Le projet indique clairement que la phase 2 du projet de ligne nouvelle Provence Côte d'Azur ne sera pas la fin du projet:

"Concernant la ligne nouvelle Provence Côte d'Azur, celle-ci doit permettre de constituer un système ferroviaire performant reliant les trois principales métropoles Marseille, Toulon et Nice. Il vise à faciliter les déplacements à l'intérieur de la région en améliorant la qualité de l'offre de services ferroviaires. Les travaux de la 1ère phase du projet (aménagement du plateau de la gare Saint-Charles à Marseille, première phase de l'aménagement du pôle d'échange multimodal (PEM) de Saint-Augustin à Nice, aménagement de la gare de la Pauline à l'est de Toulon) seront engagés dans la période 2018 - 2022. En parallèle, les études seront menées sur la 2eme phase du projet (gare souterraine de Marseille, 4e voie partielle dans la vallée de l'Huveaune, aménagement de la ligne classique Cannes - Nice, doublement de la bifurcation de Grasse) en vue d'un lancement de l'enquête d'utilité publique dans la période 2018 - 2022. Les études seront enfin poursuivies afin de préciser les tracés et les emplacements des gares nouvelles des phases ultérieures du projet."

 Pour le principe de base du projet de loi on peut lire :

"Les enveloppes les plus importantes iront tout d'abord aux grands projets ferroviaires, et notamment aux lignes nouvelles."

En totale opposition avec cet autre paragraphe de la loi:

"Après la construction progressive du réseau et de l'offre TGV depuis 4 décennies, il est désormais nécessaire d'orienter les investissements de développement dans le transport ferroviaire en priorité vers les déplacements du quotidien et, pour cela, vers la création de capacités supplémentaires dans les principaux noeuds ferroviaires. Il faut faire dans nos grandes métropoles l'équivalent de ce que la construction du réseau express régional a permis en Ile-de-France, en transformant des lignes radiales en des liaisons transversales rapides, fréquentes et interconnectées. "

on voit bien que les nœuds ferroviaires deviennent une excuse pour financer les phases 2 du projet de ligne nouvelle