ **1980** : il s'installe à Saint-Cyr avec sa mère.

■ **1988** : il obtient un BEP agricole viticulture-oenologie à Hyères.

■ **à partir de 1990** : il commence à exploiter des parcelles de vignes, avant de reprendre les terres familiales, 11 ha de vignobles et d'oliviers, réparties entre Saint-Cyr, Le Castellet et La Cadière, dont il s'occupe toujours.

■ **2011** : il participe à la création de l'association Stop LGV Sud Sainte Baume, dont il est président depuis 2012.

notre Provence et ira d'Aubagne à Toulon en passant par les collines à l'arrière du Beausset, descendra en tunnel à partir de Sainte-Anne d'Evoens sous le Croupatier... entre autres dégâts. Avec Stop LGV Sud Sainte Baume, on tâche de déchiffrer et d'expliquer les vrais enjeux de tout ça. Nous avons d'ailleurs lancé une pétition en ligne, qui a déjà obtenu plus de 700 signatures en dix jours (2). Mais il en faut encore, pour donner plus de poids au dossier qu'on remettra à l'issue de l'enquête publique.

RECUEILLI PAR J. P.

1. Le site Internet de l'association : « stoplgsudsaintebaume.jimdo.com »
2. La pétition sur change.org : « Stop au projet de ligne nouvelle en Provence »

Vous repartez au combat. Que se passe-t-il ?

Je n'ai jamais arrêté ! Mais l'enquête publique concernant les phases 1 et 2 du projet se déroule du 17 janvier (aujourd'hui) jusqu'au 28 février. Bien qu'elles concernent la désaturation des nœuds ferroviaires, et notamment des travaux en surface de la gare Saint-Charles et la création du RER toulonnais qui ferait des navettes entre Carnoules et Saint-Cyr, ces phases-là n'en demeurent pas moins le préalable au projet final, bel et bien toujours d'actualité, que SNCF réseau prévoit de concrétiser à travers les phases 3 et 4 : une ligne nouvelle à grande vitesse reliant les métropoles de Paca, de Nice à Marseille.

Comment expliquez-vous alors que le grand mouvement citoyen né en 2011 contre la LGV semble s'être essouffé ?

Parce que le projet LGV global a été découpé en

« Bétonner et défigurer le paysage pour gagner quoi ? Quelques minutes de trajet ? »

et ce seront nos impôts – mais on sait très bien que la note va grimper beaucoup, beaucoup plus.

Pourquoi ?

Parce que – et c'est l'autre problème – ce projet est bidonné. Il a été élaboré sans avoir réalisé les études et les analyses pourtant primordiales. L'Autorité

Coups de cœur locaux et petits secrets

■ Où emmenez-vous quelqu'un qui vient chez nous pour la première fois ?

Avant, j'aurais dit au Beausset Vieux ou à Port d'Alon, mais maintenant que j'habite à Toulon, je les emmènerais au sommet du Faron.

■ S'il fallait changer une chose ici ?

La cogestion des grands choix d'orientation. À travers ce projet, on subit de plein fouet le centralisme parisien, qui consiste à imposer l'aménagement du territoire – comme cette obstination à vouloir aller partout en TGV – sans demander l'avis des gens du secteur... ou alors par des enquêtes biaisées ou orientées. C'est facile de

demander à des gens sur un quai s'ils aimeraient aller plus vite. Ils vont répondre oui. Mais rien sur le coût, les dégâts environnementaux, etc.

■ Une adresse « secrète » ?

La Maison des Quatre Frères, au Beausset. C'est un endroit reculé très beau et méconnu. Mais il faut y aller avant 2035 car si rien n'est fait pour empêcher le projet de ligne à grande vitesse, elle passera juste à côté !

■ Quelle odeur évoque le mieux notre territoire ?

La fleur de vigne.



« Au sommet du Faron, on peut voir d'un côté Le Revest et les collines du Baou des Quatre Oures et, de l'autre, cette superbe rade ! » (Photo V.-m.)

