



LE PROJET DES PHASES 1&2

LIGNE NOUVELLE PROVENCE CÔTE D'AZUR

PRÉSENTATION DU PROJET DÉCLARÉ D'UTILITÉ PUBLIQUE

DÉCEMBRE 2022

www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr @ProjetLNPCA





SOMMAIRE

La déclaration d'utilité publique
du projet des phases 1 & 2 LNPCA,
qu'est-ce que cela signifie ?3

Le projet des phases 1 & 2 LNPCA,
quels bénéfices pour le territoire ?4

Le projet des phases 1 & 2 LNPCA,
quelles opérations ?11

La phase 1, quelles étapes
avant la mise en service ?14

Le projet des phases 1 & 2 LNPCA,
quel dialogue avec le public d'ici
le début des travaux ?15

Le projet des phases 1 & 2 LNPCA,
quels coûts et quelles modalités de
financement ?16

LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE DU PROJET DES PHASES 1 & 2 LNPCA, QU'EST-CE QUE CELA SIGNIFIE ?

LA DUP SIGNÉE LE 13 OCTOBRE 2022 !

Les préfets des trois départements des Bouches-du-Rhône, du Var et des Alpes-Maritimes ont signé le 13 octobre la déclaration d'utilité publique (DUP) du projet des phases 1 & 2 LNPCA, officialisée par le ministre délégué chargé des Transports, Clément Beaune.

LA DUP, DÉCISION OFFICIELLE DE FAIRE LE PROJET DES PHASES 1 & 2

La déclaration d'utilité publique confère une existence officielle au projet des phases 1 & 2. Elle définit la nature et le périmètre des travaux projetés et a pour effet la mise en compatibilité des documents d'urbanisme. Elle rendra en outre possible l'acquisition par les maîtres d'ouvrage du projet des parcelles nécessaires à la réalisation du projet déclaré d'utilité publique.

Cette DUP intervient au terme d'une procédure « d'enquête d'utilité publique », lors de laquelle une commission d'enquête indépendante de 19 membres (nommés par le tribunal administratif) a analysé les contributions du public puis formulé un avis sur le projet. Cette commission a « approuvé les opérations du projet (...) adaptées aux objectifs fixés... ». En tenant compte de l'ensemble des intérêts publics et privés en jeu, elle a considéré que les avantages du projet l'emportaient sur ses inconvénients et que « le projet était rentable pour la collectivité ».

Les phases ultérieures du projet LNPCA n'ont pas fait l'objet de l'enquête publique réalisée début 2022 et ne sont pas concernées par cette DUP. Elles constitueront un autre projet autonome, distinct du projet des phases 1 & 2. Elles feront l'objet d'une saisine de la Commission Nationale du Débat Public qui statuera sur l'opportunité d'organiser un débat public.

LA DUP, ET APRÈS ?

L'obtention de la DUP ne signifie pas un début immédiat des travaux. En effet, les « Etudes Préalables à la Déclaration d'Utilité Publique », menées jusqu'à la constitution du dossier d'enquête publique, ont permis de définir les objectifs fonctionnels et les aménagements nécessaires du projet. Maintenant que la Déclaration d'Utilité Publique est prononcée, les maîtres d'ouvrage, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions, vont engager de nouvelles phases d'études et de procédures administratives. Concernant les études, il s'agit des études d'Avant-Projet (AVP) d'abord, qui vont consister à affiner et optimiser le programme technique et environnemental tout en définissant les conditions et le calendrier de réalisation des travaux. Elles seront suivies des études

Projet (PRO), qui permettront de fixer définitivement les caractéristiques et les dimensions des différents travaux à réaliser afin de produire les Dossiers de Consultation des Entreprises (DCE) qui permettront d'engager la phase de travaux.

Parallèlement à ces études, les différentes procédures administratives suivantes seront réalisées depuis la DUP jusqu'au démarrage des travaux :

- permis de construire ;
- demandes d'autorisations environnementales (par exemple au titre de la loi sur l'eau) ;
- enquêtes parcellaires¹ ;
- démarches d'archéologie préventive ;
- acquisitions foncières. SNCF privilégie les acquisitions foncières à l'amiable (qui représentent plus de 95 % des acquisitions réalisées en France). En cas de désaccord avec les propriétaires rendant les acquisitions amiables impossibles, des procédures d'expropriation seront engagées.

L'enquête parcellaire et l'autorisation environnementale feront de nouveau l'objet d'enquêtes publiques, la première pour définir et annoncer précisément les parcelles qui devront être acquises ; la seconde pour obtenir l'autorisation environnementale unique qui couvre notamment le dossier dit « loi sur l'eau », les dérogations pour les espèces protégées et autres dispositions de protection environnementale.

SNCF RÉSEAU ET SNCF GARES & CONNEXIONS : LES DEUX MAÎTRES D'OUVRAGE DU PROJET

SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions assurent, sur leurs périmètres de compétences respectifs, la maîtrise d'ouvrage du projet :



- SNCF Réseau, celle des études et préparation des travaux d'infrastructures et d'installations ferroviaires du réseau ferré national. SNCF Réseau assure également la coordination générale des études AVP ;



- SNCF Gares & Connexions, celle des études et préparation des travaux des gares de voyageurs et des éléments associés, conformément à l'article L.2111-9 du code des transports.

¹ L'enquête parcellaire a pour but de déterminer les parcelles à exproprier et leurs propriétaires dans le but de les informer du projet d'expropriation et leur donner la possibilité de contester la nécessité de cette expropriation, sur tout ou partie de leur bien.

LE PROJET DES PHASES 1 & 2 LNPCA, QUELS BÉNÉFICES POUR LE TERRITOIRE ?

PLUS DE TRAIN... MOINS DE CARBONE

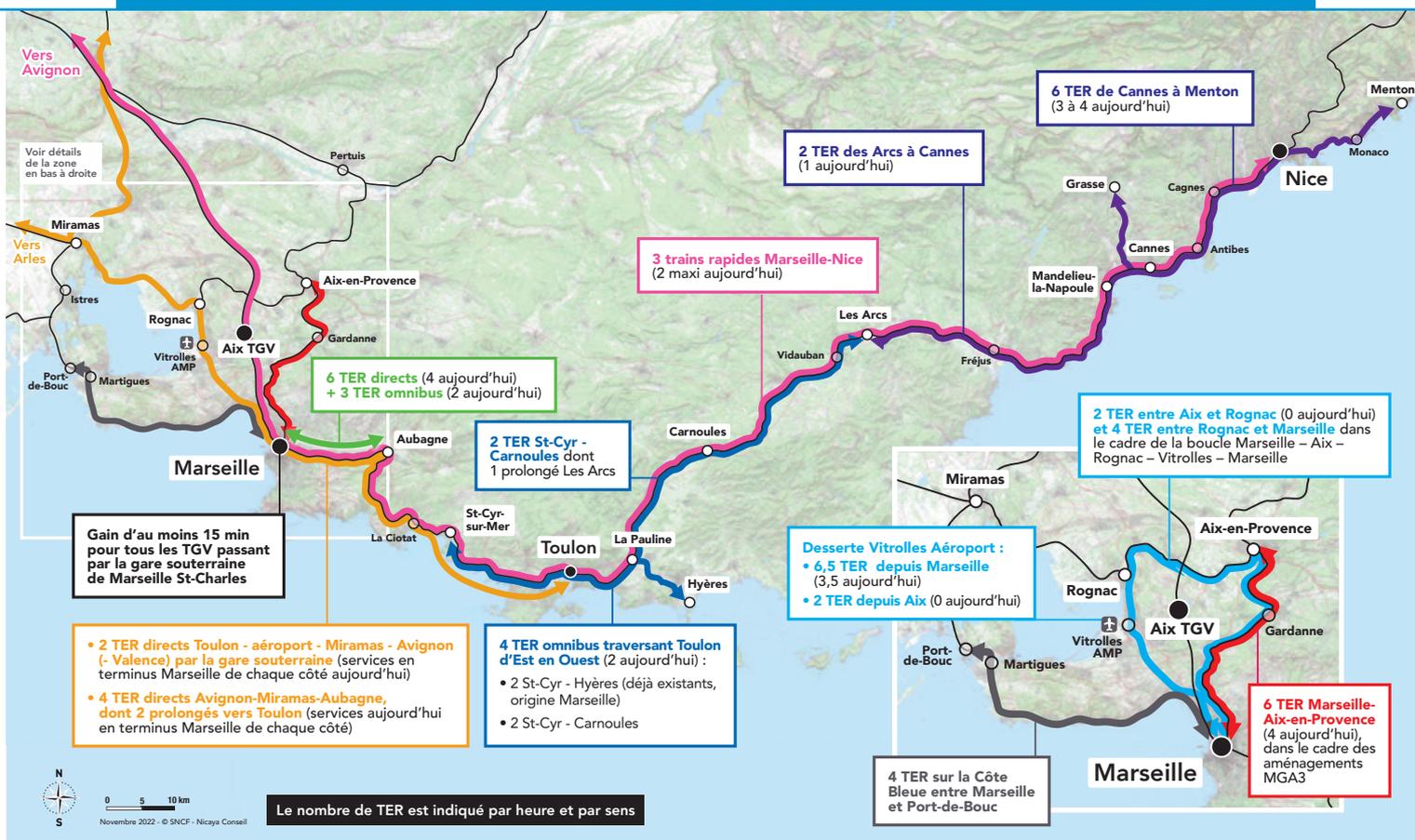
À travers l'augmentation possible du nombre de trains du quotidien à hauteur de + 66% et la mise en œuvre de 3 RER métropolitains autour des aires urbaines d'Aix-Marseille, de Toulon et de Nice et la Côte d'Azur, le projet des phases 1 & 2 va permettre d'accroître de plus de 23 millions le nombre de voyageurs ferroviaires annuel d'ici 2035, dont 62% vont se reporter de la route vers le train.

