

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE  
ET DE L'ÉNERGIE

Paris, le 07 MAI 2014

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

à

Monsieur Michel CADOT  
Préfet de Région Provence-Alpes Côte d'Azur

Référence : D14007544

La réalisation d'une ligne nouvelle entre Marseille, Toulon et Nice doit permettre de constituer un système ferroviaire performant pour la région Provence-Alpes-Côte-d'Azur (PACA), en reliant les trois principales métropoles. Elle vise à faciliter les déplacements à l'intérieur de la région en offrant une alternative à la route et en complétant la seule ligne ferroviaire existante du littoral. Elle contribuera à ouvrir la région PACA sur les autres régions françaises, à désenclaver l'est de la région et à poursuivre la réalisation de l'arc méditerranéen Barcelone-Gênes.

A la suite des conclusions de la Commission « Mobilité 21 » et dans le cadre des orientations précisées par le Premier Ministre le 9 juillet 2013, j'ai décidé le 21 octobre dernier la réalisation prioritaire et l'accélération du rythme des études du traitement des nœuds ferroviaires marseillais et azuréen, de Nice à la ligne Canne-Grasse, avec un objectif de déclaration d'utilité publique en 2017.

Le 31 janvier 2014, vous m'avez adressé vos propositions pour la poursuite des études, en complément de celles présentées par le président de Réseau ferré de France (RFF) au directeur général des infrastructures, des transports et de la mer. Ces propositions concernent à ce stade les seuls secteurs prioritaires, dans l'attente de la concertation qui sera menée au printemps 2014 sur les sections de seconde priorité entre Aubagne et Toulon, d'une part, et entre la ligne Cannes-Grasse et le secteur du Muy, d'autre part.

Sur ces bases et pour les sections prioritaires, je décide les orientations suivantes pour la poursuite des études en ce qui concerne les fonctionnalités du projet, le fuseau de passage des nouvelles infrastructures et les modalités de desserte des agglomérations.

## **Fonctionnalités du projet**

RFF a mené de septembre à décembre 2011 une phase de concertation sur la base de quatre scénarios et fuseaux associés relevant tous de la logique « desserte des métropoles du sud ». Les différents scénarios se différencient soit du point de vue du niveau de desserte envisagé, soit de la rapidité des liaisons, soit du niveau d'investissement envisagé.

Les fonctionnalités du projet ont été enrichies et confortées en donnant la priorité aux trains du quotidien et en mettant en avant la nécessité de construire un système de transport global combinant la grande vitesse avec un maillage plus important entre ligne classique et ligne nouvelle. Cela implique d'adapter la vitesse aux contraintes du territoire, tout en maintenant l'objectif de diminuer les temps de parcours entre Marseille et Nice.

Les fonctionnalités principales des sections de première priorité comprennent :

- le désengorgement de la gare St-Charles comprenant la traversée souterraine de Marseille avec un raccordement nord permettant les échanges des circulations avec la LGV Méditerranée et la ligne Paris-Lyon-Marseille (PLM) historique, un raccordement sud sur la ligne Marseille-Aubagne, ainsi qu'une nouvelle gare souterraine à quatre voies à quai au niveau de la gare actuelle.
- une ligne nouvelle entre l'ouest de Nice et la ligne Cannes-Grasse visant à :
  - proposer une boucle TER desservant l'ouest du département des Alpes-Maritimes, permettant l'accroissement des dessertes régionales desservant le pôle de Sophia-Antipolis, à partir d'une gare nouvelle, et l'organisation de missions TER jusqu'à Monaco et Vintimille,
  - faciliter la réalisation d'une première phase du projet, en vue du raccordement ultérieur de la section de ligne nouvelle à l'ouest depuis le secteur du Muy, avec un objectif de diminuer les temps de parcours sur ce secteur.

## **Choix du fuseau de passage des nouvelles infrastructures pour les sections de première priorité**

### **Section Marseille – Aubagne**

Dans la mesure où l'essentiel de la traversée de Marseille est envisagée en tunnel, je souhaite que les études se poursuivent sur la base du fuseau dit « B10 » en recherchant la meilleure solution technique possible pour :

- l'entrée Nord, dont les différentes solutions techniques devront être comparées, notamment en termes de coût, de gestion de l'exploitation, de continuité du service et de contraintes de réalisation des travaux dans un milieu urbain dense.

RFF étudiera et me proposera différents partis d'aménagement, identifiant les enjeux d'une insertion plus ou moins proche du raccordement entre la ligne PLM et la LGV Méditerranée, en prenant en compte notamment les aménagements à prévoir entre l'entrée Nord du tunnel et le raccordement de la LGV à la ligne PLM. Ces scénarios s'appuieront sur des hypothèses de desserte contrastées, la mise à quatre voies de cette section devant être retenue comme solution de référence.

- la traversée en tunnel et le positionnement optimal de la gare souterraine selon différentes orientations et profondeurs par rapport aux quais de la gare St-Charles en surface. Le principe d'une gare souterraine à quatre voies à quai est retenu pour la poursuite des études.

Je souhaite que les études qui seront menées en phase 2 précisent sa position et permettent de répondre au mieux aux différentes exigences fonctionnelles, techniques et urbaines. A cet effet, RFF devra s'attacher à trouver le meilleur compromis entre la profondeur, le linéaire de tunnel, l'insertion dans l'environnement, la vitesse de passage en gare et le coût.

