



PROTOCOLE D'INTENTION RELATIF AU FINANCEMENT DE LA « LIGNE NOUVELLE PROVENCE-CÔTE D'AZUR »

Accusé de réception en préfecture
013-200054807-20211119-8277-DE
Date de télétransmission : 29/11/2021
Date de réception préfecture : 29/11/2021

Entre :

L'Etat, représenté par Monsieur Christophe MIRMAND, Préfet de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur,

SNCF Réseau, société anonyme, immatriculée au Registre du commerce de Bobigny sous le n° B.412.280.737 - (02 B 08113), dont le siège est 15-17 rue Jean-Philippe Rameau CS 80001 - 93418 La Plaine St Denis Cedex, représenté par

SNCF Gares & Connexions, société anonyme au capital de 77.292.590 euros, immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de Paris sous le numéro 507 523 801, dont le siège social est Paris (75013), au 16 avenue d'Ivry, représentée à l'effet des présentes par Madame Agnès MOUTET-LAMY, Directrice de la Direction régionale des Gares Occitanie & Sud, dûment habilitée à cet effet,

La Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, représentée par Monsieur Renaud MUSELIER, Président du Conseil régional, agissant en vertu de la délibération n° du,

Le Département des Bouches du Rhône, représenté par Madame Martine VASSAL, Présidente du Conseil départemental, agissant en vertu de la délibération n° du,

Le Département des Alpes-Maritimes, représenté par Monsieur Charles Ange GINESY, Président du Conseil départemental, agissant en vertu de la délibération n° du,

Le Département du Var, représenté par Monsieur Marc GIRAUD, Président du Conseil départemental, agissant en vertu de la délibération n° du,

La Métropole Aix Marseille Provence, représentée par Madame Martine VASSAL, Présidente de la Métropole, agissant en vertu de la délibération n° du,

La Métropole Nice Côte d'Azur, représentée par Monsieur Christian ESTROSI, Président de la Métropole, agissant en vertu de la délibération n° du,

La Métropole Toulon Provence Méditerranée, représentée par Monsieur Hubert FALCO, Président de la Métropole, agissant en vertu de la délibération n° du,

La Communauté d'agglomération de Cannes Pays de Lérins, représentée par Monsieur David LISNARD, Président de la Communauté d'agglomération, agissant en vertu de la délibération n° du,

La Communauté d'agglomération de la Dracénie Provence Verdon, représentée par Monsieur Richard STRAMBIO, Président de la Communauté d'agglomération, agissant en vertu de la délibération n° du,

La Communauté d'agglomération du Pays de Grasse, représentée par Monsieur Jérôme VIAUD, Président de la Communauté d'agglomération, agissant en vertu de la délibération n° du,

Ci-après dénommés ensemble « les Parties »,

Accusé de réception en préfecture
013-200054807-20211119-8277-DE
Date de télétransmission : 29/11/2021
Date de réception préfecture : 29/11/2021

Préambule

Le présent protocole a pour objet de consigner un premier accord entre les parties sur les principes de réalisation et les modalités de financement de la Ligne Nouvelle Provence Côte-d'Azur (LNPCA). Ces principes reposent sur une répartition entre, d'une part, l'Etat, SNCF Réseau et SNCF Gares&Connexions et, d'autre part, les collectivités territoriales, parties prenantes dans le projet. Un soutien de l'Union Européenne est également attendu.

Le protocole institue des modalités de répartition du financement entre les collectivités pour les phases 1 et 2 du projet et fixe des engagements de solidarité pour les phases 3 et 4 entre elles.

Les modalités de répartition reposent sur deux critères territoriaux la population et le potentiel fiscal, complétés par deux critères socio-économiques, les retombées fiscales directes générées et l'accroissement du nombre de voyageurs.

Enfin, ce protocole prévoit la possibilité de créer un établissement public local pouvant permettre de faciliter le financement du projet par les collectivités territoriales, parties prenantes du projet.

Enjeux pour le territoire régional et ses habitants

La ligne ferroviaire entre Marseille et Nice dessert quatre millions de Provençaux et d'Azuréens vivant dans les trois métropoles littorales qui comptent parmi les 15 plus grandes agglomérations de France.

A densité de population comparable, le réseau ferroviaire de Provence Alpes Côte d'Azur n'est pas au niveau des autres régions françaises. Avec 2,5 km de voie ferrée pour 10 000 habitants, la région dispose du plus petit linéaire de voie ferrée par habitant de France (moyenne nationale de 5,75 hors Ile de France). La ligne unique entre Marseille et Vintimille, colonne vertébrale de la desserte régionale, a été construite en 1860 quand la région comptait 3 fois moins d'habitants qu'aujourd'hui. Ce déficit structurel ne permet pas de proposer des trains du quotidien suffisamment fiables et compétitifs en comparaison des autres modes (50% de trains retardés entre Marseille et Nice, 80 km/h de vitesse moyenne) ou avec une fréquence adaptée à la demande, et ce malgré des efforts financiers considérables sur la dernière décennie.

Pourtant, de bons résultats confirment la pertinence du mode ferroviaire : la section de la Côte d'Azur connaît la plus forte fréquentation TER de France (hors Ile-de-France), plus de 135 trains y circulent par sens chaque jour avec des types de circulation très différents (TER omnibus ou semi-direct, trains grande ligne et TGV, trains de fret). La desserte par les trains grande ligne est également pénalisée, Nice (5^{ème} ville de France) étant la seule ville de plus de 200 000 habitants de France à plus de 5 heures de train de Paris. Ainsi, la part des transports collectifs reste trop limitée, et les infrastructures routières comme ferroviaires sont congestionnées, pesant sur l'attractivité économique et touristique de la région et sur la qualité de vie de ses habitants.

Cette faible part des transports collectifs à l'échelle régionale a également des conséquences importantes sur la qualité de l'air et sur les émissions de gaz à effet de serre. Ainsi, le bilan énergétique régional fait apparaître depuis plusieurs années la forte contribution du secteur des transports aux émissions responsables du changement climatique et à la dégradation de la qualité de l'air dans des proportions supérieures à la moyenne nationale. Avec un poids de 35 %, il représente l'un des plus gros postes de consommation énergétique du territoire régional avec en corolaire l'émission de gaz à effet de serre (GES), à hauteur de 13 Mt eqCO₂ (27% des émissions régionales). Il est aussi à l'origine de plus de la moitié des émissions d'oxydes d'azote et d'un quart des particules fines. Ainsi, les trois métropoles régionales font partie

des onze zones faisant l'objet d'un contentieux pour lequel la France a été condamnée en 2020 par l'Union Européenne pour non-respect des normes sur la qualité de l'air.

Le projet LNPCA permettra ainsi de renforcer le report modal depuis les modes de transport routier, favorisant ainsi l'atteinte des objectifs posés en matière de décarbonation des transports et la réduction de la pollution atmosphérique au niveau local.