UNE OFFRE FERROVIAIRE PLUS IMPORTANTE

Grâce aux aménagements du projet des phases 1 & 2 sur le réseau existant, l'offre de TER pourra passer de 2 à 3,5 TER/heure/sens non cadencés

(situation actuelle) à 4 à 6 TER/heure/sens avec un cadencement attractif autour des Métropoles de d'Aix-Marseille, de Toulon et de Nice et la Côte d'Azur.

Offre ferroviaire permise par le projet, à l'horizon 2035 avec projets complémentaires* (*sur l'étoile ferroviaire marseillaise, le projet des phases 1 & 2 rendra possible la réalisation de projets complémentaires)



Ainsi, le projet des phases 1 & 2 permettra de mettre en place :

- un Service Express Métropolitain Azuréen avec 6 TER/heure/sens entre Cannes et Menton (pour 4 TER/heure/sens aujourd'hui) ;
- un Service Express Métropolitain Toulonnais avec 4 TER/heure/sens entre Saint-Cyr et La Pauline (pour 2 TER/heure/sens aujourd'hui) ;
- un Service Express Métropolitain Marseillais, avec 3 TER/heure/sens omnibus entre Marseille et Aubagne (pour 2 TER/heure/sens aujourd'hui) et de 4 TER/heure/sens sur les voies littorales entre Saint-Charles et l'Estaque (pour 2 TER/heure/sens aujourd'hui).

Le projet des phases 1 & 2 permettra également d'augmenter le nombre de liaisons rapides sur l'axe Marseille-Vintimille, améliorant ainsi les liaisons ferroviaires régionales entre les trois métropoles et l'accès à l'ensemble du territoire français depuis le Var et les Alpes-Maritimes. Il permettra également de proposer de nouvelles liaisons traversant les métropoles sans correspondance. Ce sera le cas de la liaison Miramas-Vitrolles Aéroport-Aubagne autour de Marseille, de Saint-Cyr-Carnoules autour de Toulon ou de Cannes-Menton autour de Nice.

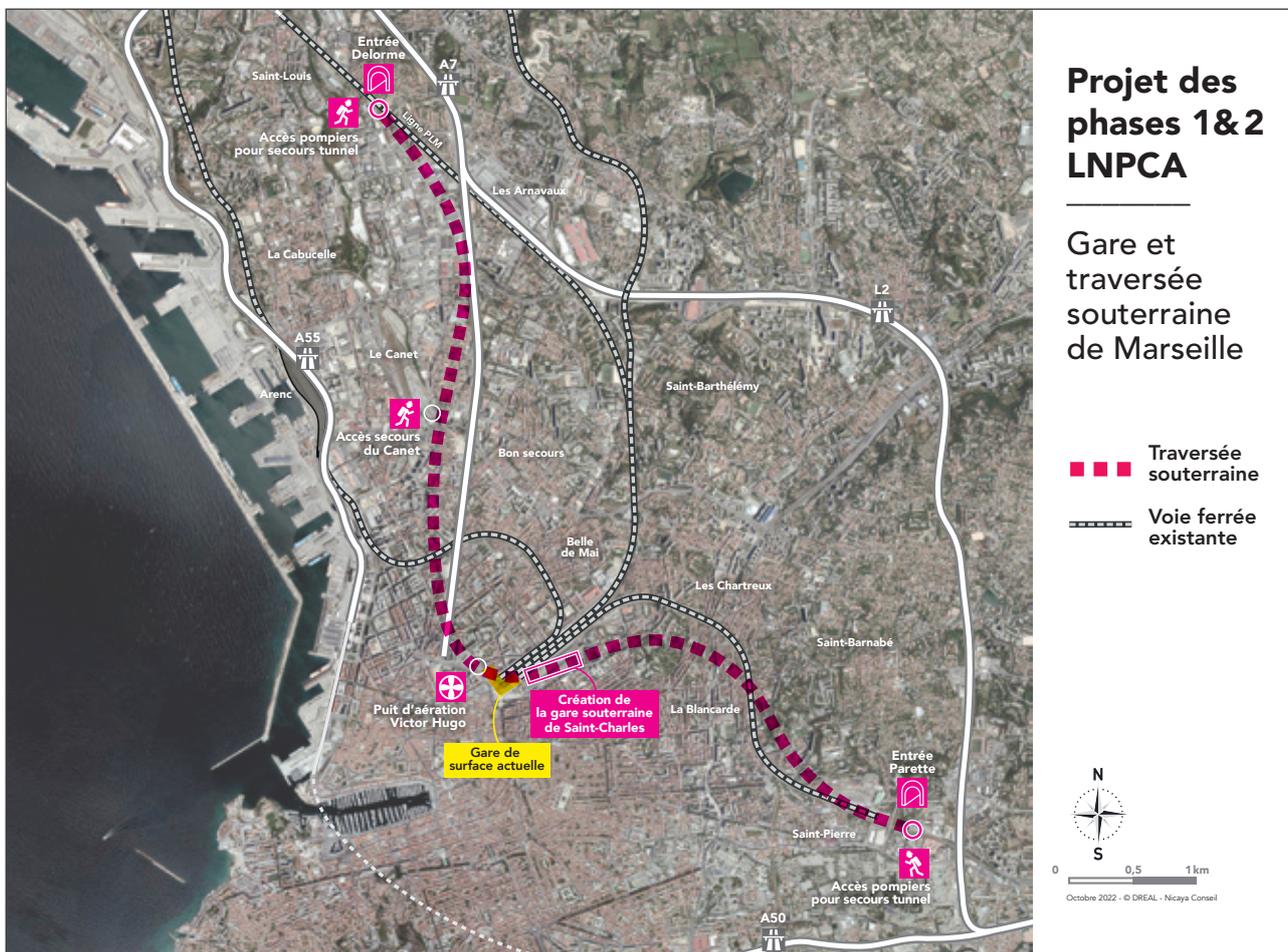
Sur l'étoile ferroviaire marseillaise, le projet rendra en outre possible la réalisation de projets complémentaires, permettant de faire circuler :

- 6 TER/heure/sens (au lieu de 4), entre Marseille, Gardanne et Aix-en-Provence, dans le cadre de la 3^e phase de l'aménagement de la ligne Aix-Marseille ;
- 2 TER/heure/sens entre Aix et l'étang de Berre et 4 TER/heure/sens entre Rognac et Marseille dans le cadre de la boucle complète Marseille – Aix – Rognac – Vitrolles – Marseille ;
- 4 TER/heure/sens (au lieu de 2) de Marseille à Port-de-Bouc, dans le cadre du renforcement de la Côte Bleue ;
- 4 TER/heure/sens d'Avignon à Aubagne, dans le cadre du prolongement du TER d'Avignon jusqu'à Aubagne.

DES TEMPS DE PARCOURS PLUS COURTS

La création d'une gare souterraine à Marseille Saint-Charles permettra de supprimer le rebroussement des trains, imposé aujourd'hui par l'actuelle gare en impasse. Ceci diminuera les temps de parcours de 15 à 20 minutes pour les 20 000 trains traversant chaque année la ville vers le nord (Paris, Lyon, Avignon, Bordeaux...) et vers l'est (Aubagne, Toulon et Nice).

Les aménagements du nœud ferroviaire marseillais permettront aussi de renforcer la desserte de Marseille vers le nord (vers Avignon, Lyon et Paris) d'une part et vers Toulon et Nice d'autre part.



DES TRAINS PLUS FIABLES

Les aménagements du projet des phases 1 & 2 vont permettre de réduire les conséquences des incidents sur la ligne et donc les répercussions en termes de retards, voire de suppressions de trains.

Ainsi, la traversée du nœud ferroviaire marseillais va être facilitée grâce à la suppression des conflits de circulation liés à la gare de Marseille Saint-Charles en impasse (réorganisation du plateau de voies de la gare de Marseille Saint-Charles et des sites de remisage des trains pour assurer leur entretien) et grâce à la fluidification de l'axe Marseille-Vintimille avec une meilleure gestion des différences de vitesse de circulation entre les trains lents qui sont aujourd'hui rattrapés par les trains rapides qui doivent alors ralentir : convois de fret, TER omnibus, TER semi-directs et TER Intervilles et trains grandes lignes (type TGV).

Dans le Var et les Alpes-Maritimes, la création de voies à quai supplémentaires dans les gares de Saint-Cyr-Les Lecques, La Pauline, Cannes La Bocca déplacée, Cannes Centre, Nice Aéroport et Nice Ville va permettre à deux trains circulant dans la même direction d'arriver en même temps en gare et à l'un de doubler l'autre si besoin.

Les aménagements en gares de Carnoules, des Arcs-Draguignan, de Cannes La Bocca déplacée, de Nice Ville et de Nice Saint-Roch vont contribuer à fluidifier la circulation des trains, en offrant des voies de garage TER supplémentaires, afin que ceux-ci n'engorgent pas l'axe ferroviaire.

Enfin, le remplacement des croisements à plat de voies uniques par des dénivellements, au niveau de la bifurcation de La Pauline vers Hyères et de la bifurcation de Cannes vers Grasse, va permettre de supprimer les conflits entre les trains circulant sur l'axe Marseille –

Vintimille et les trains circulant respectivement sur l'axe La Pauline-Hyères ou sur l'axe Cannes-Grasse.

Le système ferroviaire étant alors plus à même d'absorber rapidement les aléas susceptibles de survenir et de perturber le trafic, la fiabilité du service ferroviaire sera accrue, au bénéfice des usagers du train. À l'horizon de la mise en service du projet des phases 1 & 2 LNPCA, les minutes perdues par les trains dans le nœud ferroviaire marseillais devraient connaître une diminution d'environ 40% (soit -70 000 minutes par an).