Ça reste entre nous

■ Qu'est-ce qui vous met de bonne humeur ?

Le soleil qui se lève sur nos collines, nos vignes, la mer...

■... et de mauvaise humeur ?

Retrouver des déchets jetés par des automobilistes dans mes vignes en bord de route !

HÔPITAL SAINT-JOSEPH

Des patients s'inquiètent
du vol de leurs dossiers P.6

LES MARIÉS DE L'APOCALYPSE

OPÉRA THÉÂTRE
DU 18 MARS AU 2 AVRIL 2030
theatredescalanes.com
04 91 75 64 59



La Provence

N° 9043

Marseille

Vendredi 18 mai

Ligne nouvelle Marseille-Nice Est-ce que ça vaut vraiment le coût ?

"La Provence" fait le point sur ce projet, pharaonique, entré dans une phase décisive. Des milliards d'euros devraient être investis pour une livraison vers 2050. Les opposants ne désarment pas P.2 & 3



FC Bâle 1 - 2 Marseille
Football Ligue Europa Conférence, 8^e de finale retour (Aller 1 - 2)

L'OM au rendez-vous des quarts

/PHOTO FRÉDÉRIC SPEICH P.26 & 27

M'ENFIN.!



BANDE DESSINÉE
Gaston Lagaffe est de retour! P.V



Euromed fait son show à Cannes

La Métropole et ses partenaires étaient au Marché international des professionnels de l'immobilier (Mipim) en recherche d'investisseurs. Explications. /PHOTO IMPACT COMMUNICATION & DESIGN P.5

SALAIRES P.4
Les syndicats plus motivés que jamais

CAPITAINE-GÈZE P.6
1 800 cartouches et 8 000 euros saisis

LÉGISLATION P.8
Haro sur les chauffards des mers

PRÉSIDENTIELLE P.III
L'école et la santé, priorités de Macron

AUTONOMIE P.IV
En Corse, Darmanin marche sur des œufs

TÉMOIGNAGES P.VIII
Ukraine : deux Provençaux en enfer

MUSIQUE ENTRETIEN

Kungs: "Faire danser me rend heureux" P.35



/PHOTO NICOLAS VAL LAURI

PASINO GRAND

NO PASS' TU PASSES

Plus besoin de pass vaccinal pour accéder au Pasino GRAND !

PASINOGRAND
*No pass = sans pass. SOCIÉTÉ DU CASINO MUNICIPAL D'AIIX THERMAL, SA 2160 000 € 21 avenue de l'Europe 13090 Aix-en-Provence, 051 620 785 RCS AIX-EN-PROVENCE

ARTOUCHE Casino • Jeux du futur • Events • Spectacles • Restaurant

JOUER COMPORTE DES RISQUES : ENDETTEMENT, DÉPENDANCE... APPELÉZ LE 09-74-75-13-13 (APPEL NON SURTAXÉ).

Ligne Nouvelle : la facture fait grincer quelques dents

Le **Pays de Grasse** a signé un protocole d'intention relatif au financement de la future ligne ferroviaire. Il est appelé à contribuer à hauteur de 4,44 M€. Un montant qui fait réagir...

Avant les travaux, on parle facture. Et celle-ci s'annonce un peu salée pour l'agglomération du Pays de Grasse. Explications de texte. Le conseil communautaire a validé (à l'exception du groupe Grasse A Tous) la signature du protocole d'intention relatif au financement de la Ligne Nouvelle Provence-Côte d'Azur. Ce dernier évoque la répartition du financement entre les collectivités pour les phases 1 et 2 du projet et fixe les engagements de solidarité pour les phases 3 et 4 qui verra, à terme, la liaison ferroviaire entre Marseille et Nice. La CAPG est donc appelée à contribuer à hauteur de 4,44 millions d'euros. La communauté d'agglomération Sophia Antipolis prendra part à hauteur de 17 M€, selon Claude Serra, vice-président en charge des transports, qui y voit là « une bonne nouvelle » puisqu'elle permet de faire baisser la note grassoise (de 4,55 M€ à 4,44 donc). Une addition qui semble lourde vue la présence ferroviaire sur le territoire du Pays de Grasse.