Ce projet, nécessairement ambitieux, répond à des enjeux importants, non seulement pour l'ensemble de la région Provence- Alpes-Côte d'Azur et les régions voisines, mais également pour l'Espagne et l'Italie dans le cadre du renforcement d'un Arc méditerranéen, dont cette nouvelle ligne ferroviaire sera un maillon essentiel. Il jouera un double rôle en offrant un service nouveau aux habitants de la région Provence Alpes-Côte d'Azur, avec la faculté de rapprocher les principales agglomérations de la région les unes des autres ainsi que des métropoles européennes.

Pour y parvenir, le projet LNPCA vise donc dans un premier temps à désaturer les nœuds ferroviaires de Marseille, de Toulon et de la Côte d'Azur pour répondre aux besoins de transports du quotidien de ces aires métropolitaines et vise à améliorer les conditions d'exploitation et de robustesse du réseau existant. Il s'agit de pouvoir améliorer la fréquence et la régularité des trains et notamment des TER. Le présent protocole a pour objectif de préciser les conditions de réalisation et de financement de cette première étape, correspondant aux phases 1 et 2 du projet.

Dans un second temps, elle ambitionne de développer de nouvelles infrastructures ferroviaires pour améliorer les liaisons inter-métropoles au sein de la région Provence - Alpes - Côte d'Azur et contribuer à la construction d'un arc ferroviaire méditerranéen et à la cohésion territoriale régionale permettant de concilier attractivité du territoire et neutralité carbone.

Rappel historique

Depuis le débat public de 2005, plus de 10 années d'études et de concertation ont permis de construire progressivement le projet de désaturation des nœuds ferroviaires marseillais, toulonnais et azuréen et d'augmentation des capacités de la ligne ferroviaire entre Marseille et Vintimille.

En 2009, après avoir réuni l'ensemble des partenaires, le Ministre J-L Borloo demande à l'Ingénieur général Yves Cousquer un rapport en vue d'une décision pérenne entre le scénario « Métropoles du Sud » et le scénario « direct vers Nice par le centre Var ». Après s'être appuyé sur un secrétariat permanent, Yves Cousquer remet son rapport en juin 2009. Jean-Louis Borloo et Dominique Bussereau (respectivement Ministre de l'Ecologie et Secrétaire d'Etat aux transports) décident alors que "le scénario Métropoles du Sud desservant les agglomérations d'Aix-en-Provence, Marseille, Toulon et Nice est le mieux adapté". Les études se poursuivent alors sur les scénarios « Métropoles du Sud ».

En 2011, la concertation avec le public met en avant la priorité à donner aux trains du quotidien. La Commission Mobilité 21, en 2013, chargée de prioriser au rang national les projets de grandes infrastructures de transport, phase le projet en 2 priorités : les sections de première priorité ayant pour objectif le traitement des nœuds ferroviaires marseillais et niçois, puis les sections de seconde priorité, consistant en la création de deux sections de ligne nouvelle entre Aubagne et Toulon, d'une part, et le Muy et la Siagne, d'autre part.

Pour les sections de première priorité, une zone de passage préférentielle (ZPP) est arrêtée par décision ministérielle en date du 7 mai 2014. Le 12 avril 2016, le comité de pilotage acte les différents scénarios de tracé proposés par SNCF Réseau et lance la concertation afférente. La phase de concertation avec le public débute en octobre 2016 et s'achève le 9 janvier 2017.

Accusé de réception en préfecture
013-200054807-20211119-8277-DE
Date de télétransmission : 29/11/2021
Date de réception préfecture : 29/11/2021

La décision ministérielle du 18 avril 2017 permet d'arrêter le tracé sur les secteurs ne posant pas de difficultés particulières (traversée souterraine de Marseille, secteur de La Pauline dans le Var et section St Laurent du Var-Nice). Pour les secteurs les plus sensibles (vallée de l'Huveaune et secteur Ouest dans les Alpes-Maritimes), des études de faisabilité sur des variantes issues de la concertation (passage en tunnel dans la vallée de l'Huveaune et implantation d'une gare TGV/TER sur le site de « Cannes Marchandises ») sont demandées.

S'agissant des sections de seconde priorité, les zones de passage préférentiel sont arrêtées par décision ministérielle du 13 avril 2015.

En février 2018, le Conseil d'orientation des infrastructures (COI) considère que la première des priorités devait être la désaturation des nœuds ferroviaires de Marseille et Nice et, dans une moindre mesure, de celui de Toulon et présente un nouveau phasage du projet en 4 phases successives en donnant la priorité à la réalisation d'opérations concourant d'abord à l'amélioration des déplacements du quotidien, avant la réalisation de sections de lignes nouvelles qui seront échelonnées dans le temps. Le Gouvernement fait sien le phasage et le calendrier des travaux identifiés par le COI (rappelé en annexe 1), qui ont également été confirmés à travers la programmation des investissements prioritaires du rapport annexé de la loi n°2019-1428, dite « loi d'orientation des mobilités » (LOM) promulguée le 24 décembre 2019, en choisissant le scénario de financement 2 du COI.

La décision ministérielle du 4 mars 2019 acte la poursuite des études de « recalage » afin de préciser la consistance, les objectifs, les coûts et l'articulation entre eux des aménagements à réaliser. Elles permettent de présenter à la concertation publique du 12 juin au 18 octobre 2019 tous les éléments relatifs à l'ensemble des deux premières phases du projet LNPCA.

A la suite de cette concertation, la décision ministérielle du 23 juin 2020 (jointe en annexe 3 du présent protocole) acte les opérations constitutives des phases 1 et 2 et valide le périmètre de l'enquête publique sur ces deux phases avec l'objectif d'un lancement de l'enquête en 2021. Elle confirme la réalisation en phase 1 de la gare TGV de Nice Aéroport à 4 voies à quai, des aménagements du RER toulonnais, du réaménagement du plateau de la gare de Marseille-Saint-Charles et des voies des faisceaux Est et Ouest qui y convergent, puis la réalisation en phase 2 des aménagements entre Cannes et Nice de la navette azurée et de la traversée ferroviaire souterraine de Marseille.

S'agissant des phases 3 et 4, le calendrier retenu dans le scénario 2 du rapport du COI et par la LOM prévoit l'engagement et le lancement des travaux de la phase 3 entre 2033 et 2037 et ceux de la phase 4 postérieurement à 2037. Dans tous les cas de figure, il sera nécessaire d'engager une nouvelle saisine de la CNDP pour un débat public complet sur ces deux phases.

Cadre

Par ailleurs, ce protocole s'inscrit aussi dans le contexte de l'article 4 de la loi LOM, susceptible d'être appliqué aux modalités de financement et de réalisation de la LNPCA. En effet, cet article autorise le Gouvernement à créer par ordonnance dans un délai de deux ans, à compter de la promulgation de la loi (délai rallongé jusqu'au 24 avril 2022 suite à la crise sanitaire liée à la Covid-19), un Etablissement Public Local (EPL) ayant pour mission le financement, sur un périmètre géographique déterminé, d'un ensemble cohérent d'infrastructures de transport terrestre dont la réalisation représente un coût prévisionnel excédant un milliard d'euros hors taxes. Cet EPL peut également avoir pour mission de concevoir et d'exploiter ces infrastructures.