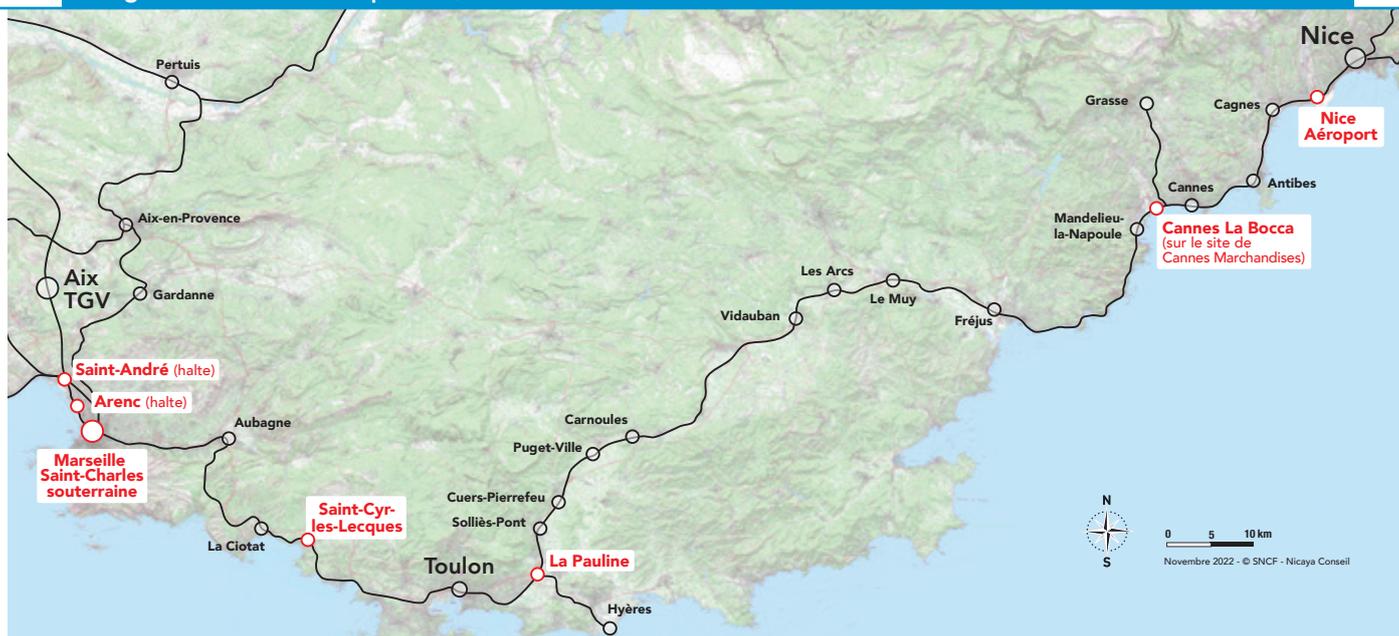
DES GARES NOUVELLES ET MODERNISÉES, MULTIMODALES, SITUÉES AU CŒUR DE QUARTIERS EN REQUALIFICATION OU EN DÉVELOPPEMENT

Le projet améliorera la desserte des aires métropolitaines grâce à la création de gares nouvelles intermodales éco-conçues.

Les collectivités locales partenaires du projet des phases 1 & 2 LNPCA ont accompagné la définition de ces gares de manière à ce qu'elles contribuent efficacement au report modal de la voiture vers le train et s'insèrent de façon harmonieuse dans leur environnement urbain :

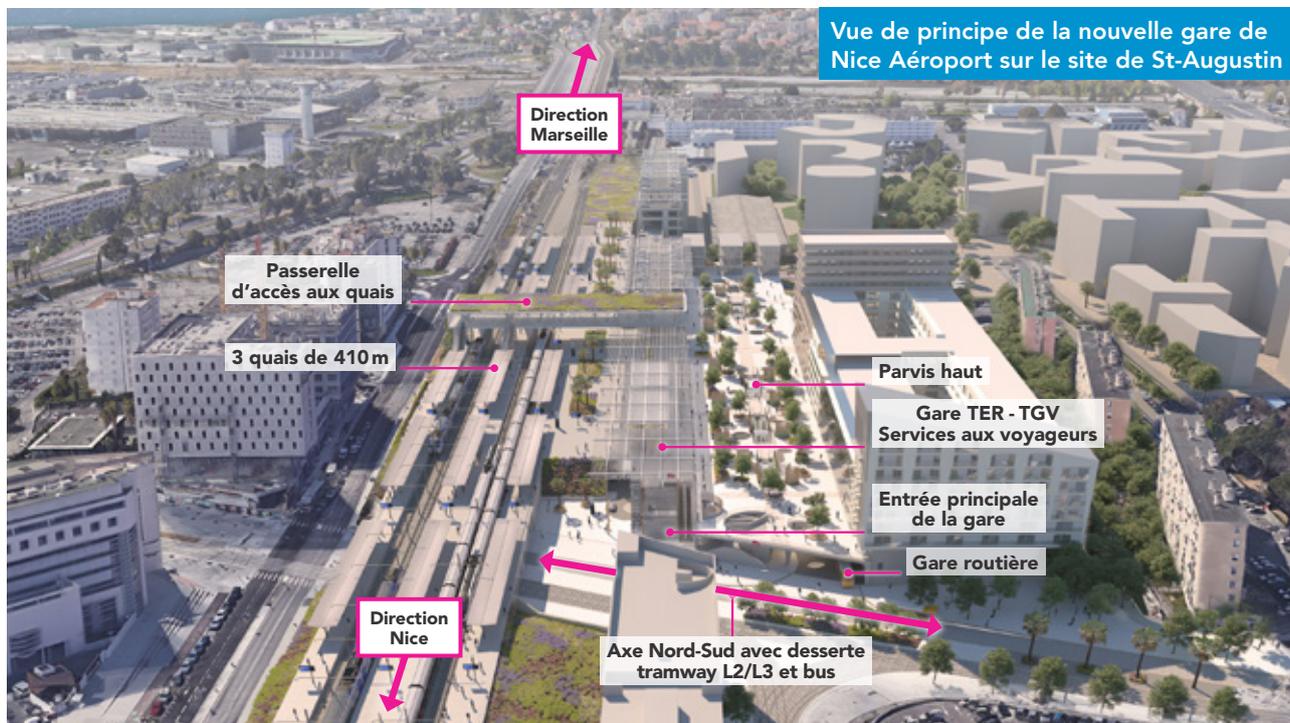
- les gares ont été créées ou relocalisées au cœur de projets urbains qu'elles permettront de desservir ;
- les gares bénéficieront d'une intermodalité accrue et efficace : transports collectifs urbains, accessibilité en modes actifs (piéton et vélo avec places de stationnement sécurisées), parkings relais pour les voitures, etc.

Des gares nouvelles ou déplacées, modernisées et multimodales



À Nice, la nouvelle gare TER et TGV constitue l'une des bases structurantes de l'Opération d'Intérêt National Nice Eco-Vallée. À proximité immédiate du 3^e aéroport français, elle sera également en connexion directe avec la nouvelle gare routière, les lignes

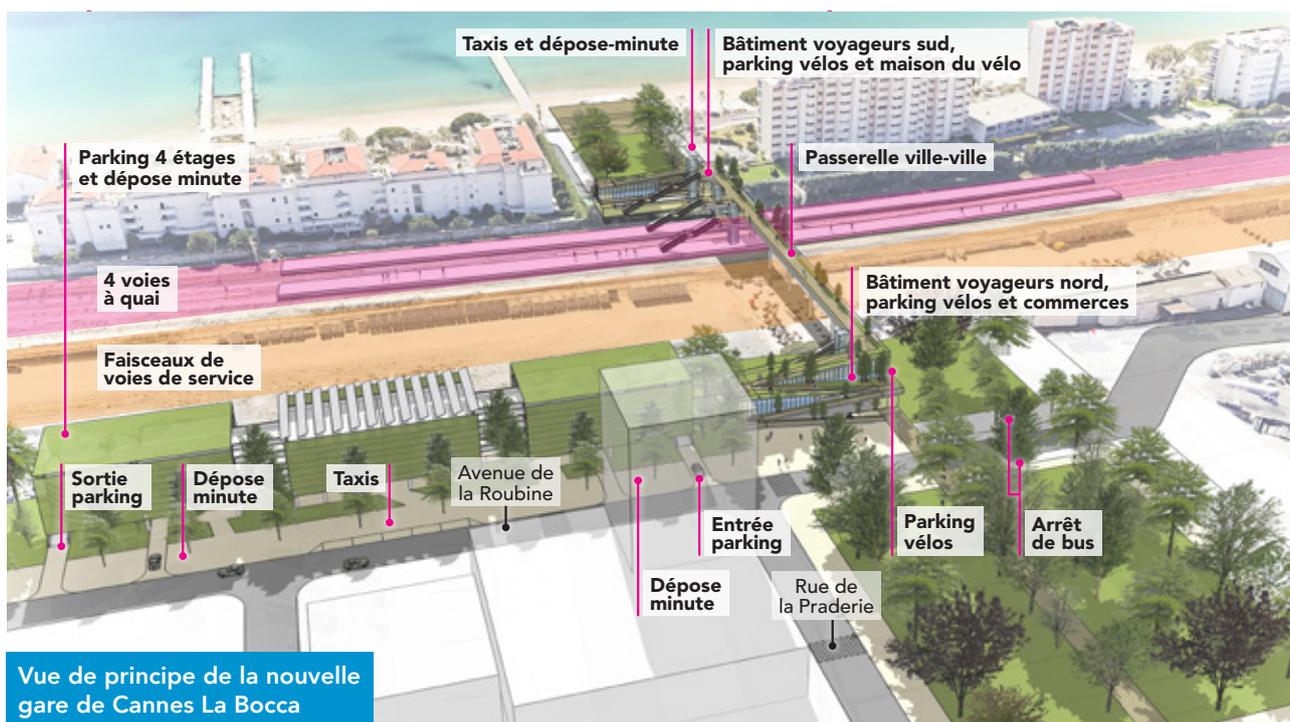
de tramway, les pistes cyclables et la coulée verte reliant la promenade des Anglais au futur parc des expositions, faisant de ce pôle multimodal éco-conçu l'un des plus aboutis de France.



