

MOBILITÉS DU QUOTIDIEN :
Répondre aux urgences et préparer l'avenir

Rapport établi par

Bruno Cavagné, Jean-Michel Charpin, Gérard Cornu, Michel Dagbert,
Karima Delli, Philippe Duron, François Durovray, Nicolas Forray, Hervé
Maurey, Louis Nègre, Michel Neugnot, Matthieu Orphelin, François
Philizot, Barbara Pompili, Pierre-Alain Roche et Benoit Simian

sous la présidence de Philippe Duron

Rapporteurs : Mélanie Mégraud et Dominique Ritz

Rapporteur général : Pierre-Alain Roche

Janvier 2018

Sur ces bases, le Conseil observe que le projet LNMP pourrait s'organiser selon le calendrier suivant :

- des études approfondies conduites très rapidement pour proposer les mesures d'exploitation, voire de refonte de la signalisation, par un passage à ERTMS2, susceptibles d'améliorer la régularité sur la section saturée Montpellier Béziers ;
- l'engagement de la section Montpellier-Béziers en fin de période 2033-2037 pour le scénario 1 et à partir de la période 2023-2027 pour le scénario 3 ;
- l'engagement de cette section, selon la priorisation arrêtée, à partir de la période 2023-2027 au plus tôt ou de la période 2033-2037 au plus tard pour le scénario 2 ;
- l'engagement de la section Montpellier-Perpignan après 2038 pour le scénario 1 et à partir de la période 2028-2032 pour le scénario 3 ;
- l'engagement de cette section, selon la priorisation arrêtée, au plus tôt à partir de la période 2033-2037 pour le scénario 2.

6.3.6 Ligne nouvelle Provence-Côte d'Azur et nœuds ferroviaires de Marseille et de Nice

Le projet de ligne nouvelle Provence-Côte d'Azur (LNPCA) concerne aujourd'hui les trains du quotidien au moins autant que les TGV. Il vise à améliorer la desserte ferroviaire du littoral méditerranéen avec une dimension clairement européenne (corridor France-Italie notamment) ainsi que les conditions de mobilité au sein et entre les métropoles de Marseille, Toulon et Nice en permettant au transport ferroviaire d'offrir une alternative efficace à la route fortement congestionnée pour nombre de déplacements. Son coût élevé oblige à une réalisation par phases et à n'envisager son achèvement complet qu'à très long terme.

Aujourd'hui le projet inclut tout à la fois la question des nœuds ferroviaires de Marseille et de Nice ainsi que les aménagements à réaliser sur la ligne existante et les projets de lignes nouvelles à proprement parler. Le Conseil se félicite du consensus qui s'est réalisé au niveau régional autour de cette approche unifiée qui permet de repositionner sur les bons enjeux la problématique ferroviaire en région PACA.

Le Conseil soutient le déploiement dans les meilleurs délais de la technologie ERTMS 2 entre Marseille et Vintimille qui permettra d'apporter indépendamment de tout investissement d'infrastructures une amélioration sensible de la robustesse des circulations.

Comme la Commission Mobilité 21, le Conseil considère que la première des priorités doit être la désaturation des nœuds ferroviaires de Marseille et Nice et, dans une moindre mesure, de celui de Toulon. Ces désaturations comportent différentes mesures dont la réalisation a vocation, du point de vue du Conseil, à être phasée.

S'agissant du traitement du nœud marseillais, celle-ci comporte notamment l'amélioration du fonctionnement du faisceau des voies de la gare Saint-Charles et la diamétralisation⁵⁰ de la gare par la réalisation d'une gare souterraine nouvelle. L'objectif réside dans la limitation des cisaillements et des rebroussements consubstantiels à la gare actuelle en cul-de-sac.

En ce qui concerne la désaturation du nœud de Nice, elle repose en particulier sur une amélioration du fonctionnement de la liaison Nice-Cannes avec la création d'une ligne nouvelle desservant Sofia-Antipolis (boucle azurée) et la réalisation d'un pôle d'échange multimodal (PEM) dans le secteur de l'aéroport international en synergie avec le développement de l'urbanisation sur le territoire de l'opération d'intérêt national (OIN) de la plaine du Var. S'agissant de la désaturation du nœud de Toulon, il s'agit essentiellement de l'aménagement de la gare de la Pauline à l'Est de Toulon et de la dénivellation de la bifurcation vers Hyères.