« On met le doigt dans un engrenage »

« J'ai souvenir d'un ancien conseil communautaire où on nous avait dit qu'on "financerait des études et après on verra", a exprimé Paul Euzière (groupe Grasse A



La communauté d'agglomération du Pays de Grasse est appelée à verser quelques millions pour le projet de ligne ferroviaire entre Marseille et Nice. Problème, pour certains élus, puisque cette ligne sera bien éloignée de nombreuses communes membres de l'agglomération grassoise.

(Photo Patrice Lapoirie)

comme une « bonne nouvelle », Paul Euzière estime que l'agglomération « met le doigt dans un engrenage dont on nous a dit que c'était quelque chose de lointain. » « Les communautés d'agglomération

raison que des communes comme Gars ou Saint-Auban financent la ligne. Ils financent déjà au titre de contribuables départementaux et régionaux. Pourquoi est-on obligé d'intégrer les communautés d'agglomération dans ces financements ?

sont pas impactées et la CAPG se prend une facture de 4,44 millions. »

« Au bon endroit au bon moment »

Claude Serra a rappelé qu'il

d'une ligne de crédit. « Pourquoi la CAPG devrait se soustraire à cette obligation ?, interroge le vice-président. Beaucoup de personnes qui vivent dans nos communes se déplacent en dehors du Pays de Grasse » en empruntant la ligne SNCF reliant Grasse à Cannes. Autre point soulevé par le maire du Tignet, être présent dans le financement c'est aussi pouvoir peser dans les discussions autour d'hypothétiques travaux de modernisation de la ligne Cannes-Grasse.

Jean-Marc Délia, en juge de paix, a affirmé que toute prise de décision « dans un projet à 1,3 milliard d'euros » aujourd'hui aura des impacts sur les générations futures. Abondant dans le sens de Claude Serra en expliquant que s'engager financièrement permet de « s'asseoir à la table des négociations et d'éviter que les décisions se prennent sans nous. »

« La téléportation pour les touristes, ça n'existera pas, poursuit-il. 4,44 millions ce n'est pas anodin mais la Région va également s'engager à hauteur de 9 millions. On ne peut pas ne pas être autour de la table pour ce projet. Pour les générations futures, je nous trouve au bon endroit au bon moment. » Avec un droit d'entrée à la table aussi élevé, le Pays de Grasse aura tout intérêt à avoir de solides atouts pour réussir un coup de poker.

Trains : l'enquête publique sur la Ligne Nouvelle a débuté

Jusqu'au 28 février à 17h, elle permet à tout citoyen de s'exprimer sur le projet ferroviaire, qui touche le Var, les Alpes-Maritimes et les Bouches-du-Rhône.

Carnoules, Cuers, La Crau, La Garde, Les Arcs, Puget-Ville, Saint-Cyr-sur-Mer, Solliès-Pont dans le Var, Nice et Cannes dans les Alpes-Maritimes ainsi que Marseille dans les Bouches-du-Rhône sont les communes les plus concernées par les phases 1 et 2 du projet ferroviaire de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA).

Tout citoyen peut s'exprimer jusqu'au 28 février à 17 h dans le cadre de l'enquête publique qui a débuté le 17 janvier.

Le but de cette ligne nouvelle « est de créer trois réseaux express métropolitains sur les agglomérations d'Aix-Marseille, de Toulon et de la Côte d'Azur mais aussi d'améliorer les liaisons ferroviaires entre les trois métropoles et l'accès à l'ensemble du territoire français depuis le Var et les Alpes-Maritimes » explique SNCF Réseau sur son site lignenouvelle-provencecotedazur.fr.