Vue de principe de la nouvelle gare de Nice Aéroport sur le site de St-Augustin

À Cannes La Bocca, la nouvelle gare déplacée s'intègre dans le projet "Cannes Bocca Grand Ouest". Ses deux parvis accueilleront des quais de bus, les dépose minute, station de taxis, parkings autos et

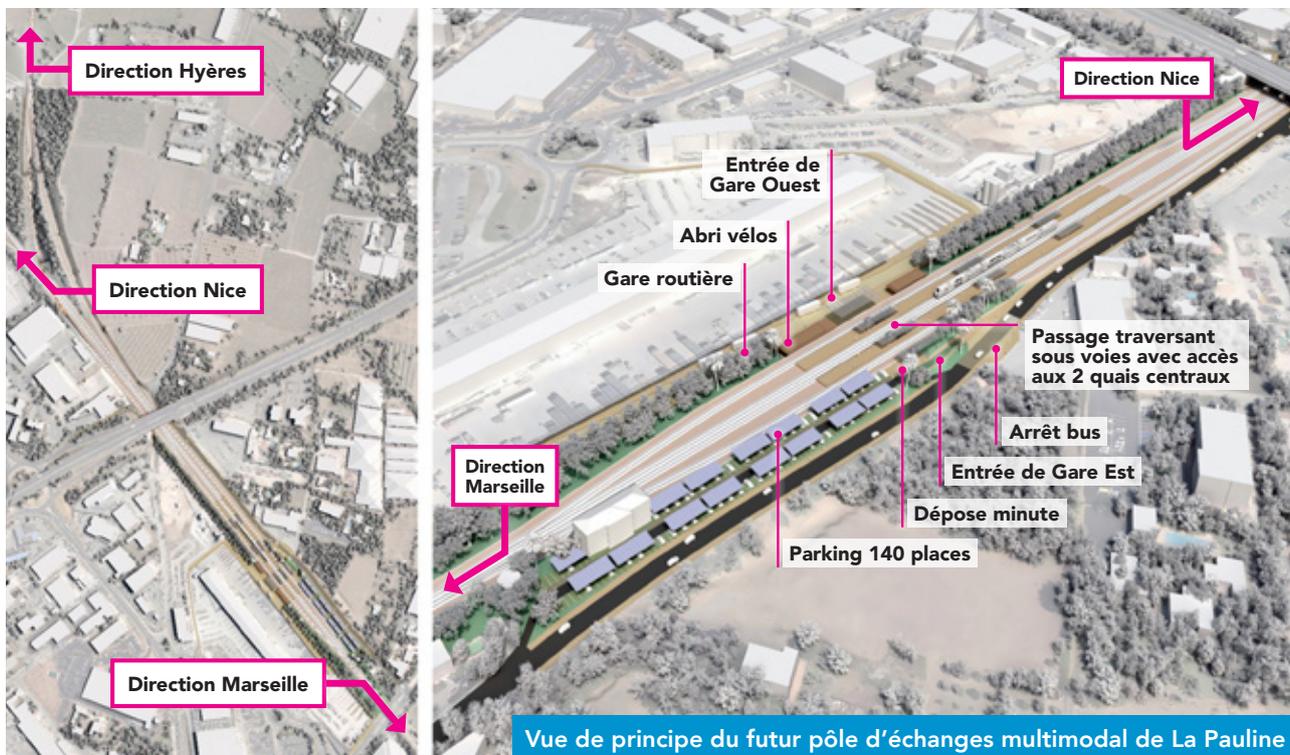
vélos. La passerelle d'accès aux quais permettra, en franchissant tout le plateau ferroviaire, un nouveau lien urbain vers le boulevard du littoral, en cohérence avec le projet Boccacabana.



Vue de principe de la nouvelle gare de Cannes La Bocca

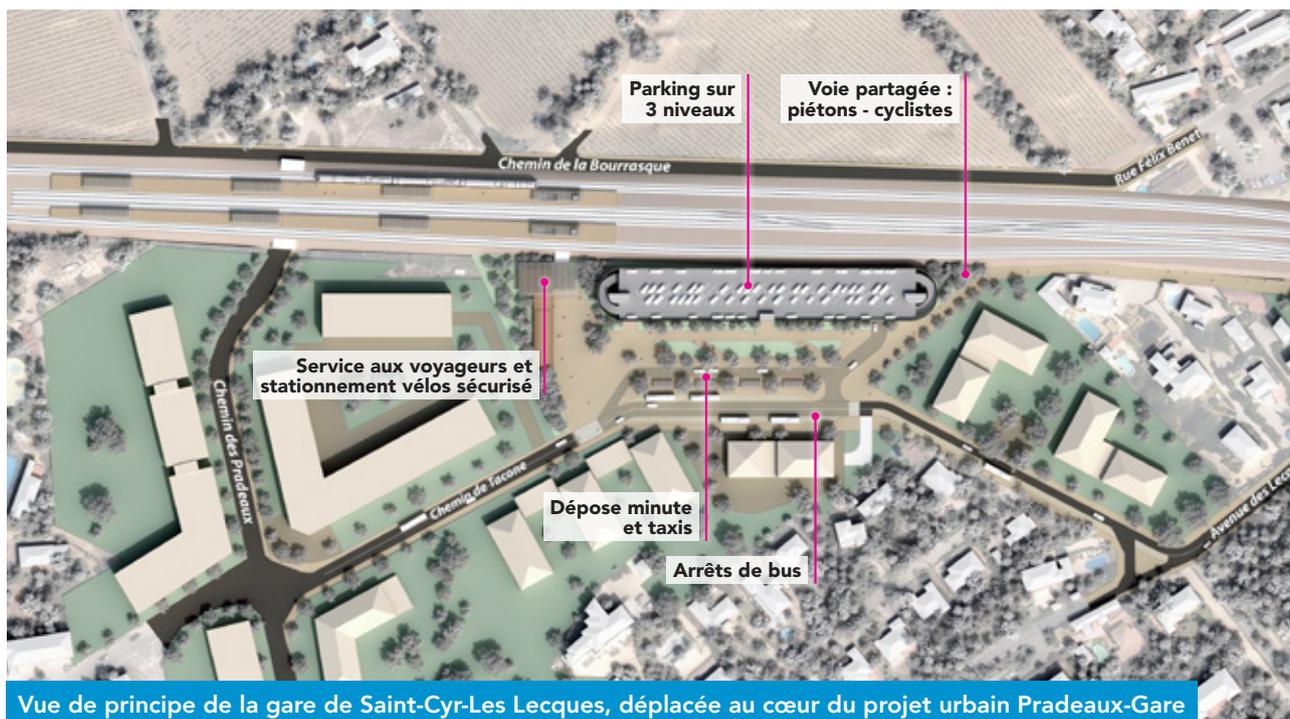
À **La Pauline**, la gare existante est transformée pour devenir multimodale et « traversante » afin de desservir directement la zone d'activités de l'est toulonnais et le pôle universitaire de la Garde. Des trottoirs confortables et des pistes cyclables sont

prévus sur sa face ouest où se développera également une véritable gare routière connectée au futur réseau bus en site propre. Le parking voitures et la dépose minute resteront à l'est.



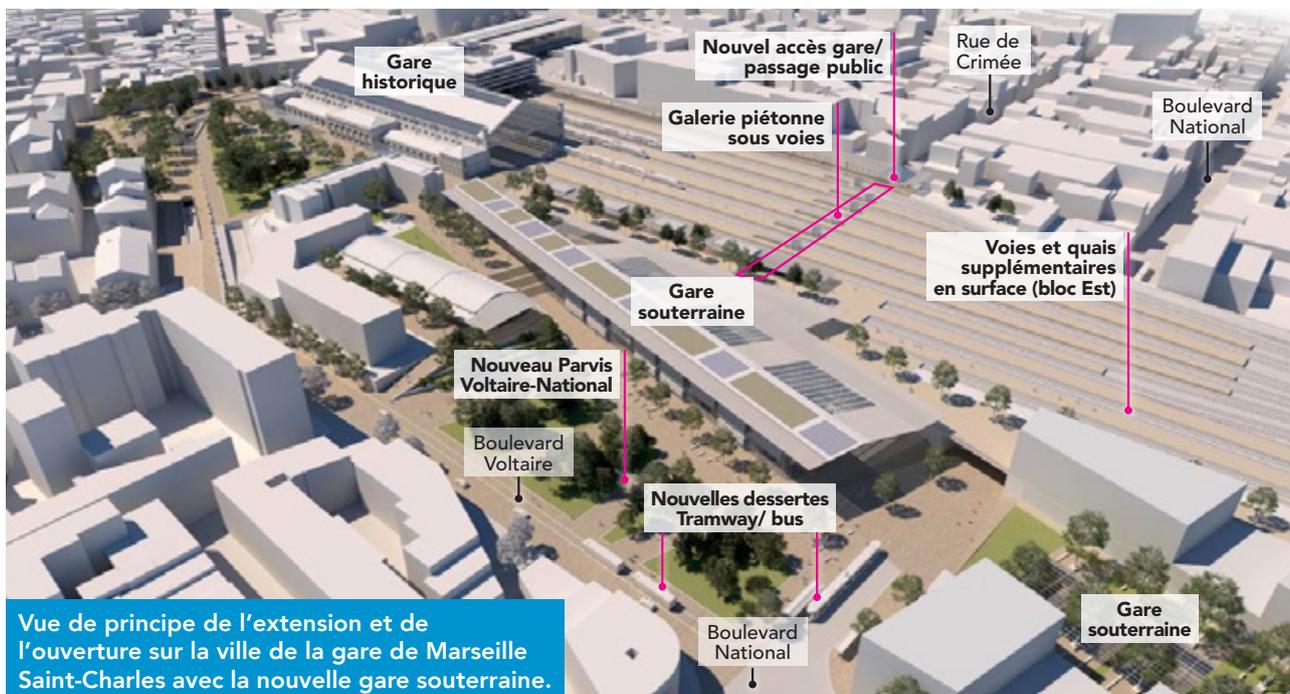
À **Saint-Cyr-sur-Mer**, la gare est déplacée pour être insérée au projet urbain « Pradeaux-Gares », ce qui implique une refonte complète des accès routiers de

la zone. Son aménagement favorisera les mobilités actives et permettra d'améliorer la desserte en transports en commun.



