



MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MER,
EN CHARGE DES RELATIONS INTERNATIONALES SUR LE CLIMAT

*Le secrétaire d'Etat chargé des Transports,
de la Mer et de la Pêche*

Paris, le **18 AVR. 2017**

Réf : D17006709

Monsieur le Président,

La réalisation d'une ligne nouvelle reliant les trois métropoles de Marseille, Toulon et Nice permettra de constituer un système ferroviaire plus performant pour la région Provence-Alpes-Côte-d'Azur (PACA) et pour le pays. Elle facilitera les déplacements à l'intérieur de la région en offrant une alternative à la route et en doublant la seule ligne ferroviaire du littoral. Elle contribuera à ouvrir la région PACA sur les autres régions françaises, à désenclaver la pointe sud-est de la région et à poursuivre la constitution de l'arc méditerranéen Barcelone-Gênes.

Lors de son examen en 2013, la Commission « Mobilité 21 » est convenue de son importance, tout en considérant qu'il était souhaitable d'en phaser la réalisation, la désaturation des nœuds ferroviaires marseillais et azuréen constituant la priorité tant au plan régional, que national et européen.

Dans ce contexte, il a été décidé d'accélérer l'avancement des études de la traversée souterraine de Marseille, d'une quatrième voie entre Marseille et Aubagne, ainsi que d'une section de ligne nouvelle entre Nice et la ligne Cannes-Grasse. Cette orientation a été confirmée par la décision ministérielle du 7 mai 2014 qui arrête, pour ces sections dites de première priorité, une zone de passage préférentielle.

Enfin, j'ai acté le 13 avril 2015 la zone de passage préférentielle des sections de seconde priorité « Aubagne – Toulon » et « Le Muy - La Siagne », tout en réaffirmant les conditions de poursuite des études sur ces sections et en rappelant les différentes temporalités dans lesquelles s'inscrivent les deux phases du projet de ligne nouvelle Provence – Côte d'Azur (LNPCA).



Monsieur Patrick JEANTET
Président de SNCF Réseau
15/17 rue Jean-Philippe Rameau CS 80001
93418 LA PLAINE ST DENIS CEDEX

Depuis, vous avez mené les études de définition des tracés pour les sections de première priorité et a soumis à la concertation différentes propositions de passage pour la nouvelle infrastructure. Cette phase, qui s'est achevée le 9 janvier 2017, a été l'occasion d'échanges nourris et constructifs avec les élus ainsi qu'avec l'ensemble des acteurs et de la population. Lors du comité de pilotage du projet de ligne nouvelle Provence – Côte d'Azur tenu le 8 février 2017, les partenaires ont unanimement souligné le soin que vous avez porté à la préparation d'une concertation de grande qualité, qui a permis de partager avec le public les enjeux attachés au projet et de porter à sa connaissance les éléments d'analyse des différentes options de tracés et d'implantation de gares nouvelles.

Cette concertation a également été l'occasion de recueillir deux nouvelles demandes d'études de faisabilité pour de nouvelles options : l'implantation d'une gare TGV/TER à Cannes La Bocca et le passage en tunnel dans la vallée de l'Huveaune.

Le 8 mars 2017, le préfet la région Provence – Alpes – Côte d'Azur m'a adressé le dossier d'approbation ministérielle préparé par vos soins, d'une part, présentant une proposition de tracé préférentiel et, d'autre part, recommandant le lancement d'études de faisabilité portant sur les deux options évoquées lors de la concertation.

Sur ces bases, je décide les orientations suivantes pour ce qui concerne les modalités de poursuite du projet et la définition des tracés de la ligne nouvelle sur les sections de première priorité.

Réalisation des études de faisabilité des deux nouvelles options issues de la concertation

Je souhaite que vous lanciez dans les meilleurs délais les études de faisabilité relatives à l'implantation d'une gare TGV/TER à Cannes La Bocca et au passage en tunnel dans la vallée de l'Huveaune selon l'hypothèse d'un tunnel continu sous la vallée sans émergences sur le territoire d'Aubagne.

Plus précisément, ces études devront comprendre les éléments suivants :

Implantation d'une gare TGV/TER à Cannes La Bocca

- La comparaison des différents scénarios fonctionnels pour chacune des étapes de la réalisation du programme d'ensemble de la ligne nouvelle. L'étude s'attachera notamment à analyser les synergies entre la nouvelle gare TGV/TER Cannes La Bocca et la future gare « Ouest-Alpes maritimes ». Elle devra par ailleurs permettre d'éclairer le fonctionnement global du nœud ferroviaire azuréen ;
- La définition des schémas de desserte possibles en lien avec la réalisation de la nouvelle infrastructure ;
- La conception ferroviaire de la gare, intégrant le rétablissement des fonctions actuelles non déplaçables (garage fret, remisage...) ;
- L'insertion géométrique de la gare en fonction du tissu urbain existant et de ses évolutions ;
- La redéfinition des tracés vers l'Est, et notamment la comparaison entre un passage par la ligne Cannes – Grasse et un tracé direct via la réalisation d'une nouvelle section de ligne ;
- La définition des conditions d'arrivée à terme des sections de ligne nouvelle relevant de la seconde priorité, à l'Ouest de la gare ;
- Les modalités de desserte de la gare ;
- L'évaluation des coûts associés à la réalisation de cet équipement et de ses incidences sur le bilan socio-économique du projet.