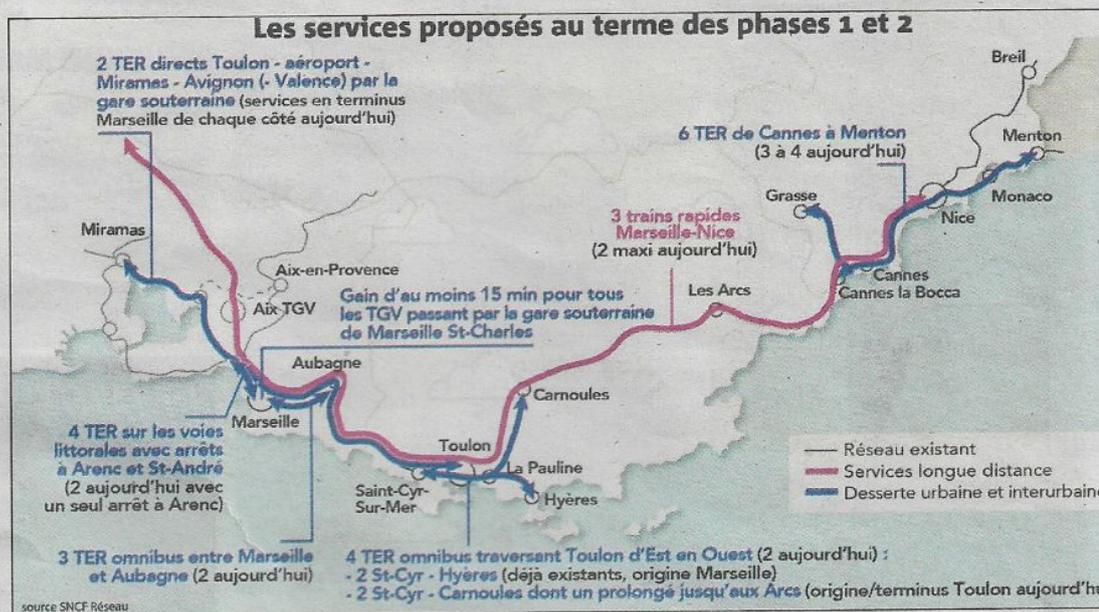
Les phases 1 et 2 ne sont qu'un début

Les phases 1 et 2 visent surtout à l'amélioration des transports du quotidien, avec plus de Trains express régionaux (TER), plus de régularité, de fréquence et des temps de parcours réduits. Mais les phases 3 et 4, qui ne font pas partie de cette enquête publique, prévoient ensuite une facilitation et une multiplication des TGV entre Paris et Nice.

Ce qui impactera plus fortement le Var, avec la construction de nouvelles voies ferrées. La ligne à grande vitesse est donc toujours d'actualité contrairement à ce que de nombreux habitants ont pu penser quand le projet « LGV PACA » a été rebaptisé LNPCA.

Plus de TER et de temps gagné

Pour augmenter cette fréquence



des TER, il est prévu la création de sillons rapides supplémentaires sur l'axe Marseille-Vintimille et des liaisons nouvelles qui traverseront les métropoles sans correspondance, telles que Miramas-Vitrolles Aéroport-Aubagne autour de Marseille, Ouest toulonnais-Carnoules autour de Toulon ou Cannes-Menton autour de Nice. « L'offre de TER pourra passer, avec le projet, de 2 à 3,5 TER par heure mal cadencés aujourd'hui à 4 à 6 TER par heure avec un cadencement attractif autour des métropoles », explique le dossier d'enquête publique de SNCF Réseau.

Il s'agit là d'une offre potentielle mais non promise et ferme. C'est en effet le conseil régional qui a en charge les politiques en matière de transport par TER, ainsi que les transports interurbains. Leur nombre dépendra du budget que la Région Sud Provence-Alpes-Côte d'Azur accordera.