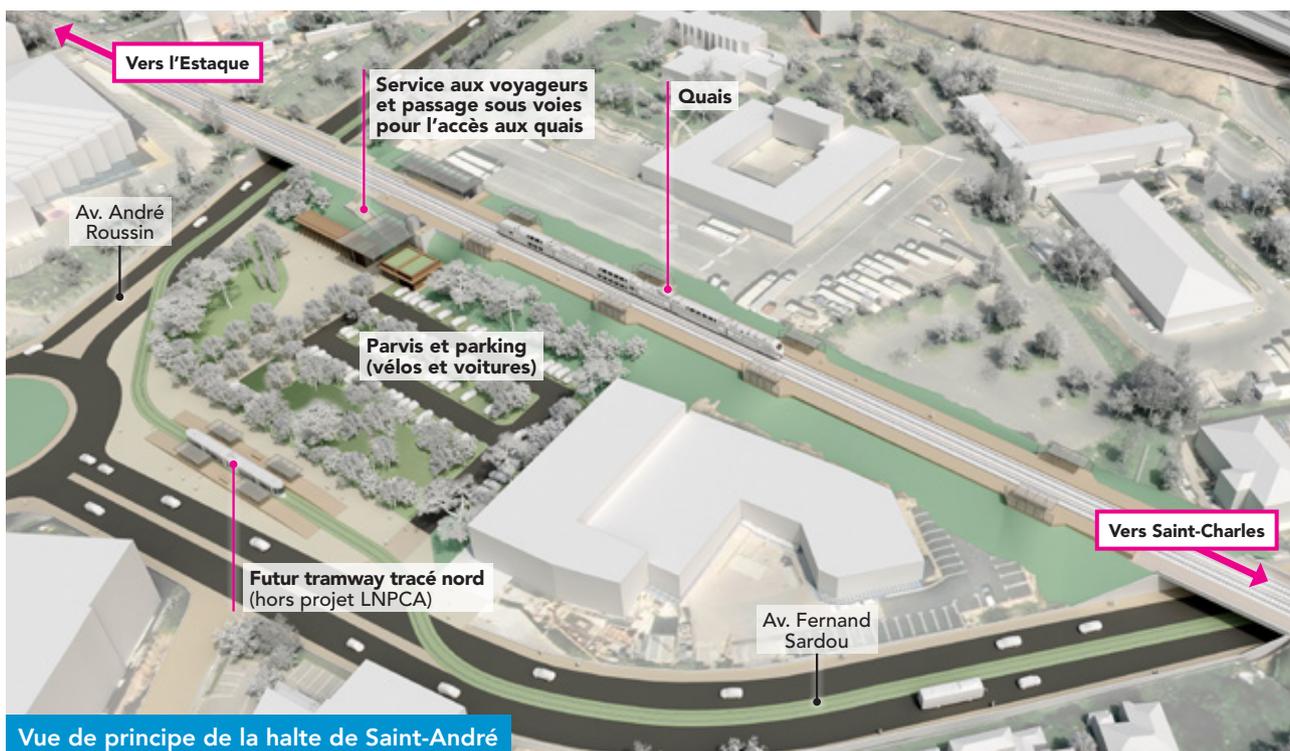
À **Marseille Saint-Charles**, la nouvelle gare souterraine s'inscrit dans la dynamique des projets urbains du quartier gare, d'Euroméditerranée et de requalification du centre-ville de Marseille. La création d'un parvis multimodal permettra d'accueillir et de faciliter les correspondances entre les différents modes de transport, y compris une nouvelle ligne de tramway et une connexion au futur réseau de pistes cyclables.

La transformation du plateau de la gare Saint-Charles a vocation à rendre plus aisément accessible et plus attractive la gare Saint-Charles en l'ouvrant sur toutes ses faces. Le projet prévoit une porte d'accès à la gare située rue Honnorat, au débouché direct d'une nouvelle galerie piétonne souterraine, face à la rue Crimée. Le concept de "gare-jardin" apportera une respiration végétale dans un tissu urbain particulièrement dense.



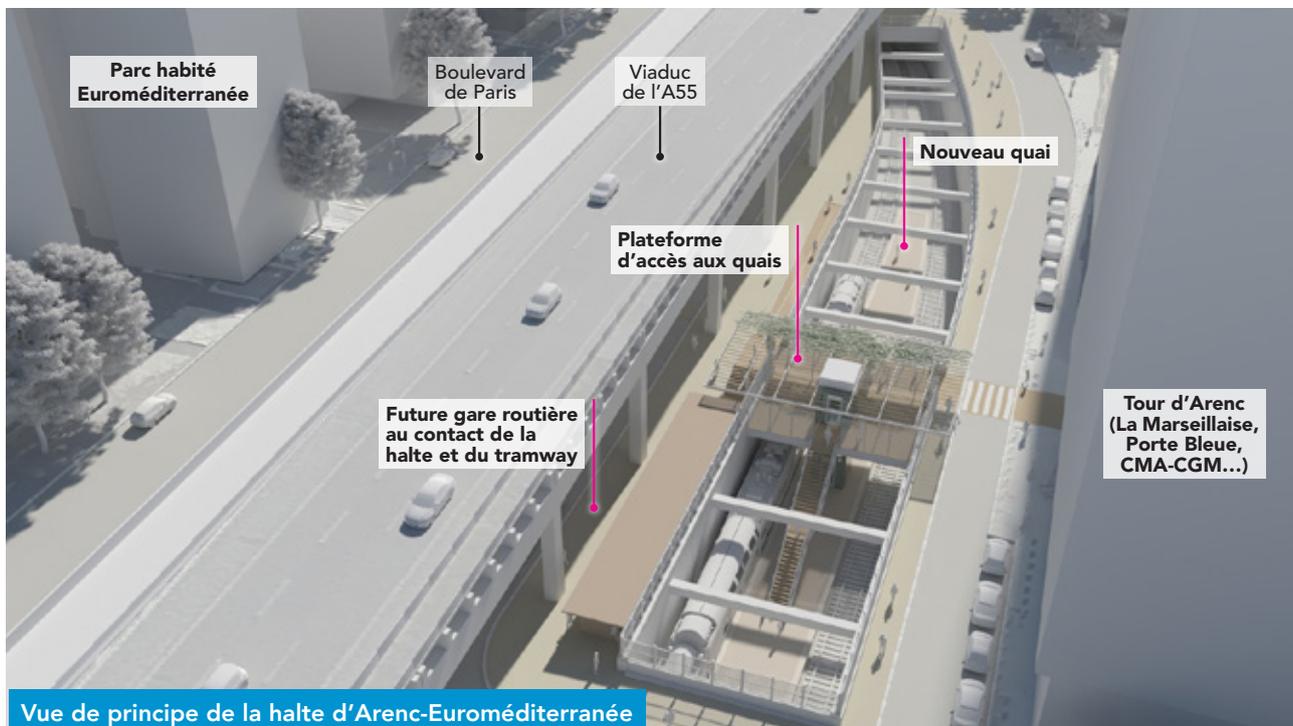
À **Saint-André**, la nouvelle halte ferroviaire multimodale sera connectée au futur tramway nord,

contribuant ainsi au désenclavement des quartiers du nord de Marseille.



Le réaménagement de **la halte d'Arenc**, au cœur de l'opération Euroméditerranée prévoit l'ajout d'une nouvelle voie ferrée à quai et la transformation des accès. Sa connexion directe, lisible et confortable au tissu urbain dense qu'elle dessert (Parc Habité, tours

d'Arenc, etc...), à la station de tramway existante et aux futurs pôles vélos et bus urbains qui se développeront sous le viaduc autoroutier, fera de la halte un véritable pôle d'échanges multimodal attractif.



UN DÉVELOPPEMENT DU FRET FERROVIAIRE PRÉSERVÉ

En augmentant le nombre de circulations possibles, le projet des phases 1 & 2 va permettre de proposer davantage de créneaux pour les trains de fret circulant entre Marseille et Vintimille, en heures creuses (ces créneaux supplémentaires étant utilisés par le TER en heures de pointe) : 1 à 2 sur l'axe Miramas-Vintimille et 2 à 3 sur l'axe Miramas-La Seyne.

Le projet des phases 1 & 2 ne prévoit pas d'installations permettant le développement du fret sur les voies littorales entre Marseille Saint-Charles et l'Estaque, lequel fait l'objet de projets distincts et de procédures d'autorisation spécifiques.

UNE DÉCARBONATION DES MODES DE TRANSPORT

Grâce à la mise en service du projet des phases 1 & 2 LNPCA, 36% de voyageurs ferroviaires supplémentaires sont attendus d'ici 2035, avec notamment :

- + 9 millions de voyageurs / an en gare de Marseille Saint-Charles ;
- + 3,8 millions de voyageurs / an en gare de Nice Aéroport ;
- + 3 millions de voyageurs / an en gare de Cannes Centre.

Parmi les 23 millions de voyageurs supplémentaires, 62% viennent de la route, répondant ainsi aux enjeux de santé publique grâce à l'amélioration de la qualité de l'air et de lutte contre le réchauffement climatique.

UN BILAN CARBONE RAPIDEMENT POSITIF

La neutralité carbone correspond à l'année théorique où le cumul des émissions évitées par le projet dépasse le cumul des émissions engendrées par sa réalisation (travaux).