Le Conseil considère que les autres parties du projet et notamment les tronçons de ligne nouvelle entre Aubagne et Toulon et entre Cannes et Le Muy ont vocation à être réalisées dans un second temps, une fois que les premières priorités de désaturation des nœuds auront été traitées.

⁵⁰ La diamétralisation consiste à rendre traversante pour les trains qui y arrivent une gare qui fonctionne aujourd'hui en cul-de-sac et où pour repartir les trains doivent faire « marche arrière ».

Dans une approche visant à identifier un programme pluriannuel global d'investissements soutenable, optimisant le bilan socio-économique et facilitant les montages financiers tout en apportant des améliorations progressives et perceptibles à la qualité du service rendu par le transport ferroviaire, le Conseil recommande d'inscrire dans la période de planification considérée le projet LNPCA dans un phasage en quatre temporalités conduisant à réaliser par ordre :

- Phase 1 : un premier réaménagement et une optimisation du fonctionnement du plateau Saint-Charles à Marseille, une première phase de l'aménagement du pôle d'échange multimodal (PEM) de Saint-Augustin à Nice et de la gare de la Pauline à Toulon pour 860 M€ avec les crédits complémentaires pour la première phase de déploiement de l'ERTMS2 ;
- Phase 2 : la gare souterraine et la finalisation des aménagements du plateau Saint-Charles à Marseille ainsi que la bifurcation de Grasse et le remisage des TER à Cannes, l'aménagement de la ligne classique Cannes-Nice (pour passer à 8 trains/heure) pour 2,9 Md€ ;
- Phase 3 : la gare de la Bocca à Cannes, la deuxième phase de l'aménagement du pôle d'échange multimodal (PEM) de Saint-Augustin à Nice et la ligne nouvelle Nice-Cannes (boucle azurée) pour 3,9 Md€ ;
- Phase 4 : les sections de ligne nouvelle entre Aubagne et Toulon et entre Cannes et Le Muy pour 6,4 Md€.

Sur ces bases, au regard du périmètre de financement de l'Etat, des contraintes budgétaires et après analyse comparative des enjeux des différents investissements qu'il a eu à considérer, le Conseil recommande de prévoir pour les projets LNPCA :

- l'engagement de la phase 1 en fin de période 2023-2027 pour le scénario 1 et dès 2020 pour les scénarios 2 et 3 ;
- la réalisation de la phase 2 à partir de la période 2028-2032 pour les scénarios 1 et 2 et dès la période 2023-2027 pour le scénario 3 ;
- l'engagement de la phase 3 au plus tôt à partir de 2038 pour le scénario 1, et à partir de la période 2033-2037 pour le scénario 2 et de la période 2028-2032 pour le scénario 3 ;
- les travaux de la phase 4 à partir de 2038 au plus tôt, sauf dans le scénario 3 à partir de la période 2028-2032.

6.3.7 Interconnexion sud des LGV en Ile-de-France/gare TGV Orly-Pont de Rungis et Massy-Valenton

Le projet d'interconnexion sud consiste, dans une logique de séparation des trafics TER et TGV, en la création d'une ligne dédiée aux TGV intersecteurs (liaisons province-province depuis et vers l'ouest de la France) le long de voies existantes, pour relier, au niveau de la gare de Massy-TGV, la LGV Atlantique aux autres LGV.

Le Conseil reprend à son compte l'analyse faite par la Commission Mobilité 21 qui consistait à privilégier l'utilité avérée de l'aménagement de la ligne existante Massy-Valenton et à reporter à un avenir plus lointain la réalisation d'une ligne nouvelle d'interconnexion à l'intérêt aujourd'hui très incertain et au coût élevé.

Le barreau existant Massy-Valenton d'une longueur de 19 kilomètres est actuellement en voie unique en deux points, à la sortie de la gare de Massy et au niveau du poste d'Orly. Les travaux d'aménagement prévu, d'un coût d'environ 200 M€ aux conditions économiques 2017 et dont la réalisation fait l'objet d'inscriptions au CPER Etat-Région Ile-de-France, visent à la suppression des tronçons de voie unique et des cisaillements, permettant d'accroître sensiblement la capacité de la voie sur le secteur. L'aménagement a démarré en 2012 sur la partie est (poste d'Orly) avant d'être interrompu en 2014 pour des raisons de redéploiement financier. Le projet dont les études se sont poursuivies et dont la partie ouest (gare de Massy) a été déclarée d'utilité publique en 2016 se heurte aujourd'hui à une opposition locale en traversée d'Antony. Le Conseil estime essentiel que les travaux puissent reprendre et s'achever dans les meilleurs délais.