

EXTRAIT DES REGISTRES DES DELIBERATIONS DU BUREAU DE LA METROPOLE AIX-MARSEILLE-PROVENCE

Séance du 13 décembre 2018

Madame Martine VASSAL, Présidente de la Métropole Aix-Marseille-Provence, a ouvert la séance à laquelle ont été présents 29 membres.

Étaient présents Mesdames et Messieurs :

Béatrice ALIPHAT - Martial ALVAREZ - Christophe AMALRIC - Sylvia BARTHELEMY - François BERNARDINI - Roland BLUM - Christian BURLE - Martine CESARI - Gaby CHARROUX - Frédéric COLLART - Georges CRISTIANI - Arlette FRUCTUS - Daniel GAGNON - Alexandre GALLESE - Danièle GARCIA - Gérard GAZAY - Roland GIBERTI - Nicolas ISNARD - Didier KHELFA - Eric LE DISSÈS - Richard MALLIÉ - Danielle MILON - Jean MONTAGNAC - Pascal MONTECOT - Roland MOUREN - Henri PONS - Georges ROSSO - Michel ROUX - Martine VASSAL.

Étaient absents et représentés Mesdames et Messieurs :

Patrick BORÉ représenté par Roland GIBERTI - Maryse JOISSAINS MASINI représentée par Alexandre GALLESE.

Étaient absents et excusés Mesdames et Messieurs :

Gérard BRAMOULLÉ - Bernard JACQUIER.

Madame la Présidente a proposé au Bureau de la Métropole d'accepter les conclusions exposées ci-après et de les convertir en délibération.

TRA 002-4743/18/BM

■ **Approbation de l'avenant n°2 à la convention de partenariat sur le programme et le financement des études préalables à l'enquête d'utilité publique de la Ligne Nouvelle Provence-Côte d'Azur**

MET 18/9270/BM

Madame la Présidente de la Métropole Aix-Marseille-Provence sur proposition du Commissaire Rapporteur soumet au Bureau de la Métropole le rapport suivant :

Le projet LN PCA suit son cours de grand projet national. Pour la Métropole Aix-Marseille-Provence, l'enjeu principal et immédiat porte sur la réalisation de la gare souterraine de Saint Charles, qui permet la désaturation du complexe ferroviaire de l'agglomération et le développement du TER. Une enquête publique est désormais en phase prochaine, pour une déclaration d'utilité publique en 2023 au plus tard. Le projet comprend par ailleurs la gare nouvelle de Nice Aéroport, des investissements de capacité sur le réseau classique entre Marseille et la Penne sur Huveaune, dans le Var et dans les Alpes Maritimes. Les investissements dits en « Ligne Nouvelle » relèveront des étapes suivantes du projet.

La congestion ferroviaire, qui résulte du « cul-de-sac » historique de la gare Saint Charles, empêche aujourd'hui d'introduire les trains supplémentaires qui permettraient d'augmenter la part trop faible du ferroviaire dans les déplacements à l'échelle métropolitaine et régionale. L'ampleur des problèmes structurels de notre réseau ferré, avec une gare St Charles en cul de sac dans un centre urbain dense, conduit, comme ailleurs, à une solution dite en « diamétralisation ».

La solution a été identifiée, affirmée et maintes fois confirmée comme la plus pertinente depuis le débat public de 2005. Il s'agit de raccorder en souterrain les voies en amont de St Charles (sur l'ex ligne PLM) avec les voies de l'est, en direction d'Aubagne, Toulon et Nice. Il faut rappeler les annonces faites par trois premiers ministres successifs, les travaux de l'Ingénieur Général Yves Cousquer et ceux de la Commission Mobilité 21 en 2013. La mission interministérielle de préfiguration de la Métropole Aix-Marseille-Provence en avait fait l'élément « fondateur » du développement ferroviaire de la Métropole. Le

Signé le 13 Décembre 2018

Reçu au Contrôle de légalité le 28 décembre 2018

territoire a fait de son côté sa part du chemin, mais les promesses portées sur les fonds baptismaux de cette grande métropole restent à confirmer du côté de l'Etat. Et notamment dans le domaine des transports, avec ce projet majeur de gare souterraine.

Cela a été fait par le rapport du Conseil d'Orientation des Infrastructures et par les annonces de Mme la Ministre Elisabeth Borne en septembre dernier, confirmées dans le projet de loi d'orientation sur les Mobilités et son exposé des motifs.

La convention de partenariat sur le lancement des études préalables à l'enquête d'utilité publique du projet de LGV PACA, devenu depuis LNPCA a été signée en 2010 par tous les partenaires.

Le 21 mai 2015, un premier avenant n°1, pour un montant de 16 M€, a été signé par les partenaires en décembre 2017. Il remettait à jour le contenu des études et en réévaluait le montant.