Compte tenu de ce qui précède, ce protocole porte donc principalement sur les conditions de financement et de gouvernance des opérations des phases 1 et 2.

Il vise à traduire un accord suffisant entre les parties pour consolider, au regard de la jurisprudence en la matière, le bilan socio-économique en cours d'élaboration par le maître d'ouvrage SNCF Réseau qui sera soumis à la contre-expertise du Secrétariat Général Pour l'Investissement (SGPI) à l'été 2021.

Le rapport de contre-expertise et l'avis du SGPI seront l'une des pièces du dossier que SNCF Réseau devra présenter à l'Enquête d'Utilité Publique, dont le lancement est prévu d'ici fin 2021.

Le présent protocole constitue ainsi la première étape d'une séquence de travaux et d'engagements dont le calendrier est décrit en Article 7.

Il engage les Parties telles qu'identifiées ci-dessus, sans préjudice d'une éventuelle substitution résultant d'un transfert de compétence, changement de statut ou de dénomination, intervenant dans les conditions prévues par la loi.

Article 1: Objet du présent protocole

Ce protocole d'intention rassemble les éléments disponibles au jour de sa signature quant à la volonté des parties de réaliser ce projet et de trouver ensemble les solutions de financement qui permettront d'assumer l'échéancier figurant en annexe 4. Ainsi, il précise les principes de financement entre les parties pour les phases 1 et 2 et les engagements de solidarité pour les phases 3 et 4.

Article 2 : Consistance du programme d'opération

La Décision Ministérielle (DM) du 23 juin 2020, présentée en annexe 3, a acté la consistance des aménagements prévus dans les phases 1 et 2, qui sont précisés en annexe 2.

Il vise à permettre l'offre de services ferroviaires décrite en annexe 6.

Ce programme d'opération est susceptible d'évoluer sur les points devant notamment faire l'objet d'une concertation complémentaire et d'approfondissements, tel que précisé par la Décision Ministérielle du 23 juin 2020 et en fonction des études à venir.

Article 3 : Coût prévisionnel et échéancier des phases 1 et 2 et hypothèses sur les phases 3 et 4

L'échéancier prévisionnel de financement des phases 1 et 2 est présenté en annexe 4. Les montants sont exprimés en M€ Hors Taxes aux conditions économiques de juillet 2020.

Il présente les besoins en crédits de paiement (CP) avec mise en place des autorisations d'engagement (AE).

Il repose :

- sur des études de niveau préliminaires (EP) ou avant-projet sommaire (APS) suivant les opérations pour les phases 1 et 2,
- sur des études de faisabilité et préliminaires avant lancement des concertations demandées par la CNDP pour les phases 3 et 4.

L'échéancier prévisionnel de financement pour les phases 1 et 2 évoluera en fonction des études à venir qui poursuivront la recherche d'optimisation des opérations, les modifications de programme actées d'ici juillet 2021, ainsi que leur bonne insertion en concertation avec les territoires concernés.

L'échéancier prévisionnel de financement couvre l'ensemble des opérations mentionnées par la Décision Ministérielle du 23 juin 2020, correspondant aux phases 1 et 2 du projet, ainsi que celles dont les implantations restent à fixer pour ces deux phases, à l'exception des modifications de programme décidées ultérieurement à l'envoi du dossier ministériel du 31 janvier 2020.

Le financement des études de niveau avant-projet (AVP) et des opérations susvisées sera inscrit au Contrat de plan Etat-Région (CPER) ou dans les documents de programmation qui lui succéderont.

L'échéancier prévisionnel de financement suppose que le projet « Haute Performance Marseille-Vintimille » (HPMV), qui consiste à déployer le système de signalisation ERTMS Niveau 2, ou tout système de meilleure performance sur l'axe Marseille-Vintimille, projet prérequis pour atteindre les objectifs-cible de desserte, soit financé et réalisé par ailleurs avec une recherche d'optimisation des coûts et des fonctionnalités.

Pour chaque opération, l'estimation des travaux et fournitures inclut les postes suivants : un budget d'acquisitions de données et de missions complémentaires, des frais de maîtrise d'œuvre et des frais de maîtrise d'ouvrage évalués selon les normes de SNCF Réseau/Gares & Connexions, et une provision pour

Accusé de réception en préfecture
013-200054807-20211119-8277-DE
Date de télétransmission : 29/11/2021
Date de réception préfecture : 29/11/2021

risques identifiés et non identifiés. Ces coûts globaux constituent l'évaluation toutes natures de dépenses de l'opération selon le tableau ci-dessous.

Echéancier prévisionnel de synthèse des besoins de financement (hors AVP-86M€-CE 07/2020) :

En M€ HT en euros constant 07/02020	Période de travaux	Montant brut principal y/c foncier et sommes à valoir	Acquisition de données et missions complémentaires (hors AVP)	MOE (hors AVP)	MOA (hors AVP)	PRI PRNI	TOTAL en € constants CE 07/2020
Phase 1	2023 - 2029	663	12	64	22	104	865
Phase 2	2027 - 2035	2 028	31	148	63	323	2 594
Total Phases 1+2 (hors AVP)	2023 - 2035	2 691	43	212	85	427	3 459
<i>4ème voie entre Blancarde et La Penne sur Huveaune</i>		265	5	26	9	24	328
Phase 3 indicatif	2034 - 2043	(nc)	(nc)	(nc)	(nc)	(nc)	4 141
Phase 4 indicatif	2039 - 2050	(nc)	(nc)	(nc)	(nc)	(nc)	6 688
Total Phases 1 à 4, y compris 4ème voie (hors AVP)	2023 - 2050	(nc)	(nc)	(nc)	(nc)	(nc)	14 616

PRI = Provisions Identifiées

PRNI = Provisions Non Identifiées

MOE = Maîtrise d'Œuvre

MOA = Maîtrise d'Ouvrage

CE = Conditions Economiques

Article 4 : Dispositions financières

Les subventions que les partenaires publics apporteront au financement du projet, quelles qu'en soient les modalités, ne sont pas assujetties à la taxe sur la valeur ajoutée.

Article 4.1 : Création d'un établissement public local (EPL)

En tout premier lieu, les Collectivités demandent expressément, et l'Etat s'engage à poursuivre avec les collectivités le travail d'élaboration du dossier en ce sens, la création d'un établissement public local au sens de l'article 4 de la loi LOM, bénéficiant, dès que possible, d'une ressource de financement propre au moins égale à 30% de leurs charges financières identifiées dans la répartition du financement du projet aux articles

Accusé de réception en préfecture
013-200054807-20211119-8277-DE
Date de télétransmission : 29/11/2021
Date de réception préfecture : 29/11/2021

4.2, 4.3 et 4.4 du présent protocole, et assise sur des ressources dédiées. Les collectivités, dans l'esprit du principe de parité de financement à l'article 4.2, souhaitent que l'Etat en soit partie prenante.

1- Les parties se rejoignent sur les analyses suivantes.