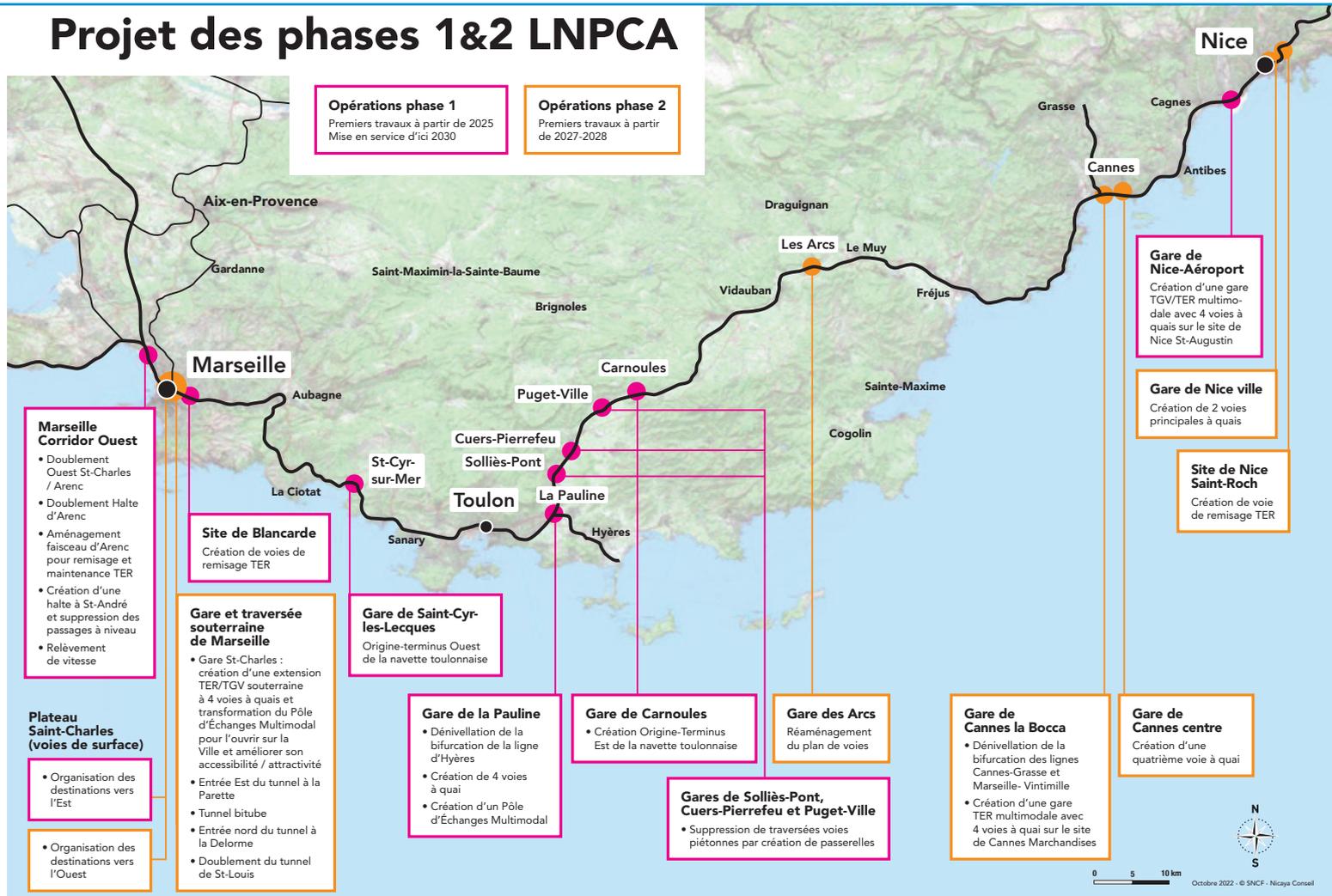
Dans le cas du projet des phases 1 & 2, cette neutralité sera atteinte au maximum 16 ans après la fin des travaux. À partir de ce moment-là, le projet sera considéré comme « carbone rentable ». Sur 40 ans d'exploitation, le projet permettra d'éviter l'émission de 450 000 TeqCO₂ (tonnes équivalent CO₂).

LE PROJET DES PHASES 1 & 2 LNPCA, QUELLES OPÉRATIONS ?

Le projet des phases 1 & 2 comprend un nombre important d'opérations consistant à reconfigurer le réseau et certaines gares existantes et à créer des installations ferroviaires et des gares nouvelles. L'ampleur et la complexité des opérations à réaliser ont conduit les maîtres d'ouvrage à prévoir leur réalisation en deux grandes phases :

- les travaux des opérations prévues en phase 1 commenceront en 2025 pour des mises en service successives de 2028 à 2030 ;
- les travaux des opérations prévues en phase 2 commenceront en 2027 - 2028.

Projet des phases 1&2 LNPCA



Les opérations du projet des phases 1 & 2 complètent l'effort important de modernisation de l'exploitation de la ligne Marseille-Vintimille réalisé à travers le projet Haute-Performance Marseille-Vintimille (HPMV) et

contribuent au développement d'un corridor européen essentiel le long de l'arc méditerranéen, inscrit dans le réseau transeuropéen de transport (RTE-T).

LE PROJET HPMV

(Haute Performance Marseille Vintimille) prévoit un déploiement du nouveau système de signalisation ERTMS niveau 3 hybride (European Rail Traffic Management System) entre 2027 et 2030. Il a pour objectif de remplacer la signalisation actuelle par des informations émises par radio ou par des systèmes au sol. Il permettra de réduire l'espacement entre les trains, la distance de

sécurité jusqu'à l'arrêt étant calculée en fonction des caractéristiques réelles, notamment de freinage, de chaque train suiveur. Parallèlement, ce nouveau système permet l'interopérabilité des matériels roulants selon les normes européennes et une meilleure performance des plans de transport pour des trains circulant à des vitesses homogènes.

LES OPÉRATIONS PRÉVUES POUR DÉVELOPPER LES 3 RER MÉTROPOLITAINS D'AIX-MARSEILLE, DE TOULON ET DE NICE ET LA CÔTE D'AZUR

Les opérations prévues dans les Bouches-du-Rhône

Nouvelle halte de Saint-André

- Desservir les quartiers du nord avec 4 trains par sens en pointe
- Offrir une intermodalité avec le futur tramway
- Être à 10 minutes de Marseille Saint Charles en train

Suppression des passages à niveau de Saint-André et Saint-Henri et nouvelle desserte compensatoire

- Garantir la sécurité avec le passage de 76 TER/jour (pour 28 aujourd'hui)

Ligne de Marseille à l'Estaque : Aménagements de capacité pour le TER pour passer de 28 à 76 TER/jour

- Améliorer la régularité sur le plateau Saint-Charles en reportant des circulations TER de la ligne PLM vers la ligne de Marseille à l'Estaque
- Désenclaver les quartiers nord
- Renforcer la desserte d'Euroméditerranée avec 4 TER/heure/sens

Création de voies de garage des TER à Arenc et réduction du faisceau côté mer

- Répondre aux besoins des projets urbains d'Euroméditerranée
- Améliorer la régularité sur le plateau Saint-Charles en remisant les TER de l'ouest sur Arenc au lieu de Blancarde, pour éviter que le mouvement des trains à vide ne gêne les trains commerciaux.

Création de voies de garage des trains à Blancarde

- Améliorer la régularité sur le plateau Saint-Charles en remisant les TER de l'est sur Blancarde, pour éviter que le mouvement des trains à vide ne gêne les trains commerciaux.

L'INFRASTRUCTURE

- Création de la gare et de la traversée souterraines de Marseille St Charles
- Adaptation des infrastructures ferroviaires du Nœud Ferroviaire Marseillais
- Projets complémentaires de l'étoile marseillaise rendus possibles (hors LNPCA)

LES APPORTS AU TERRITOIRE

- Doubler l'offre TER sur le corridor ouest
- Passer de 2 à 3 TER/heure/sens omnibus entre Marseille et Aubagne
- Créer des liaisons diamétrales TER entre le nord (Avignon, Vitrolles Aéroport Marseille Provence, ...) et l'est (Aubagne et Toulon) de l'agglomération
- Réduire de 15 à 20 minutes le temps de parcours de 20 000 trains par an
- Rendre possible une fréquence conditionnée par des projets complémentaires sur Marseille - Aix - Rognac de 6 TER/heure/sens et sur la Côte Bleue de 4 TER/heure/sens
- Ouvrir la gare de Marseille St-Charles sur la ville et renforcer son attractivité

Doublement du tunnel de Saint-Louis

- Garantir la régularité du nœud ferroviaire marseillais
- Apporter de la capacité et de la fréquence pour les projets complémentaires

Projets complémentaires rendus possibles par la gare souterraine

- Augmenter les fréquences sur l'étoile marseillaise : passage à 6 TER/heure/sens sur Aix-Marseille, boucle Aix-Rognac, renforcement de la Côte Bleue, TER Avignon - Aubagne

Aménagement du plateau Saint-Charles : séparation des flux, création de 3 nouvelles voies à quai

- Améliorer la régularité sur le nœud ferroviaire marseillais
- Apporter de la capacité et de la fréquence pour les projets complémentaires et les trains terminus Marseille

Gare et traversée souterraine de Marseille Saint-Charles

- Améliorer la régularité sur le plateau Saint-Charles
- Permettre aux trains de traverser Marseille du nord vers l'est (TGV ou Intercités non terminus Marseille)
- Gagner de 15 à 20 minutes de temps de parcours pour les trains traversant Marseille
- Permettre la circulation de TER traversant Marseille (type Vitrolles aéroport - Aubagne), pouvant atteindre 4 TER/heure/sens avec les projets complémentaires