Les phases 1 et 2 s'accompagnent de la création de gares nouvelles intermodales prévoyant des trans-

Donner son avis

Le dossier d'enquête publique est consultable en version numérique :

- Sur www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr/
 - Sur www.registre-numerique.fr/lnpca
 - Sur le site de la préfecture des Bouches-du-Rhône
 - Depuis un poste informatique mis à disposition en préfecture des Bouches-du-Rhône (04 84 35 43 80 ou 84, du Var (04 94 18 83 83) et des Alpes-Maritimes (04 93 72 20 00). Sur rendez-vous.
- Le dossier est disponible en version papier dans les mairies des communes concernées.

Comment donner son avis

- Sur le registre numérique, ouvert jusqu'au 28 février 2022 à 17 h.
- Par mail : lnpca@mail.registre-numerique.fr
- Par courrier à M. Maurice Court - Président de la commission d'enquête - Direction générale adjointe « La ville plus verte et plus durable », 40, rue Fauchier - 13002 Marseille

ports collectifs urbains (bus notamment), des parkings relais, ou encore des facilités pour l'utilisation du vélo. Le coût cumulé des phases 1 et 2 est estimé à près de 3,5 Mds soit 40 % à charge de l'État, 40 % pour les collectivités et 20 % pour l'Europe. Au terme de l'enquête publique, une déclaration d'utilité pu-

blique devrait suivre en 2023 avant que ne commencent les travaux des phases 1 et 2.

RÉGINE MEUNIER
rmeunier@nicemati

Infographie :
Rina UZAN

Ligne nouvelle : les expropriations planent au-dessus des têtes

MARSEILLE

À Saint-André (16^e), les habitants s'alarment des conditions de travaux et la perspective d'expropriations alors que se déroule l'enquête publique sur le projet ferroviaire.

Sur le projet de Ligne nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA), dont l'enquête publique dure jusqu'au 28 février, on savait le CIQ de Saint-André (16^e) déjà très remonté contre la suppression du passage à niveau, qui signifierait « la mort du quartier ». Voilà désormais un autre monceau de ballast dans la chaussure des habitants : le redimensionnement du tunnel Saint-Louis, qui devrait entraîner des expropriations.

Un premier signal d'alarme

a été lancé ce samedi midi, en contrebas de la voie ferrée, impasse Foucard. Une soixantaine de personnes (riverains, associations et plusieurs élus DVG de la mairie des 15-16) a répondu présent à l'invitation du CIQ de Saint-André. Micro en main, devant une banderole « non aux expropriations », la présidente Elisabeth Pelliccio expose : « On n'est pas contre la ligne, on ne veut juste pas être le dommage collatéral. » Son mari et vice-président, Denis, conduit quelques mètres plus haut. « Ici, tout va être impacté », montre-t-il désignant un bloc de plusieurs maisons. La LNPCA prévoit d'y créer deux nouvelles voies en entrée du tunnel de Saint-Louis, qui aujourd'hui passe de 4 à 2 voies plusieurs mètres en amont et en aval. « Cela permettra aux TGV et aux TER de passer en même temps dans le tunnel », indique-t-il. « Il y aura un gain de temps mais est-il justifiable avec les

millions que ça va coûter et l'impact pour toutes les familles, parfois installées depuis des générations ? », se demande-t-il.

« Faire bloc » face « au rouleau compresseur »

Ce que dénoncent en creux riverains et CIQ, c'est l'impression que les dés sont pipés. Juste avant Noël, « on a reçu un courrier flou nous indiquant que nous allons être impactés alors que l'enquête publique n'est pas terminée », confie Farès Aklil, vivant au 114 chemin de chemin de Saint-Louis au Rove et qui a fini de construire sa maison il y a à peine un an. On a créé une espèce de village familial, mis toutes nos économies dedans, pour au final avoir un projet bâclé où la SNCF est incapable de nous dire ce qu'on va devenir. Il faut tous faire bloc pour se faire entendre. « On met la charrue avant les bœufs en présageant des conclusions de l'enquête publique », com-



Le CIQ a établi une lettre type à adresser au commissaire enquêteur chargé de valider ou non le projet de Ligne nouvelle. PHOTO F.C.

plète Denis Pelliccio.

