

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

Paris, le **13 AVR. 2015**

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

à

Monsieur Michel CADOT,
Préfet de Provence Alpes Côte-d'Azur,
Préfet des Bouches du Rhône

Référence : D15004715

Objet : Ligne nouvelle Provence Côte d'Azur (LN PACA)

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. Il 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 de la décision du Gouvernement de traiter en priorité les nœuds ferroviaires marseillais et azuréen, de Nice à la ligne Cannes-Grasse, une décision ministérielle a été signée le 7 mai 2014 par mon prédécesseur et a validé la zone de passage préférentielle pour ces deux secteurs.

En parallèle, les études ont été menées sur les sections de priorité 2 entre Aubagne et Toulon et entre la ligne Cannes-Grasse et le secteur du Muy, dans l'objectif de définir les zones de passage préférentielles, qui ont été présentées à la concertation d'avril à juin 2014.

Le 14 janvier 2015, vous m'avez adressé le dossier d'approbation ministérielle préparé par Réseau Ferré de France (RFF) présentant vos propositions de zone de passage préférentielle sur ces sections de priorité 2.

Sur ces bases et pour ces sections, je décide les orientations suivantes en ce qui concerne le fuseau de passage des nouvelles infrastructures et les modalités de desserte des agglomérations :

Choix du fuseau de passage des nouvelles infrastructures pour les sections de seconde priorité.

Aubagne – Toulon :

- La section Aubagne – Col de l'Ange - Toulon :

Les études de phase 1 ont démontré l'impossibilité d'un doublement de la ligne existante entre Aubagne et Toulon et ont ainsi conduit à opter pour la réalisation d'une section de ligne nouvelle de l'ordre de 40 km dont environ la moitié en tunnel.

En cohérence avec la décision ministérielle du 7 mai 2014 portant notamment sur le choix du fuseau « B10 », la zone entre Aubagne et l'Est du vallon de Rouvière sera traversée en tunnel, à l'écart des zones urbanisées d'Aubagne et Gémenos.

S'agissant de la section entre le Col de l'Ange et l'arrivée sur Toulon, je retiens le fuseau dit « C40 » qui ressort comme celui présentant le moins d'impact environnemental sur les milieux naturels et les zones agricoles sensibles, et sur les zones habitées en termes de nuisances sonores.

Une section constituée d'une alternance de tunnels et de viaducs permettra d'éviter le poljé de Cuges ainsi que les milieux naturels les plus sensibles, un passage en surface évitera le plateau de Signes, le plateau du Siou-Blanc et le bassin du Beausset, puis une section en tunnel permettra la descente vers Toulon avec une arrivée en surface en gare de Toulon Centre.

- Le réaménagement de la gare de Toulon :

Les études menées ont montré que les capacités ferroviaires de la gare actuelle de Toulon Centre et de la traversée de l'agglomération toulonnaise devraient être renforcées afin d'accueillir le trafic envisagé à l'horizon de la réalisation des sections de priorité 2. Il est notamment envisagé d'ajouter une sixième voie à quai en gare de Toulon.

Le projet final devra porter une attention toute particulière 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 toulonnaise.

Est-Var – Siagne :

- La section Est-Var – St-Cassien – Siagne :

Deux voies nouvelles seront créées entre le secteur du Muy et la vallée de la Siagne (jusqu'à la ligne Cannes-Grasse) avec l'objectif de rechercher un tracé à l'écart de la bande littorale et qui préserve les espaces naturels.

S'agissant de la section entre la gare nouvelle Est-Var, futur pôle d'échange multimodal au carrefour des voies de communication dans le secteur Ouest du Muy, et le secteur de Saint-Cassien, la zone de passage préférentielle que je retiens est basée sur le fuseau « F10 ».

Les conditions de passage entre le lac de Saint-Cassien et la Siagne, relevant de la priorité 2, ont été fixées dans le cadre de la décision ministérielle du 7 mai 2014 de façon à traiter globalement la problématique du franchissement de la vallée de la Siagne. Je confirme cette décision validant l'option « G60 », prévoyant notamment la traversée du massif du Tanneron en tunnel et dont l'arrivée dans la vallée de la Siagne est déterminée par la position de la gare de l'Ouest des Alpes Maritimes pressentie le long de l'autoroute A8, entre l'aire de service des Bréguières et le péage d'Antibes.

- Le Pôle multimodal du Muy :

Considérant l'attractivité économique de l'Est varois qui connaît notamment une croissance démographique de 2% par an, le principe d'une gare nouvelle positionnée en surface est retenu. Il est prévu que cette gare permette l'accueil de TER terminus et l'interconnexion TER/TGV. Son positionnement final devra tout particulièrement faciliter les échanges multimodaux, en cohérence avec les pôles urbains alentours et les voies de communication existantes.

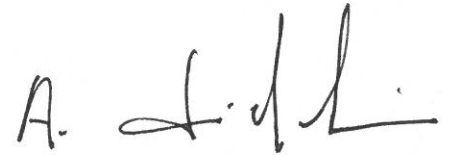
Dans le prolongement des conclusions de la Commission « Mobilité 21 » et de la décision ministérielle du 7 mai 2014, les études vont se poursuivre prioritairement sur les nœuds marseillais et azuréen.

S'agissant des sections Aubagne - Toulon et Est-Var – Siagne, vous veillerez à la mise en place d'observatoires du foncier.

Dans un premier temps, ces observatoires auront pour mission d'assurer une veille et une information en matière d'occupation des sols dans les zones de passage préférentielles telles que définies ci-dessus. Ils identifieront également les secteurs qui supportent les tensions foncières les plus importantes et susceptibles d'affecter la réalisation à terme du projet.

Dans un second temps, des études complémentaires pourront être engagées sur les secteurs qui auront été identifiés comme les plus sensibles, afin de préciser ponctuellement la zone de passage de la nouvelle infrastructure et permettre ainsi de me proposer la mise en place de mesures visant à préserver la faisabilité à terme de la ligne nouvelle, pouvant aller le moment venu jusqu'à une qualification de Projet d'Intérêt Général (PIG) sur les secteurs jugés les plus pertinents. Le financement de ces études et de ces mesures sera à rechercher dans le cadre du contrat de plan (CPER) de votre région.

Vous rendrez compte régulièrement à la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer, de l'avancement des travaux de ces observatoires.

A handwritten signature in black ink, consisting of a large initial 'A.' followed by a stylized, cursive name 'Alain VIDALIES'.

Alain VIDALIES