Une attention particulière devra être portée aux fonctionnalités du nouveau pôle gare en cohérence avec les différents services de mobilité, d'accessibilité et d'aménagement de ce site au cœur de la métropole Aix-Marseille-Provence. Cette attention nécessitera un travail partenarial étroit avec les différentes personnes publiques concernées, dans le respect des compétences et des responsabilités du gestionnaire d'infrastructure ferroviaire.

- la zone de sortie du tunnel St Charles.

S'agissant de la vallée de l'Huveaune, la zone de passage que je retiens pour la poursuite des études sur la base du fuseau dit « B10 », permet l'aménagement d'une quatrième voie, au nord de la voie existante. Les modalités de jumelage avec l'A50 seront étudiées, en évaluant différentes hypothèses de proximité entre les deux infrastructures, du point de vue de leurs coûts, de leurs fonctionnalités mais également de leurs conséquences en phase travaux et après mise en service sur les enjeux d'exploitation de l'autoroute et de la voie ferrée.

A l'approche d'Aubagne, la zone de passage s'élargit pour permettre d'envisager plusieurs options de sortie pour le tunnel d'Aubagne qui relève des sections de seconde priorité. Les solutions proposées devront permettre de préserver l'avenir tout en s'inscrivant dans une recherche systématique de maîtrise des coûts du projet.

Dans la poursuite des études, je souhaite que RFF porte une attention particulière aux enjeux environnementaux, notamment hydrauliques identifiés dans la vallée de l'Huveaune en particulier sur la zone d'entrée sud du tunnel de Marseille.

Enfin, RFF conduira des études d'exploitation, notamment sur la section entre l'entrée sud du tunnel et Aubagne, sur la base de scénarios de desserte contrastés, aux différents horizons du projet, permettant d'éclairer les choix en matière d'équipement (signalisation notamment) mais aussi d'exploitation sur cette section.

### Section La Siagne-Nice

Les études de phase 2 seront poursuivies sur la base du fuseau dit « G60 ». RFF s'attachera à trouver le meilleur équilibre entre les zones de passage en surface et les zones de passage en tunnel avec l'objectif de prendre en compte les contraintes de coûts et les enjeux d'insertion du projet (urbanisation, environnement, milieux naturels).

Considérant la fonctionnalité de « boucle TER » attendue pour cette section, le principe d'une gare nouvelle positionnée en surface avec quatre voies à quai est retenu. Au terme des études conduites par RFF et des conclusions de la concertation, son implantation est pressentie le long de l'autoroute A8, entre l'aire de service des Bréguières et le péage d'Antibes. Je souhaite qu'elle soit précisée au regard des avantages socio-économiques qu'elle apportera notamment pour la desserte du pôle d'activités de la zone de Sophia-Antipolis et de son bassin de population.

S'agissant de l'insertion d'une gare nouvelle dans un cadre urbain très fragmenté, il conviendra d'éclairer les conditions de son opportunité au regard en particulier de ses fonctionnalités et de son positionnement. Les conditions de desserte du site de cette gare nouvelle devront ainsi être précisées, et en particulier l'articulation avec l'offre de transports collectifs.

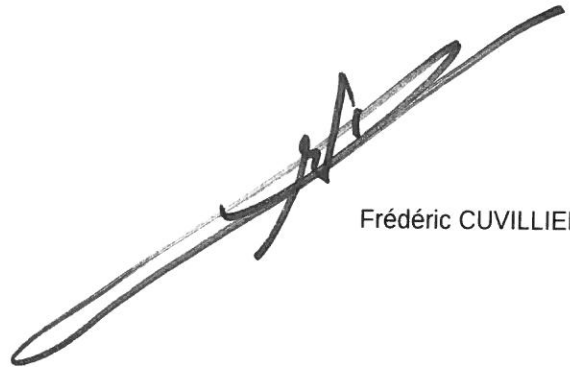
S'agissant de la gare nouvelle Nice-Aéroport, je retiens le site localisé le long de la ligne ferroviaire existante, dans le quartier de St-Augustin, à proximité de la halte actuelle et donc face à l'aéroport de Nice-Côte d'Azur. Ce site a été également retenu par l'Opération d'Intérêt National EcoVallée dans la Plaine du Var comme pôle d'échange multimodal pour le croisement des lignes de tramway, de la gare TER, des liaisons aériennes, du projet de gare routière et d'un parc de rabattement de voitures.

L'hypothèse retenue pour la poursuite des études est celle d'une gare à 6 voies à quai. Les études menées par RFF ont montré qu'une telle configuration était suffisante à l'horizon de réalisation des sections de premières et de secondes priorités. Les études à mener devront confirmer ce dimensionnement et préciser l'horizon à partir duquel la gare deviendrait un point dur du réseau nécessitant alors d'envisager les conditions d'une extension à 8 voies à quai.

Concernant les aménagements, le cas échéant, nécessaires entre la gare nouvelle et la gare de Nice St-Roch, je souhaite que les études à mener par RFF apportent un éclairage sur le fonctionnement du bi-pôle de gares et les enjeux d'exploitation qui y sont liés, en utilisant en priorité la meilleure optimisation des règles d'exploitation.

Les études qui seront conduites par RFF dans le cadre de la phase 2 devront en outre s'articuler avec les projets menés par les différents maîtres d'ouvrage au sein de l'EPA Plaine du Var.

Vous me tiendrez régulièrement informé de l'avancement du projet et de toute difficulté que vous pourriez rencontrer dans ce cadre.

A handwritten signature in black ink, consisting of several fluid, overlapping strokes that form a stylized representation of the name Frédéric Cuvillier.

Frédéric CUVILLIER