Au moment de l'arrêté inter-préfectoral d'ouverture de l'enquête d'utilité publique, le projet LNPCA répondra aux conditions suivantes de l'article 4 de la LOM :

- existence d'un ensemble cohérent d'infrastructures de transport terrestre
- coût prévisionnel de réalisation des dites infrastructures supérieur à un milliard d'euros
- disponibilité d'une déclaration d'utilité publique ou de « *la décision de l'autorité administrative de l'engager* »
- évaluation socio-économique, contre-expertisée, avec une rentabilité positive
- existence d'un plan de financement dûment validé par l'Etat et les collectivités territoriales qui financent ces projets.

La création d'un EPL conforme à l'article 4 de la LOM si elle se limite au financement des phases 1 et 2, s'inscrit dans une logique de long terme susceptible d'intégrer à terme les 4 phases, sans toutefois remettre en question les équilibres du présent protocole. Ses charges sont constituées au moins des annuités de dettes, de la rémunération et du remboursement des parts apportées par les membres qui le constitueront et des frais propres aux missions qui lui seront confiées.

Les contraintes de calendrier posées par la LOM, et notamment les délais de prise d'une ordonnance, imposent de prendre avant fin septembre 2021 la décision de demander ou de ne pas demander la création d'un EPL.

2- Les parties décident en conséquence de poursuivre ensemble le travail de création d'un établissement public local et de ses différentes modalités de financement

Elles s'accordent à ce stade sur la nécessité d'approfondir les points suivants, ainsi que sur les indications associées :

- Le périmètre de l'EPL et ses missions de portage ou non de la maîtrise d'ouvrage ;
- Ses modalités de financement notamment les conditions d'emprunts et les ressources qui seraient mobilisées ;
- La gouvernance de l'EPL : des règles de gouvernance seront adoptées dans les prochaines étapes de la constitution de l'EPL si ce choix se confirme, un principe de gouvernance déjà acquis est que les financeurs siégeront au conseil de surveillance de l'EPL.

Article 4.2 : Principes de répartition du financement pour les phases 1 et 2

Les parties s'engagent à faire leurs meilleurs efforts pour promouvoir le projet auprès des instances européennes afin d'atteindre un niveau maximal de subvention.

Les parties s'appuieront sur les fonds européens éventuellement mobilisables et veilleront notamment à ce que l'axe ferroviaire Marseille-Nice-Gênes, inscrit dans le Réseau Trans-Européen de transports (RTE-t), rende éligible le projet au financement du Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe, avec des interactions positives des projets entre Vintimille et Gênes. Au titre de la période 2021-2027 et des suivantes, elles coordonneront leurs efforts afin que les opérations constitutives de la LNPCA puissent faire l'objet de décisions favorables dans le cadre des futurs appels à projets de l'Union européenne.

En l'absence d'indication définitive de ce taux, elles retiennent à titre conservatoire l'hypothèse d'un cofinancement de 20% au titre des fonds européens.

Les Collectivités¹ retiennent le principe d'un niveau maximum de financement des phases 1 et 2 à 40 % du montant global, soit une contribution de 1 383 M€ aux conditions économiques de juillet 2020. La création d'un établissement public local, tel qu'envisagé à l'article 4.1, viendrait réduire le niveau de financement global des Collectivités.

L'Etat s'engage sur un financement à parité avec les collectivités du reste à financer une fois les fonds européens déduits, quel que soit le niveau de fonds européens obtenus. Dans l'hypothèse d'une participation des Collectivités à hauteur de 40 %, la contribution de l'Etat serait donc identique, soit 1 383 M€ aux conditions économiques de juillet 2020.

Sur ces bases, l'Etat s'engage ainsi à apporter via l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) cette part de financement à la réalisation des phases 1 et 2 de la LNPCA, toutefois conditionnée à la signature préalable des conventions de financement ad hoc par l'ensemble des parties.

Par ailleurs, la participation éventuelle de SNCF Réseau et de SNCF Gares & Connexions s'inscrira dans le cadre de la législation en vigueur.

Article 4.3 : Principes de répartition entre les collectivités

Les Collectivités sont solidairement responsables du financement du projet dans les proportions définies ci-avant (article 4.1). Dans le cas d'un abondement purement budgétaire, les quotités individuelles dues par chaque Collectivité au titre des phases 1 et 2 sont calculées comme suit :

$$Q_i = 30\% \times \text{Pop} + 25\% \times \text{PotFis} + 20\% \times \text{RetombFis} + 25\% \times \text{SocioEco}$$

Avec,

Pop	Population DGF(i) / Somme des Populations DGF des 10 cofinanceurs	Source DGCL 2020
PotFis	Potentiel fiscal(i) / Somme des Potentiels fiscaux des 10 cofinanceurs	Source DGCL 2020 S'agissant de la Région, le Potentiel fiscal est calculé à partir de la somme de ses recettes fiscales 2020
RetombFis	Retombées fiscales(i) / Somme des Retombées fiscales pour les 10 cofinanceurs	Source : voir Annexe 5 (calcul des quotités)
SocioEco	Nombre de voyageurs induits par le projet (hypothèse basée sur l'annexe 6)	Source : [exploitation étude socio-éco]

¹ Les Collectivités représentent les 10 signataires du protocole soit : la Région Provence – Alpes – Côte d'Azur, le Département des Bouches du Rhône, le Département des Alpes-Maritimes, le Département du Var, la Métropole Aix Marseille Provence, la Métropole Nice Côte d'Azur, la Métropole Toulon Provence Méditerranée, la communauté d'agglomération de Cannes Pays de Lérins, Dracénie Provence Verdon agglomération, la communauté d'agglomération du Pays de Grasse.

Le potentiel fiscal de chaque collectivité a été pondéré par le ratio calculé comme la moyenne sur les 3 dernières années des Dépenses Réelles d'Investissement, hors remboursement du capital de la dette sur l'ensemble des dépenses, hors charge de la dette (capital et intérêts). Cela permet de tenir compte des spécificités des collectivités avec une affectation des dépenses davantage tournée vers le fonctionnement comme les Conseils Départementaux.

Afin de limiter l'impact sur les Communautés d'Agglomération au regard du poids du projet dans leur budget moyen d'investissement, la Région prend à sa charge un tiers de la quotité afférente à ces collectivités.