0 0,5 1 km

Octobre 2022 - © SNCF - Nécaya Conseil

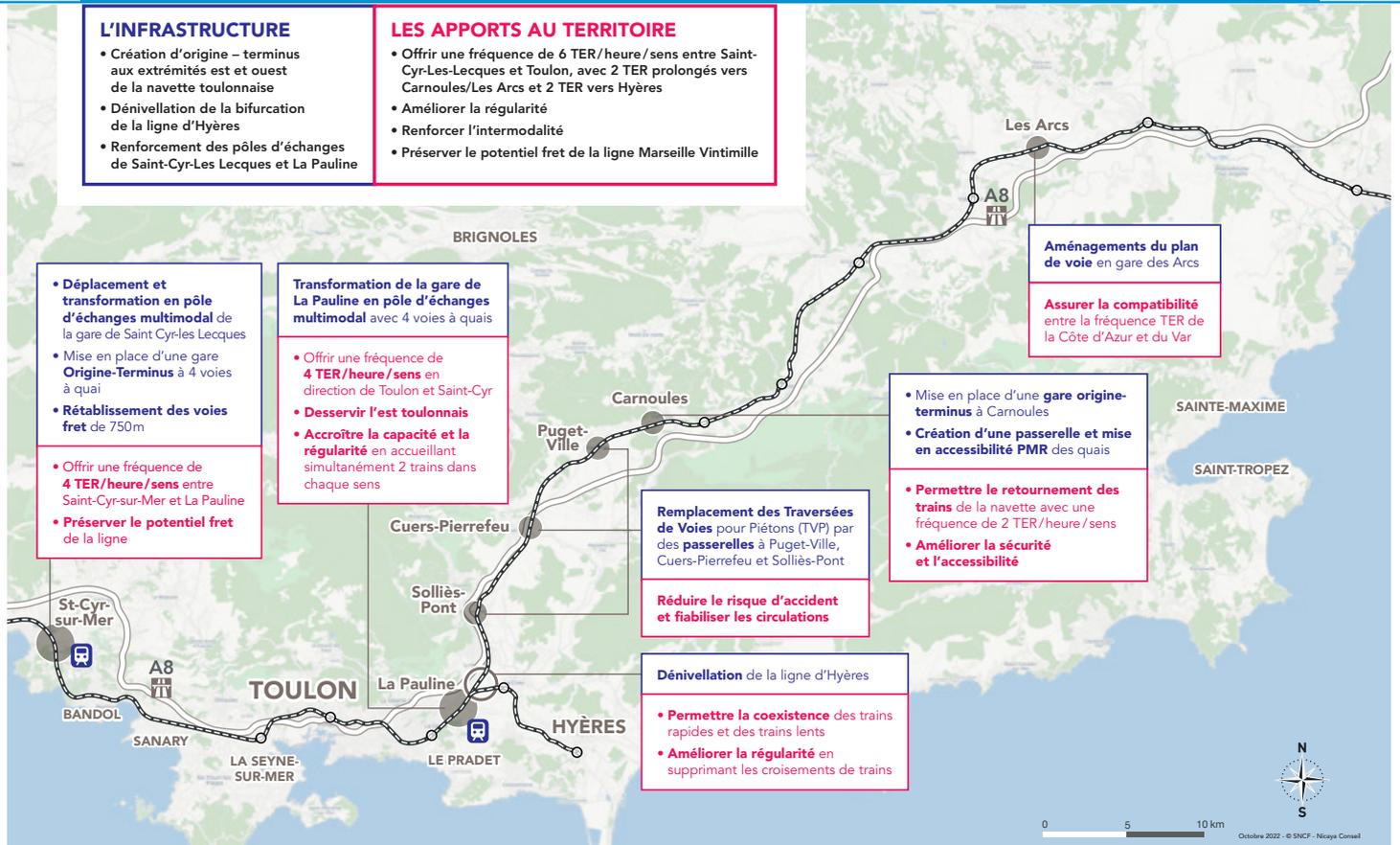
Les opérations prévues dans le Var

L'INFRASTRUCTURE

- Création d'origine – terminus aux extrémités est et ouest de la navette toulonnaise
- Dénivellation de la bifurcation de la ligne d'Hyères
- Renforcement des pôles d'échanges de Saint-Cyr-Les Lecques et La Pauline

LES APPORTS AU TERRITOIRE

- Offrir une fréquence de 6 TER/heure/sens entre Saint-Cyr-Les-Lecques et Toulon, avec 2 TER prolongés vers Carnoules/Les Arcs et 2 TER vers Hyères
- Améliorer la régularité
- Renforcer l'intermodalité
- Préserver le potentiel fret de la ligne Marseille Vintimille



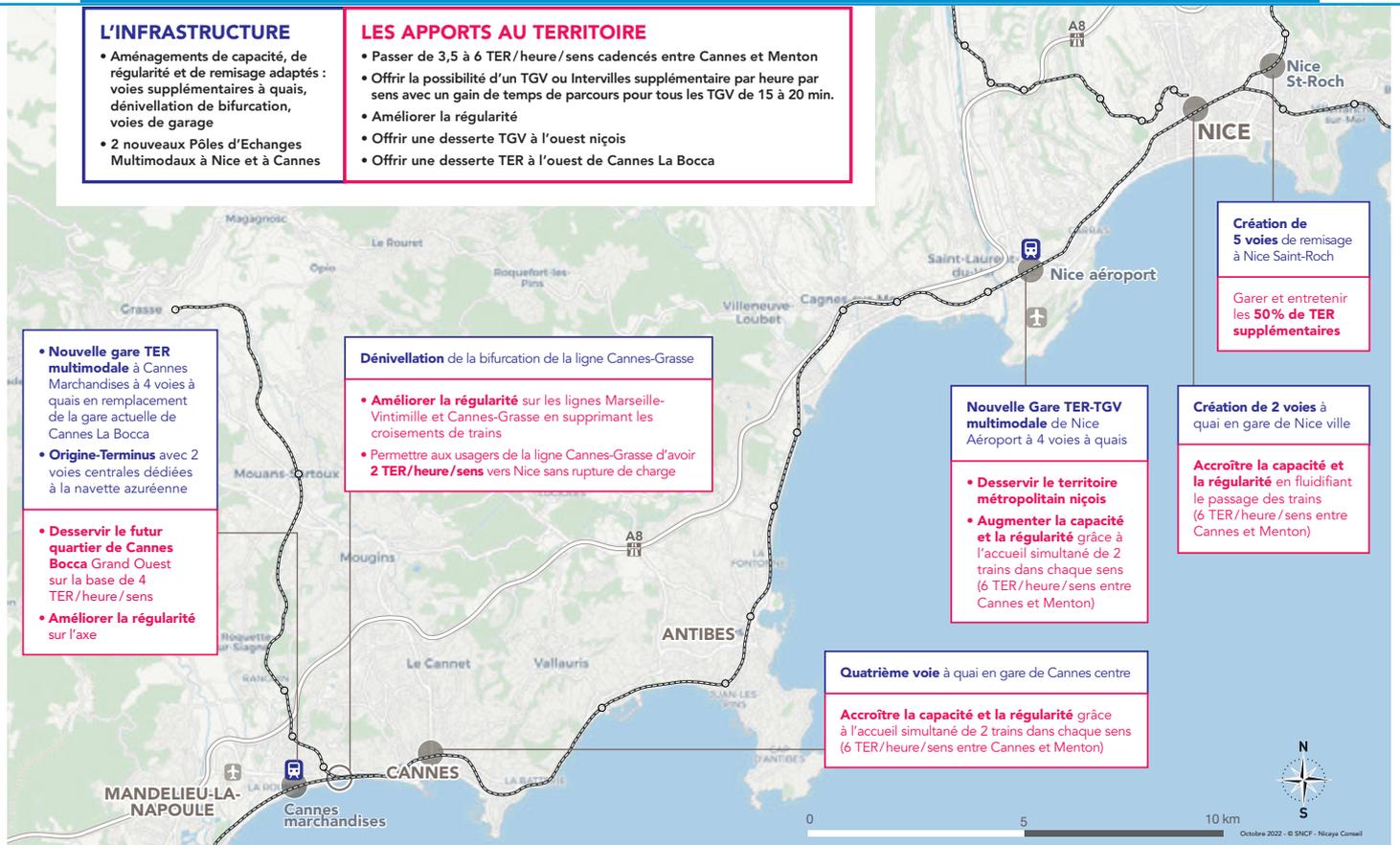
Les opérations prévues dans les Alpes-Maritimes

L'INFRASTRUCTURE

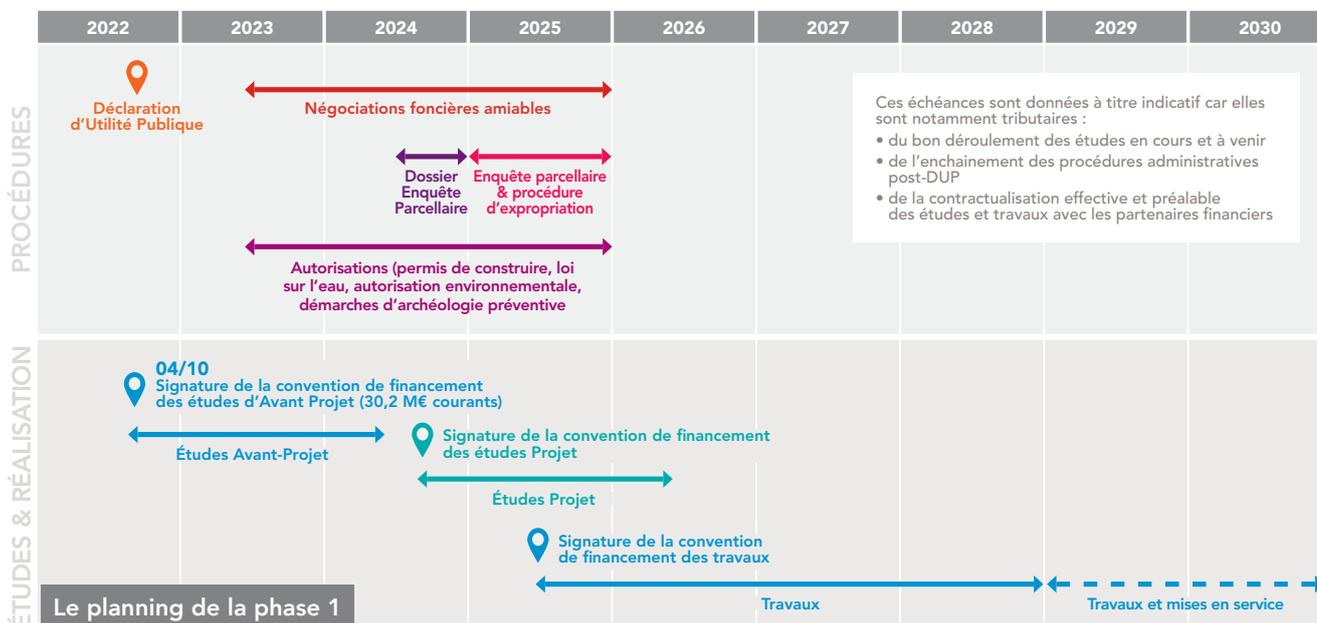
- Aménagements de capacité, de régularité et de remisage adaptés : voies supplémentaires à quais, dénivelation de bifurcation, voies de garage
- 2 nouveaux Pôles d'Echanges Multimodaux à Nice et à Cannes

LES APPORTS AU TERRITOIRE

- Passer de 3,5 à 6 TER/heure/sens cadencés entre Cannes et Menton
- Offrir la possibilité d'un TGV ou Intervilles supplémentaire par heure par sens avec un gain de temps de parcours pour tous les TGV de 15 à 20 min.
- Améliorer la régularité
- Offrir une desserte TGV à l'ouest niçois
- Offrir une desserte TER à l'ouest de Cannes La Bocca



LA PHASE 1, QUELLES ÉTAPES AVANT LA MISE EN SERVICE ?