Dans ce « combat », estime Marguerite Pasquini, élue du secteur et conseillère municipale, déléguée aux CIQ, « on sera à vos côtés ». « On ne laissera pas la République être bafouée », ajoute avec emphase, Sébastien Jibrayel, adjoint aux sports. « Le train doit être développé mais

pas au détriment des habitants, on ne peut pas tolérer le rouleau compresseur de la SNCF », embraye Tamara Beard, adjointe des 15-16 au cadre de vie. En plus d'une pétition, le CIQ a rédigé une lettre type à destination des habitants pour prendre part à l'enquête publique. F.C.

Ils s'opposent à la Ligne nouvelle

Le collectif Stop LGV Sud Sainte-Baume de la SNCF conteste le coût et l'impact environnemental du projet

L'enquête d'utilité publique sur la Ligne nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA) a débuté le 17 janvier et se termine lundi prochain, le 28 février. Cela n'empêche nullement le collectif Stop LGV Sud Sainte-Baume

de poursuivre son combat contre ce projet, notamment en participant à cette enquête, mais aussi en faisant signer une pétition disponible sur le site change.org qui comptait hier plus de 1 600 signatures.

Cette enquête porte sur les

phases un et deux des quatre que compte le projet. Pour la première, il s'agit du "réaménagement du plateau complet de la gare Saint-Charles de Marseille ainsi que des faisceaux de voies qui y convergent, mais aussi les aménagements pour un RER à

Toulon et la réalisation d'une gare TGV à Nice". Pour la seconde, "il s'agit des traversées souterraines de Marseille, ainsi que de la mise en place d'une navette azurienne entre Cannes et Nice". L'objectif est "de décongestionner les nœuds ferro-

viaires de Marseille et de Nice avec une offre de TER qui pourrait passer de 2 à 3,5 TER par heure, mal cadencés aujourd'hui à 4 à 6 TER par heure, avec un cadencement attractif autour des métropoles". De plus, "la suppression du rebroussement à Marseille permettra de diminuer les temps de parcours de 15 à 20 minutes pour les 20 000 trains traversant chaque année Marseille, en provenance ou en direction de Toulon et Nice." Quant aux travaux, ils pourraient débuter en 2023.

Mais le collectif Stop LGV, pour sa part, se veut moins diatribique que la SNCF. Tout d'abord, il conteste le coût, comme indiqué sur le texte de leur pétition : "La France va encore accroître sa dette. Avec 6,5 milliards prévus pour les phases un et deux, le projet engage les phases trois et quatre pour 2030 (coût global estimé à 25 milliards) alors que la dette publique est de 2 834 milliards d'euros". Didier Cade, membre

du collectif, de renchérir : "Ils ont saucissonné le projet, dont le coût est inacceptable, pour tuer l'opposition. Il manque de l'argent pour la santé, mais là, ils en trouvent."

Le texte de la pétition avance aussi des arguments environnementaux : "L'extraction d'1,8 million de m³ de déblais du tunnel de Marseille qu'il va falloir évacuer (...) va occasionner une production de gaz à effet de serre de 860 000 tonnes d'équivalent CO₂. Mais aucune estimation contradictoire n'est fournie! Cette pollution n'est-elle pas sous-évaluée comme d'autres éléments du dossier?" Autre interrogation : "Les investissements sont estimés avec des risques minimisés. Les surcoûts seront donc élevés!" Comme ceux "liés aux zones de sites lithologiques en cas de séisme ou d'aléas géologiques lors du creusement des tunnels". Le collectif espère donc, d'ici à lundi prochain, mettre à mal le projet.

François RASTEAU

Les opérations du projet des phases 1 et 2 de la Ligne nouvelle Provence Côte d'Azur





IMMO DL
PROMOTION IMMOBILIÈRE

RECHERCHE
TERRAINS OU PROPRIÉTÉS
PAIEMENT COMPTANT

04 91 91 91 88 - 06 11 68 52 78
contact@immodl.fr

Pour retrouver nos réalisations rendez-vous sur notre site
www.immodl.fr