Sur cette base, les quotités indicatives dues par chaque Collectivité sont les suivantes, pour l'ensemble des phases 1 et 2 :

Pondération critère	30%	25%	20%	25%	100%
	Population	Potentiel fiscal	Retombées fiscales	Socio Economie	Quotité
Région SUD	40,94%	34,92%	23,45%	37,85%	40,00%
Département 06	9,35%	10,71%	3,73%	19,17%	10,35%
Département 13	15,21%	18,10%	18,05%	11,01%	14,51%
Département 83	9,11%	6,61%	2,18%	5,05%	5,71%
Métropole Aix-Marseille Provence	14,25%	20,43%	42,85%	10,85%	19,41%
Métropole TPM	3,47%	3,01%	2,79%	2,23%	2,73%
Métropole Nice Côte-d'Azur	4,45%	4,82%	5,45%	8,97%	5,52%
Dracénie Provence Verdon Agglomération	0,87%	0,49%	0,77%	0,72%	0,45%
CA des Pays de Lerins	1,53%	0,56%	0,55%	3,51%	0,99%
CA du Pays de Grasse	0,81%	0,34%	0,19%	0,64%	0,33%

Région Provence – Alpes - Côte d'Azur	40,00%	soit	553,34	M€
Département des Alpes Maritimes	10,35%	soit	143,16	M€
Département des Bouches du Rhône	14,51%	soit	200,73	M€
Département du Var	5,71%	soit	79,01	M€
Métropole Aix-Marseille-Provence	19,41%	soit	268,49	M€
Métropole Toulon Provence Méditerranée	2,73%	soit	37,79	M€
Métropole Nice Côte d'Azur	5,52%	soit	76,31	M€
Dracénie Provence Verdon Agglomération	0,45%	soit	6,20	M€
Communauté d'Agglomération Cannes Pays de Lérins	0,99%	soit	13,76	M€
Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse	0,33%	soit	4,55	M€

Le planning prévisionnel de décaissement est calé sur le planning des coûts ; le détail des montants à payer annuellement est décrit en annexe 4. Ce montant est défini en € constants, valeur juillet 2020. Les sommes à décaisser seront affectées de l'actualisation des coûts à date conformément à l'article 6.

L'intervention de nouveaux co-financeurs dans le projet fera l'objet d'avenants au protocole.

La constitution d'un EPL dans le cadre du dispositif prévu à l'article 4 de la LOM viendra alléger ces montants de participation en conséquence (cf. article 4.1) et permettre d'en lisser le versement.

Les parties actent que les présents engagements ne doivent pas porter préjudice à la bonne exécution des autres contrats et pactes signés.

Parallèlement, l'Etat poursuit avec la métropole d'Aix Marseille Provence et le département des Bouches-du-Rhône des discussions constructives pour le financement de l'agenda mobilité de la Métropole.

Article 4.4 : Engagements concernant les phases 3 et 4

L'évaluation socio-économique des phases 1 et 2 a été menée sans préjuger de la réalisation des phases suivantes. Cependant, les parties partagent la conviction que les phases 1 à 4 prises dans leur ensemble forment un tout, nécessaire à la création d'une liaison ferroviaire entre les métropoles de Marseille, Toulon et Nice Côte d'Azur performante car optimisée et susceptible d'apporter plus de valeur que la somme de chacune de ses parties prise isolément. Elles confirment donc leur volonté de permettre la réalisation des phases 3 et 4 dans la continuité de celle des phases 1 et 2 selon les mêmes principes de répartition entre collectivités. Pour l'Etat, cette réalisation s'inscrit dans le phasage et le calendrier des travaux identifiés par le COI (rappelé en annexe 1) et confirmés par la LOM.

Les études, les concertations, et les démarches de maîtrise foncière seront financées dans le cadre des futurs CPER, ou dispositifs équivalents tels que des conventions foncières, y compris études et concertations post DUP. Ces conventions foncières permettront, sous réserve de la mise en place d'outils réglementaires, de pouvoir procéder à des acquisitions foncières anticipées ou rétribuer des propriétaires faisant valoir leur droit à délaissement. Les acquisitions foncières financées dans ce cadre seront remboursées par le projet.

Article 5 : Principes de Maîtrise d'Ouvrage - engagement de SNCF Réseau et de Gares et Connexions

Sans préjudice de l'article 4.1, les parties prennent acte que SNCF Réseau, ainsi que sa filiale Gares et Connexions², sont, eu égard à leurs missions telles que définies à l'article L. 2111-9 du Code des transports, les maîtres d'ouvrage naturels des opérations, des études aux travaux, et en tout état de cause les mieux placés pour en assurer la maîtrise d'ouvrage lorsqu'elles sont fortement interfacées avec le réseau exploité.

Elles s'engagent cependant à ce que la LNPCA fasse l'objet d'une gouvernance forte, qui donne leur place légitime aux cofinanceurs et mette à leur disposition des leviers suffisants pour garantir la transparence, la participation et la performance des acteurs du projet.

Cette gouvernance devra notamment disposer de la capacité à :

- identifier, négocier, déclencher les solutions de ressources financières ;
- adapter le planning des opérations en fonction des ressources financières ;
- faire évoluer le programme d'opération en fonction des difficultés, des risques comme des opportunités ;
- négocier avec SNCF Réseau/Gares & Connexions les conditions de réalisation de chaque opération, en vue d'un optimum entre les ressources, les coûts, le planning, les conditions d'exploitation du réseau... ;
- participer en accord avec SNCF Réseau/Gares & Connexions à la définition des stratégies d'allotissement, dans le domaine des achats, celui des procédures d'autorisation, etc. ;
- s'agissant des opérations faiblement interfacées avec le réseau en exploitation, définir avec SNCF Réseau/Gares & Connexions celles qui feront l'objet de marchés globaux (marché conception/réalisation, de performance, de partenariat, voire concession ou de maîtrise d'ouvrage par une structure ad-hoc).

² S'agissant du site de Blangarde, la maîtrise d'ouvrage sera portée par SNCF Voyageurs.

Ces principes trouveront des déclinaisons différentes selon que la gouvernance prendra la forme classique d'un Comité de Pilotage présidé par le Préfet de la Région Provence - Alpes - Côte d'Azur et associant l'ensemble des cofinanceurs, ou qu'elle s'appuiera sur le dispositif d'EPL proposé par la LOM, objet de l'article 4.1. Ils seront déclinés dans les conventions de financement PRO-REA.

Article 6 : Partage des risques

Les risques financiers résultant de l'actualisation du coût de l'opération lié à l'évolution des indices de coût des travaux publics TP01 sont supportés solidairement par les signataires, au prorata de leur niveau de participation financière, défini sur la base des clés de répartition prévues à l'article 4 du présent protocole.

Les coûts affichés dans les conventions de financement conclues ultérieurement tiendront compte de ces principes.

Les modalités d'appels de fonds du maître d'ouvrage vers les partenaires ou l'EPL seront définies dans les conventions de financement ultérieures avec comme principe une neutralité de la trésorerie.

Les risques financiers concernant les aléas, dépassements et modifications du périmètre, du programme ou du calendrier découlant de choix propres au maître d'ouvrage, qui apparaîtraient au cours de la réalisation de l'opération, sont supportés par les maîtres d'ouvrage.

Les MOA s'engagent à programme constant sur les coûts évalués en fin d'AVP (convention à venir).

Les écarts de résultats dépendant du maître d'ouvrage entre le CPPR (coût prévisionnel provisoire de réalisation-AVP) et le CFR (coût final de réalisation) pourront faire l'objet d'un système de bonus-malus dans les conventions AVP et PRO-REA à venir.

Si des aléas liés à des circonstances imprévisibles ou des modifications de programme devaient survenir, le maître d'ouvrage saisira les signataires pour décider des suites à donner et notamment pour examiner la solution à retenir avant tout engagement de dépenses, sauf mesures d'urgence nécessaires à la protection des personnes ou de l'ouvrage.