Les études d'AVant-Projet (AVP), d'une durée prévisionnelle de 24 mois, sur la période 2022 – 2024 permettront :

- de prendre en considération les avis et recommandations de la Commission d'enquête suite à l'enquête publique ;
- d'étudier différentes optimisations du programme technique et environnemental des opérations de la phase 1. Ainsi, les modalités de réalisation des différentes opérations pourront évoluer à l'occasion de ces études ;
- de définir les conditions et le calendrier de réalisation des travaux ;
- de définir les besoins fonciers de chacune des opérations afin de constituer le dossier d'enquête parcellaire¹ permettant de procéder aux acquisitions foncières.

Les études PROjet (PRO) et/ou conception-réalisation, prévues sur la période 2024 - 2026, permettront de fixer définitivement les caractéristiques et les dimensions des différents travaux afin de produire les Dossiers de Consultation des Entreprises (DCE) en vue de leur réalisation.

Les premiers travaux des opérations de la phase 1 sont prévus pour débuter à horizons 2025 : il s'agit notamment de travaux préparatoires (dévoisement de réseaux², libération d'emprises, création d'accès...) pour une mise en service des opérations phase 1 d'ici 2030. Les travaux les plus importants, susceptibles de générer des impacts pour les usagers devraient débuter à horizon 2026.

Les procédures d'acquisitions foncières, prioritairement à l'amiable dans 95 % des cas (ou à défaut par voie d'expropriation), démarreront lorsque les biens fonciers nécessaires à la réalisation des opérations seront clairement identifiés et les financements actés via des conventions ad hoc.

¹ L'enquête parcellaire a pour but de déterminer les parcelles à acquérir et d'identifier leurs propriétaires dans le but de les informer du projet d'acquisition et leur donner la possibilité de contester la nécessité de cette acquisition, sur tout ou partie de leur bien.

² La réalisation des travaux nécessitera des déplacements des réseaux existants : télécoms, gaz, électricité, eaux pluviales et eaux usées...

LE PROJET DES PHASES 1 & 2 LNPCA, QUEL DIALOGUE AVEC LE PUBLIC D'ICI LE DÉBUT DES TRAVAUX ?

DURANT LES PHASES D'ÉTUDES

Dès que les phases d'études d'AVant-Projet auront suffisamment avancé, les maîtres d'ouvrage, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions, prévoient de poursuivre la concertation continue avec les différentes parties prenantes du territoire afin d'échanger sur les éventuelles optimisations réalisées dans le cadre des études et sur les plannings prévisionnels.

Pour ce faire :

- le site internet du projet des phases 1 & 2 LNPCA sera régulièrement mis à jour (<https://www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr>) ;
- un espace Foire aux Questions sera créé afin de permettre à chaque personne le souhaitant, de disposer rapidement de réponses aux questions les plus fréquentes ;
- les rencontres seront poursuivies avec les collectivités concernées par les opérations ferroviaires et les créations ou réaménagement de gares afin de favoriser leur intégration notamment avec les projets urbains et de mobilité en cours.

En cohérence avec les projets et attentes des collectivités concernées, des modalités d'information et d'échanges avec les riverains (permanences, ateliers...) seront définies et mises en œuvre.

EN VUE DES PROCÉDURES D'ACQUISITIONS FONCIÈRES

Dans les mois suivant l'obtention de la DUP et pour les opérations de la phase 1, les maîtres d'ouvrage contacteront individuellement chaque propriétaire, entreprise ou particulier concernés par des acquisitions foncières (en fonction de l'avancement des études d'avant-projet, dès lors que la probabilité d'une expropriation devient réelle).

Ces contacts permettront d'échanger sur les démarches d'acquisitions foncières et leur planning. Dès lors, chaque propriétaire disposera d'un interlocuteur identifié au sein SNCF Réseau ou de SNCF Gares & Connexions.

POUR PRÉPARER LE DÉMARRAGE DES TRAVAUX

Afin de prendre en compte les enjeux et points de sensibilité spécifiques à chaque secteur de travaux et de mettre en place une organisation du chantier qui réponde au mieux aux attentes et besoins des riverains, des usagers du train et des responsables des communes concernées, les maîtres d'ouvrage mettront en œuvre des dispositifs de concertation et d'information adaptés à chaque situation locale.

Ainsi, des échanges réguliers avec les élus durant la phase préparatoire permettront de définir précisément ces dispositifs de concertation et/ou d'information à mettre en place avant et pendant les travaux.

Il pourra s'agir :

- de maisons de projet des phases 1 & 2 LNPCA, lieux d'accueil du public, permettant de partager des informations pédagogiques sur le projet et d'apporter des réponses aux questions et inquiétudes éventuelles des riverains et usagers ;
- d'ateliers de travail, qui associeront les riverains, les collectivités et les usagers et porteront sur les thématiques en lien avec le phasage des travaux et l'organisation de leur déroulement (horaires, circulation des engins, emplacement des bases travaux...) afin d'éviter, de réduire ou de compenser les nuisances associées.

Les riverains, associations et usagers qui se sont manifestés durant les phases de concertation et/ou d'enquête publique seront informés sur les dispositifs mis en place via des e-mailings.

La possibilité est offerte à chacun de s'inscrire sur le site internet du projet pour recevoir les futures informations :

<https://www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr/form/contactez-le-maitre-d-ouvrage>.

LE PROJET DES PHASES 1 & 2 LNPCA, QUELS COÛTS ET QUELLES MODALITÉS DE FINANCEMENT ?

LE COÛT DU PROJET DES PHASES 1 & 2

Le coût du projet des phases 1 & 2 est de l'ordre de 3 640 M€ aux conditions économiques de juillet 2020. Ces coûts ne prennent pas en compte l'inflation entre 2020 et la mise en service du projet.

Une première convention a été signée le 4 octobre 2022, pour permettre de réaliser les études AVP des opérations de la phase 1, pour un montant de 30M€. Une deuxième convention a été validée le 30 novembre pour permettre l'engagement des études de la phase 2 au printemps 2023

LES PARTENAIRES COFINANCEURS ET LES MODALITÉS DE FINANCEMENT DU PROJET DES PHASES 1 & 2

Le protocole de financement complet du projet des phases 1 & 2, signé par tous les partenaires le 21 décembre 2021, précise les intentions de financement de chaque cofinanceur. Les financements seront formalisés par des conventions qui seront mises en œuvre entre l'ensemble des parties prenantes.

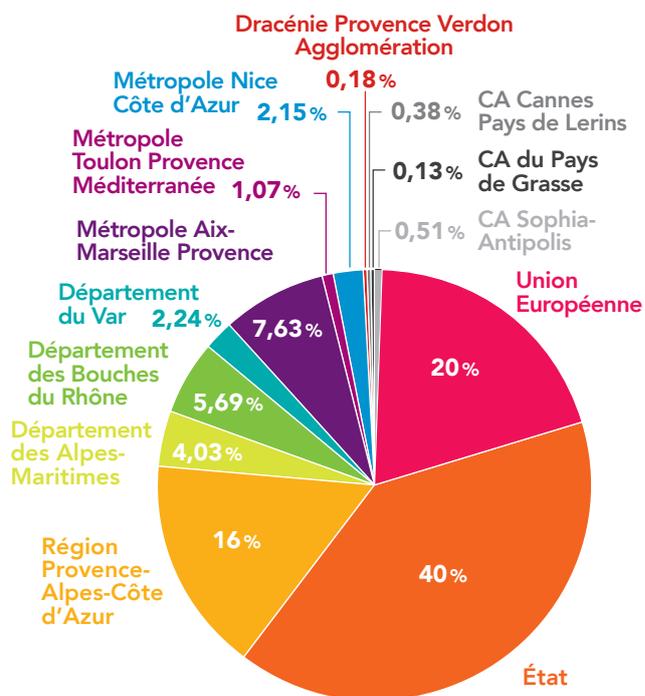
La répartition globale des financements entre les différents partenaires est la suivante :

- État : 40 %
- Collectivités locales : 40 %
- Union européenne : 20 %

Le détail des parts respectives de chaque partenaire, y compris Union européenne, est précisé dans le graphique ci-contre.

Les collectivités locales ont prévu de contribuer au financement du projet des phases 1 & 2 à partir de la mobilisation de ressources propres et de la création d'une société locale de financement, telle qu'instaurée par la loi d'orientation des mobilités (adoptée en décembre 2019).

L'ordonnance et le décret, respectivement du 2 mars et du 22 avril 2022, ont permis la mise en place de la **Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur** (SLNPCA), réunissant toutes les collectivités cofinanceurs du projet. Son premier Conseil d'Administration s'est tenu le 06 juillet 2022 et a élu Renaud Muselier, président de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, à sa présidence. Les ressources fiscales de la LNPCA sont précisées par la loi de finances 2023.





www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr @ProjetLNPCA

Les études AVP des phases 1 & 2 de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur sont financées par :