Le passage en tunnel dans la vallée de l'Huveaune

- Les impacts de cette solution de passage sur les schémas envisageables de desserte ;
- L'étude des tracés possibles en fonction des contraintes géotechniques ;
- L'étude des incidences potentielles sur la nappe alluviale ;
- Les impacts de cette solution sur les conditions de réalisation des sections de lignes nouvelles relevant de la seconde priorité ;
- L'évaluation des coûts associés à cette solution et de ses incidences sur le bilan socio-économique du projet.

L'implantation de la nouvelle gare souterraine suivant la variante « Marseille Saint-Charles 1 – Abeilles », retenue ci-après, permet d'envisager un passage en surface dans la vallée de l'Huveaune avec la réalisation d'une quatrième voie au nord des voies existantes, suivant la variante A1 d'émergence du tunnel à la Parette.

Je souhaite que vous poursuiviez les études de cette variante de manière à réaliser une comparaison approfondie avec celle reposant sur l'hypothèse d'un tunnel continu sous la vallée sans émergences sur le territoire d'Aubagne et dont les études de faisabilité doivent être menées. Cette comparaison tiendra notamment compte de la performance du système ferroviaire contribuant à la désaturation du nœud ferroviaire marseillais et de la capacité du réseau à permettre une augmentation significative des services du quotidien.

Lancement des études d'approfondissement sur les sections dont le tracé peut être arrêté indépendamment du résultat des études de faisabilité relatives aux deux options issues de la concertation

Quatre sections peuvent être identifiées comme n'étant pas influencées par les études de faisabilité demandées sur la gare TGV/TER de Cannes La Bocca et le passage en tunnel dans la vallée de l'Huveaune. Il s'agit des secteurs *Marseille Nord*, *Marseille Saint-Charles*, *La Pauline* et *Saint-Laurent du Var – Nice*, pour lesquels les études d'approfondissement peuvent donc être lancées selon les orientations fixées ci-après, parallèlement à l'analyse des deux options issues de la concertation.

Secteur Marseille Nord

Le secteur Marseille Nord correspond à la portion de ligne nouvelle assurant la liaison entre l'actuelle ligne à grande vitesse Méditerranée et la future gare souterraine de Marseille Saint-Charles, en assurant les échanges nécessaires avec la ligne classique Paris - Lyon - Marseille.

Sur ce secteur, conformément à votre proposition et en cohérence avec l'expression du public, je retiens la variante « Marseille Nord 1 » qui génère le moins d'impact localement, en réduisant notamment le linéaire d'aménagements en surface.

Dans le cadre de ces études d'approfondissement, vous devrez proposer toutes les optimisations nécessaires permettant une insertion urbaine exemplaire de la ligne nouvelle dans les quartiers nord de Marseille. En outre, les synergies potentielles entre le projet de ligne nouvelle et des opérations de renouvellement urbain devront être recherchées.

Enfin, les études complémentaires menées devront permettre de proposer un plan de réduction des nuisances sonores et vibratoires engendrées par la ligne nouvelle ainsi que les mesures nécessaires pour minimiser les désagréments occasionnés par la conduite du chantier.

Secteur Marseille Saint-Charles

Afin de limiter les impacts sur le tissu urbain dense de ce secteur, la traversée du centre-ville de Marseille est prévue en tunnel dans son intégralité. La gare souterraine de Marseille Saint-Charles sera en conséquence desservie par un tunnel depuis l'entrée nord de Marseille, d'une part, et depuis la vallée de l'Huveaune, d'autre part.

S'agissant de l'implantation de la nouvelle gare souterraine de Marseille Saint-Charles, je décide de retenir la variante « Marseille Saint-Charles 1 - Abeilles » qui présente la meilleure intégration dans le secteur. Elle concentre, de plus, l'essentiel des impacts liés aux travaux sur les emprises ferroviaires.

Je vous demande de lancer les études d'approfondissement pour cette variante qui devront notamment s'attacher à :

- proposer toutes les optimisations possibles des coûts ;
- préciser les modalités de conduite du chantier, et notamment les conditions d'évacuation des matériaux ;
- préciser et optimiser les fonctionnalités du pôle d'échange ;
- affiner l'articulation de la gare souterraine avec son environnement.

Secteur de La Pauline

Sur ce secteur, point de jonction entre les lignes Marseille - Vintimille et La Pauline – Hyères, il est apparu nécessaire de déniveler la bifurcation afin de supprimer les cisaillements qui créent des contraintes excessives pour les circulations ferroviaires. De plus, cet aménagement offre l'opportunité de reconfigurer la gare de La Pauline.