Les demandes de modifications de programme formulées par un ou plusieurs signataires du présent protocole ou par un tiers devront faire l'objet d'une convention de financement à part après accord unanime des autres cofinanceurs.

Cependant, la mise en place d'un EPL ne saurait conduire à une moindre vigilance sur le respect du programme d'opération et du budget. Dès lors, lorsque se présentera un risque avéré de dépassement du budget initial, les signataires du présent protocole examineront et mettront en œuvre, dans le cadre de l'organe de gouvernance défini à l'article 5 et de celui de l'EPL lui-même, les solutions suivantes, pouvant éventuellement se combiner, dans cet ordre de priorité :

- la recherche d'économies à programme constant ;
- la recherche d'économies préservant les fonctionnalités essentielles du projet ;
- l'appel à d'autres financeurs.

Article 7 : Calendrier prévisionnel

La signature du présent protocole, qui acte les points d'accord quant aux principes et aux modalités de réalisation et de financement du projet LNPCA, ainsi que les sujets à approfondir sur ces bases, constitue la

Accusé de réception en préfecture
013-200054807-20211119-8277-DE
Date de télétransmission : 29/11/2021
Date de réception préfecture : 29/11/2021

première étape de la séquence suivante, dont la faisabilité en temps masqué est confirmée par l'ensemble des parties :

Etape A - Travail de préparation du dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique :

- Juillet 2021 : envoi des premiers éléments d'évaluation socio-économique au SGPI, en vue de la contre-expertise
- Septembre 2021 : étude d'impact soumise à l'avis de l'Autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable (AE-CGEDD)
- Octobre 2021 : envoi au SGPI d'un éventuel complément à l'évaluation socio-économique
- Novembre-décembre 2021 : avis des collectivités et EPCI intéressés par le projet sur l'étude d'impact, avis de l'Autorité environnementale sur l'étude d'impact et avis du SGPI sur l'évaluation socio-économique
- Décembre 2021-Janvier 2022 : décision ministérielle de lancement de l'enquête publique sur les phases 1 et 2 puis arrêté interpréfectoral conjoint d'ouverture de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique

Etape B (optionnelle) - Travail de préparation d'une ordonnance et d'un projet de loi de ratification:

- Jusqu'à l'été 2021 : travail d'approfondissement sur la mise en œuvre d'un EPL
- Fin octobre 2021 (au plus tard) : lancement des travaux préparatoires à la création de l'EPL

Etape C- Convention de financement pour les Phases 1 et 2

Les parties s'engagent à poursuivre, dans le cadre de la gouvernance en place, l'examen des points abordés dans le présent protocole, notamment les options retenues quant à la création d'un EPL, et la gouvernance du projet qui résulterait de ces options.

Article 8 : Gouvernance

Le comité de pilotage du projet LNPCA permettra en cas de litige lié à l'interprétation des clauses du présent protocole, ou tout autre litige en lien avec l'application de celui-ci, de trouver les accords amiables entre les parties.

Article 9 : Entrée en vigueur

Le présent protocole prend effet à la date de sa signature par l'ensemble des parties. Les parties s'engagent chacune à mettre tout en œuvre afin de permettre la signature du protocole ainsi que sa notification aux différentes parties dans le respect des échéances indiquées au Préambule et à l'article 7 précité.

Le

(Date à apposer par le dernier signataire)

Pour l'Etat
Le Préfet de la région
Provence-Alpes-Côte d'Azur

Christophe MIRMAND

Pour SNCF Réseau

Le Directeur Général Délégué

Pour Gares & Connexions

La Directrice de la Direction régionale
Des Gares Occitanie & Sud

Agnès MOUTET-LAMY

Pour la Région
Provence-Alpes-Côte d’Azur

Le Président du Conseil régional

Renaud MUSELIER

Pour le Département des Bouches-du-Rhône

La Présidente du Conseil départemental

Martine VASSAL

Pour le Département des Alpes-Maritimes

Le Président du Conseil départemental

Charles Ange GINESY

Pour le Département du Var

Le Président du Conseil départemental

Marc GIRAUD

Pour la Métropole Aix-Marseille-Provence

La Présidente de la Métropole

Martine VASSAL

Pour la Métropole Nice Côte d'Azur

Le Président de la Métropole

Christian ESTROSI

Pour la Métropole Toulon Provence Méditerranée

Le Président de la Métropole

Hubert FALCO

Pour la Communauté d'agglomération Cannes
Pays de Lérins

Le Président de la Communauté d'agglomération

David LISNARD

Pour la Communauté d'agglomération
Dracénie Provence Verdon agglomération

Le Président de la Communauté d'agglomération

Richard STRAMBIO

Pour la Communauté d'agglomération du Pays de Grasse

Le Président de la Communauté d'agglomération

Jérôme VIAUD

ANNEXES

annexe 1 : extrait du rapport du COI de février 2018

annexe 2 : le programme d'opération des phases 1 et 2

annexe 3 : la décision ministérielle du 23 juin 2020

annexe 4 : l'échéancier prévisionnel de financement des phases 1 et 2

annexe 5 : calcul détaillé des quotités à financer par chaque Collectivité au sein de l'enveloppe Collectivités

annexe 6 : les objectifs visés en termes de services

Annexe 1 : extrait du rapport du COI de février 2018

6.3.6 Ligne nouvelle Provence-Côte d'Azur et nœuds ferroviaires de Marseille et de Nice

Le projet de ligne nouvelle Provence-Côte d'Azur (LNPCA) concerne aujourd'hui les trains du quotidien au moins autant que les TGV. Il vise à améliorer la desserte ferroviaire du littoral méditerranéen avec une dimension clairement européenne (corridor France-Italie notamment) ainsi que les conditions de mobilité au sein et entre les métropoles de Marseille, Toulon et Nice en permettant au transport ferroviaire d'offrir une alternative efficace à la route fortement congestionnée pour nombre de déplacements. Son coût élevé oblige à une réalisation par phases et à n'envisager son achèvement complet qu'à très long terme.

Aujourd'hui le projet inclut tout à la fois la question des nœuds ferroviaires de Marseille et de Nice ainsi que les aménagements à réaliser sur la ligne existante et les projets de lignes nouvelles à proprement parler. Le Conseil se félicite du consensus qui s'est réalisé au niveau régional autour de cette approche unifiée qui permet de repositionner sur les bons enjeux la problématique ferroviaire en région PACA.

Le Conseil soutient le déploiement dans les meilleurs délais de la technologie ERTMS 2 entre Marseille et Vintimille qui permettra d'apporter indépendamment de tout investissement d'infrastructures une amélioration sensible de la robustesse des circulations.

Comme la Commission Mobilité 21, le Conseil considère que la première des priorités doit être la désaturation des nœuds ferroviaires de Marseille et Nice et, dans une moindre mesure, de celui de Toulon. Ces désaturations comportent différentes mesures dont la réalisation a vocation, du point de vue du Conseil, à être phasée.