Depuis cet avenant, plusieurs facteurs ont imposé de revoir le programme des études LNPCA et son planning de mise en œuvre :

-une concertation en 2016 a fait émerger de nouvelles options de projet, notamment dans les Alpes Maritimes ;

-le Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI) mis en place par la Ministre chargée des transports Elisabeth Borne a proposé une stratégie au gouvernement en matière de grands investissements nationaux de transport, dans un rapport de février 2018. Les propositions ont inscrit la désaturation des nœuds de Marseille et Nice dans les priorités nationales et rééchelonné le projet LN PCA selon un séquençement en quatre phases ;

-le projet de loi d'orientation des mobilités, confirme le projet LNPCA sur la base des conclusions présentées par le COI.

L'avenant n°2 a pour objet d'actualiser le périmètre et l'objet des études financées afin d'orienter les financements restants vers les besoins d'études à court terme. Il ne modifie pas les montants financiers engagés. En juin 2018, le montant des appels de fonds sur les EPEUP de la LNPCA était de 72,4 M€ pour des financements de 94,2 M€, soit un reliquat de 21,8 M€.

L'avenant n°2 permet d'engager 7 M€ sur ce reliquat, pour couvrir les besoins de financement à très court terme du projet, en attendant les décisions sur le programme d'action à plus long terme :

-5,2 M€ au titre d'études de recalage du programme d'opérations entre juin 2018 et avril 2019. Les partenaires du projet ont validé unanimement en juin 2018 l'engagement de ces études de recalage pour mettre au point le programme d'opération qui prend en compte le nouveau phasage proposé par le COI.

Ces études portent sur les phases 1 et 2 du COI, en prenant en compte les phases ultérieures. Elles permettent de préciser les éléments d'exploitation, de conception technique et environnementale et d'évaluation socio-économique des opérations des phases 1 et 2 qui sont modifiées, ajustées ou ajoutées par rapport aux études antérieures conduites sur le projet.

-1,8 M€ pour la préparation par la maîtrise d'ouvrage jusqu'à fin 2019 des étapes suivantes d'études (préparation du programme d'études et de concertation avec les partenaires cofinanceurs, définition du cadre réglementaire, appels d'offres pour les marchés).

Ces deux tâches permettront d'engager au plus tôt, dès qu'une décision en ce sens sera prise, la préparation du dossier d'enquête d'utilité publique, pour répondre à l'objectif affiché dans l'exposé des motifs de la LOM d'une enquête publique incluant la gare souterraine entre 2018 et 2022. Ce qui signifie une déclaration d'utilité publique au plus tard en 2023.

Les 14,8 M€ restants seront engagés par décision ministérielle ou par les partenaires en Comité de Pilotage, ce qui actera le programme d'études du projet.

Une convention complémentaire ou un avenant n°3 à la convention initiale pourront éventuellement compléter les financements nécessaires pour obtenir une ou plusieurs déclarations d'utilité publique postérieurement à cette décision.

Telles sont les raisons qui nous incitent à proposer au Bureau de la Métropole de prendre la délibération ci-après :

Le Bureau de la Métropole Aix-Marseille-Provence,

Vu

- Le Code Général des Collectivités Territoriales ;
- La loi n°2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles ;
- La loi n°2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République ;
- Le décret 2015-1085 du 28 août 2015 portant création de la Métropole Aix-Marseille-Provence ;
- La délibération n° HN 009-011/16/CM du Conseil de la Métropole du 17 mars 2016 portant délégation du Conseil de la Métropole au Bureau de la Métropole ;
- Le Contrat de Plan État-Région (CPER) de 2015-2020 signé entre la Région et l'État le 29 mai 2015, modifié le 18 novembre 2016, suite avenants n°2 et 3 ;
- La convention spécifique d'application du CPER entre l'Etat, La Région et la Métropole ;
- La convention de partenariat sur le programme et financement des études préalables à l'enquête d'utilité publique de la Ligne Nouvelle Provence-Côte d'Azur ;
- La délibération n° TRA 016-2169/17/BM du 13 juillet 2017 approuvant l'avenant n° 1.

Où il le rapport ci-dessus,

Entendues les conclusions du Commissaire Rapporteur,

Considérant

- Le caractère stratégique de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur et de la gare souterraine Saint-Charles pour la Métropole Aix-Marseille-Provence;

Délibère

Article 1 :

Est approuvé l'avenant n°2 à la convention de partenariat sur le programme et financement des études préalables à l'enquête d'utilité publique de la Ligne Nouvelle Provence – Côte d'Azur, ci-annexé.

Article 2 :

Madame la Présidente de la Métropole Aix-Marseille-Provence ou son représentant est autorisé à signer cette convention et tout document y afférent.

Cette proposition mise aux voix est adoptée.

Certifié Conforme,
Le Vice-Président Délégué
Transports, Mobilité et Déplacements

Roland BLUM

Signé le 13 Décembre 2018
Reçu au Contrôle de légalité le 28 décembre 2018