Conformément à votre proposition, je décide de retenir la variante « La Pauline 2 », qui évite le bâti existant, avec un aménagement de la gare de La Pauline à quatre ou cinq voies à quai selon les besoins de l'exploitation ferroviaire.

Les études d'approfondissement de cette variante devront notamment viser à :

- optimiser les coûts, en particulier ceux de l'ouvrage dénivélé entre la ligne Marseille - Vintimille et la ligne vers Hyères ;
- limiter les impacts sur les terres agricoles ;
- préciser le dimensionnement de la gare de La Pauline ;
- définir les conditions de réalisation d'un véritable pôle multimodal à l'entrée Est de l'agglomération toulonnaise.

Secteur Saint-Laurent du Var - Nice

Les deux voies de la ligne nouvelle en provenance de l'Ouest du département des Alpes Maritimes arrivent dans le secteur de Saint-Laurent du Var en souterrain et rejoignent le site du Grand Arénas de Nice, qui accueille la gare nouvelle de Nice Aéroport et qui se situe au cœur de l'Opération d'Intérêt National de la basse vallée du Var.

Les études que vous avez menées ont mis en évidence que la desserte de la gare de Nice Aéroport en surface nécessite un franchissement aérien en viaduc du fleuve Var, qui est un milieu naturel sensible : il constitue ainsi un axe de continuité écologique et s'inscrit dans un secteur classé en site Natura 2000 et en espace naturel sensible.

Enfin, le secteur de Saint-Laurent-du-Var est très urbanisé, contraint par un réseau viaire de fort transit. Cet environnement vous a conduit à étudier les modalités d'insertion des voies dans le tissu urbain en veillant à limiter les impacts sur l'habitat situé le long des voies existantes ainsi que sur les infrastructures routières situées dans ce secteur.

Sur la base des résultats de ces études, je retiens, conformément à vos propositions, la réalisation d'une gare nouvelle de Nice Aéroport comportant six voies à quai, tout en préservant la possibilité d'évoluer vers huit voies, ainsi que le principe d'un franchissement aérien du fleuve Var par la ligne nouvelle.

Les études d'approfondissement devront s'attacher à :

- préciser le positionnement du nouveau viaduc par rapport au viaduc ferroviaire existant, en fonction notamment des études de réorganisation des circulations routières ;
- définir les modalités d'implantation des voies au droit de la gare de Saint-Laurent du Var, d'enfouissement des voies nouvelles et de dénivellation des voies existantes au droit du secteur de la gare afin de favoriser la transparence urbaine nord - sud et la restructuration du quartier.

En parallèle, vous devrez préciser les conditions de franchissement du fleuve Var vis-à-vis de la réglementation environnementale, ce secteur côtier revêtant un intérêt écologique de premier ordre.

Implantation de la gare Ouest Alpes Maritimes

L'implantation d'une future gare de desserte de Sophia Antipolis a été l'occasion d'échanges multiples lors de la phase de concertation, qui ont mis en lumière la nécessité d'approfondir les études sur le meilleur site possible pour la réalisation de ce nouvel équipement.

Ainsi, je souhaite que vous poursuiviez les études d'implantation de la gare « Ouest Alpes Maritimes », en recherchant dans tous les cas une localisation permettant la desserte optimale de la technopole. Dans ce contexte, les conditions permettant une implantation dans le secteur des Clausonnes devront être explorées, afin de limiter les impacts sur les secteurs traversés, en approfondissant plus particulièrement les conséquences fonctionnelles qui pourraient résulter de la réalisation de la gare TGV/TER de Cannes La Bocca.

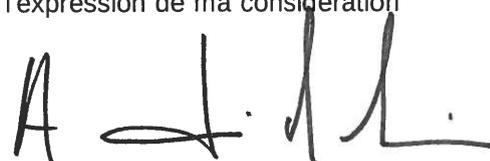
Calendrier de réalisation de ces études

Les études de faisabilité décidées ci-dessus doivent être lancées dans les meilleurs délais pour que puissent être présentés en septembre 2017 les éléments permettant l'évaluation des conditions de faisabilité des deux nouvelles.

Cette étape se conclura par la tenue d'un comité de pilotage au début de l'automne 2017, qui devra permettre de proposer une implantation des gares et un tracé définitif pour l'ensemble des sections de première priorité, sur la base desquels seront poursuivies les études nécessaires à la constitution du dossier d'enquête publique. Cette proposition et les conditions de poursuite des études seront validées par une nouvelle décision ministérielle.

Le lancement d'une mission portant sur les modalités de financement, sur l'organisation de la maîtrise d'ouvrage et sur la recherche de solutions innovantes pourra également être décidé à cette occasion, sur la base des caractéristiques techniques définitives et d'un coût stabilisé pour l'ensemble des sections du projet relevant de la première priorité.

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



Alain VIDALIES