S'agissant du traitement du nœud marseillais, celle-ci comporte notamment l'amélioration du fonctionnement du faisceau des voies de la gare Saint-Charles et la diamétralisation⁵¹ de la gare par la réalisation d'une gare souterraine nouvelle. L'objectif réside dans la limitation des cisaillements et des rebroussements consubstantiels à la gare actuelle en cul-de-sac.

En ce qui concerne la désaturation du nœud de Nice, elle repose en particulier sur une amélioration du fonctionnement de la liaison Nice-Cannes avec la création d'une ligne nouvelle desservant Sofia-Antipolis (boucle azurée) et la réalisation d'un pôle d'échange multimodal (PEM) dans le secteur de l'aéroport international en

⁵¹ La diamétralisation consiste à rendre traversante pour les trains qui y arrivent une gare qui fonctionne aujourd'hui en cul-de-sac et où pour repartir les trains doivent faire « marche arrière ».

synergie avec le développement de l'urbanisation sur le territoire de l'opération d'intérêt national (OIN) de la plaine du Var. S'agissant de la désaturation du nœud de Toulon, il s'agit essentiellement de l'aménagement de la gare de la Pauline à l'Est de Toulon et de la dénivellation de la bifurcation vers Hyères.

Le Conseil considère que les autres parties du projet et notamment les tronçons de ligne nouvelle entre Aubagne et Toulon et entre Cannes et Le Muy ont vocation à être réalisées dans un second temps, une fois que les premières priorités de désaturation des nœuds auront été traitées.

Dans une approche visant à identifier un programme pluriannuel global d'investissements soutenable, optimisant le bilan socio-économique et facilitant les montages financiers tout en apportant des améliorations progressives et perceptibles à la qualité du service rendu par le transport ferroviaire, le Conseil recommande d'inscrire dans la période de planification considérée le projet LNPCA dans un phasage en quatre temporalités conduisant à réaliser par ordre :

- Phase 1 : un premier réaménagement et une optimisation du fonctionnement du plateau Saint-Charles à Marseille, une première phase de l'aménagement du pôle d'échange multimodal (PEM) de Saint-Augustin à Nice et de la gare de la Pauline à Toulon pour 860 M€ avec les crédits complémentaires pour la première phase de déploiement de l'ERTMS2 ;
- Phase 2 : la gare souterraine et la finalisation des aménagements du plateau Saint-Charles à Marseille ainsi que la bifurcation de Grasse et le remisage des TER à Cannes, l'aménagement de la ligne classique Cannes-Nice (pour passer à 8 trains/heure) pour 2,9 Md€ ;
- Phase 3 : la gare de la Bocca à Cannes, la deuxième phase de l'aménagement du pôle d'échange multimodal (PEM) de Saint-Augustin à Nice et la ligne nouvelle Nice-Cannes (boucle azurée) pour 3,9 Md€ ;
- Phase 4 : les sections de ligne nouvelle entre Aubagne et Toulon et entre Cannes et Le Muy pour 6,4 Md€.

Sur ces bases, au regard du périmètre de financement de l'Etat, des contraintes budgétaires et après analyse comparative des enjeux des différents investissements qu'il a eu à considérer, le Conseil recommande de prévoir pour les projets LNPCA :

- l'engagement de la phase 1 en fin de période 2023-2027 pour le scénario 1 et dès 2020 pour les scénarios 2 et 3 ;
- la réalisation de la phase 2 à partir de la période 2028-2032 pour les scénarios 1 et 2 et dès la période 2023-2027 pour le scénario 3 ;
- l'engagement de la phase 3 au plus tôt à partir de 2038 pour le scénario 1, et à partir de la période 2033-2037 pour le scénario 2 et de la période 2028-2032 pour le scénario 3 ;
- les travaux de la phase 4 à partir de 2038 au plus tôt, sauf dans le scénario 3 à partir de la période 2028-2032.

Opération Montants d'engagements et période de lancement des travaux principaux	Financement AFITF (M€ ₂₀₁₇)	Scénario 1	Scénario 2	Scénario 3
GPSO - Phase 2 nœud ferroviaire de Bordeaux et sortie sud de Bordeaux (AFSB)	360 M€	2028-2032	2018-2022	2018-2022
GPSO - Phase 3 LN Toulouse-Agen	1,4 Md€	2033-2037	2028-2032 ³⁵	2023-2027
GPSO - Phase 4 LN Bordeaux-Agen	1,5 Md€	post-2037	2033-2037 ³⁴	2023-2027
GPSO - Phase 5 LN Bordeaux-Dax	1,2 Md€	post-2037	post-2037	Post-2037
LNMP - Phase 1 Montpellier-Béziers	950 M€	2033-2037	2028-2032 ³⁴	2023-2027
LNMP - Phase 2 Béziers-Perpignan	1,9 Md€	post-2037	2033-2037 ³⁴	2028-2032
LNPN - Phase 1 Optimisation St-Lazare	30 M€	2018-2022	2018-2022	2018-2022
LNPN - Phase 2 "Saut de mouton" St Lazare	230 M€	2023-2027	2023-2027	2023-2027
LNPN - Phase 3 Paris-Mantes	1,4 Md€	2028-2032	2023-2027	2023-2027
LNPN - Phase 4.1 gare Rouen et Rouen- Barentin	680 M€	post-2037	2028-2032	2023-2027
LNPN - Phase 4.2 Barentin-Yvetot	390 M€	post-2037	2033-2037	2023-2027
LNPN - Phase 5 Mantes-Evreux	560 M€	post-2037	2033-2037	2028-2032
LNPN - Phase 6 Y de l'Eure	1,8 Md€	post-2037	post-2037	2028-2032
LN PCA - phase 1 ³⁶	430 M€	2023-2027	2018-2022	2018-2022
LN PCA - Phase 2 ³⁷	1,4 Md€	2028-2032	2028-2032	2023-2027
LN PCA - Phase 3 ³⁸	2,0 Md€	post-2037	2033-2037	2028-2032
LN PCA - Phase 4 ³⁹	3,2 Md€	post-2037	post-2037	2028-2032
Modernisation de la ligne Paris-Orléans- Limoges-Toulouse (POLT)	200 M€	2023-2027	2018-2022	2018-2022
Régénération de la Voie ferroviaire Centre Europe Atlantique (VFCEA)	120 M€	2028-2032	2018-2022	2018-2022
Modernisation de la ligne Nantes - Bordeaux (section Saintes-Bordeaux)	55 M€	2028-2032	2018-2022	2018-2022

Annexe 2 : Ligne Nouvelle Provence-Côte d’Azur : programme d’opération des phases 1 et 2

I Récapitulatif des coûts du projet (y compris AVP)

<i>M€ c.e. juillet 2020</i>		Coût Projet – Dossier Ministériel 2019	Coût Projet - avril 2021
	Phase 1	768	898
13	Corridor Ouest Arenc phase 1	205	241
	<i>Doublement des voies du port jusqu'au Bloc Ouest</i>	25	30
	<i>Doublement en place de la halte Arenc</i>	43	33
	<i>Remisage - maintenance TER sur faisceau d'Arenc</i>	116	109
	<i>Provision pour risque partie bâtiment atelier N3 Corridor Ouest</i>		17
	<i>Suppression des PN voies du port</i>	21	16
	<i>Halte à Saint André</i>		15
	<i>Relèvement vitesse Estaque-Arenc</i>		17
	<i>Communications Estaque</i>		4
	Libération Abeilles Ph1	42	38
	Bloc Est Marseille phase 1	53	82
	Remisage Blancarde phase 1	27	10
	Blancarde 5ème voie	45	
83	Bifurcation et gare de La Pauline	114	116
	Origine terminus Ouest de la navette toulonnaise à St-Cyr	63	163
	Aménagements remisage TER à Toulon		2

	Origine terminus Est de la navette toulonnaise à Carnoules	7	7
	Passerelles en gares (Solliès, Cuers, Puget)		7
06	Gare Nice aéroport 4 voies TER-TGV	212	232

	Phase 2	2 598	2 648
13	Raccordement Marseille Nord	225	225
	Doublement tunnel Saint Louis	111	111
	Tunnel de Marseille	602	602
	Embranchement ferroviaire carrière pour évacuation déblais		15
	Libération Abeilles Ph2	79	79
	Abeilles : valorisation immobilière	-43	
	Gare souterraine Marseille	949	949
	Raccordement Marseille Parette	113	113
	Bloc Ouest Marseille	35	35
	Bloc Est Marseille phase 2	12	
	Blancarde réaménagement technicentre	101	101
83	Plan de voie Gare des Arcs		15
06	Gare Cannes-Marchandises TER	142	142
	Bifurcation de Cannes-Grasse	93	113
	4ème voie Cannes Ville	80	80
	4ème voie Antibes	31	
	Plan de voie Nice-Ville	26	26

	Remisage TER Nice Saint Roch	21	21
	Renforcement IFTE/CSS 06	21	21

	Total phases 1 & 2 programme de base avec AVP	3 366	3 546
--	---	-------	-------

13	Pour mémoire, 4ème voie de Blancarde à la Penne-sur-Huveaune en phase ultérieure	337	337
----	--	-----	-----

I PROGRAMME DE BASE

Phase 1	Inclus dans le programme	Non inclus dans le programme
Corridor Ouest Arenc phase 1 : 241 M€		
<i>Doublement voies du port jusqu'au Bloc Ouest</i> 30 M€	Doublement de la ligne entre le Nord du pont rail sur la rue Guibal et le faisceau d'Arenc – Relèvement de vitesse à V60 - Remplacement d'un pont-route (avenue Belle de mai), d'un pont-rail métallique (rue de la Belle de mai) et de la passerelle des gendarmes - Reprise des murs de soutènement en mauvais état	- Création d'une voie verte le long de la ligne ferroviaire et travaux de modification de la plate-forme la permettant
<i>Doublement en place de la halte Arenc</i> 33 M€	Doublement des voies et création d'un quai central 220 m - Elargissement de la tranchée par paroi moulée et butons projetés - Création d'une seconde voie et d'un quai central - Création d'une dalle au-dessus des voies qui portera les installations billettiques et depuis laquelle on accèdera au quai	

Phase 1	Inclus dans le programme	Non inclus dans le programme
<i>Remisage - maintenance TER sur faisceau d'Arenc</i> 109 M€	Aménagement du plan de voies d'Arenc pour les installations de remisage maintenance TER corridor ouest et reconstitution des fonctionnalités actuelles - Bascutage des 2 voies principales au centre du faisceau - Modifications du plan de voies de service pour <i>mise en position centrale des deux voies principales</i> - Création de 5 voies de remisage de 220 m ou plus, 2 voies de maintenance fosse passerelle de 110m, une voie pour machine à laver, deux voies d'entretien logistique (vidange WC, sablage, refueling) de 220m, 1 voie de circulation - <i>création de 2 voies pour la maintenance et les travaux de l'infrastructure</i> - <i>création des accès routiers nécessaires</i> - Reconstitution des 2 voies de réception pour ITE Storione - Reconstitution côté mer de 4 voies fret de 565 m de longueur utile et maintien des accès ITE existants à fonctionnalités conservées - Décalage des voies côté mer pour dégager un retrait de 15 m qui permettra l'élargissement du boulevard du Radoub - Remplacement des deux postes existants par un PAI télécommandant la double voie de l'Estaque à St-Charles ainsi que les installations du faisceau de remisage / maintenance TER	- 2 voies de réception pour logistique urbaine pour ITE Sogaris - 5 Voies fret longues (≥ 750 m) - Passerelles nouvelles urbaines
<i>Provision pour risque pour la partie bâtiment de l'atelier N3 pour le Corridor Ouest en attente décision</i> 17 M€	Création d'un bâtiment atelier Niveau 3 couvert à 3 voies pour le Corridor Ouest	

Phase 1	Inclus dans le programme	Non inclus dans le programme
<i>Remplacement des PN voies du port</i> 16 M€	Suppression des PN de St-Henri et de St-André pour sécurisation des circulations PN 1 : Reconstitution d'une voirie d'accès selon la variante 2 (du chemin du Passet au chemin de la Pelouque le long de la voie ferrée de Marseille à l'Estaque par Arenc) PN 2 : - Création d'un ouvrage de franchissement des voies ferrées, dans le prolongement du bd Cauvet (double sens, accessible aux bus de gabarit normal h 4,00 – 12 m de large), avec reprise du profil en long du chemin de St-Louis-au-Rove (hors aménagements tramway) y compris sous le pont de l'A55, et reconstitution du bassin de rétention - Reprise du gabarit de l'ouvrage du Bd Barnier pour le rendre accessible aux bus de gabarit ordinaire (h 3,80) - Aménagement routier pour limiter les flux routiers	- Accès Actisud par bd Michel comme solution alternative pour la suppression du PN2
<i>Halte à Saint André</i> 15 M€	Aménagement d'une halte TER à 2 voies à quai dans le secteur entre les bd A Roussin et F Sardou selon le scénario 1 - Création de 2 quais latéraux de 220 m avec accès - Accès aux quais : un seul accès côté zone d'activité –A Roussin - Création d'un parvis, des cheminements jusqu'à l'arrêt de tram, abris vélos sécurisés de 40 places, arrêt de bus, dépose minute, parking voiture de plain-pied 80 places (parking-relai en cohérence avec le PDU) - Bâtiment abri des services aux voyageurs	- Programme de développement immobilier intégrant le cas échéant le parking dans un même ouvrage Complément scénario 2 (+5 M€) : - Aménagement de la station tramway - Aménagements routiers autour de la halte - Quai sur l'ouvrage F Sardou - Passerelle vers le quartier du chemin du passé sur l'avenue Roussin

Phase 1	Inclus dans le programme	Non inclus dans le programme
<i>Relèvement de vitesse entre Arenc et l'Estaque</i> 17 M€	Relèvement de vitesse à 90 km/h pour les TER seulement	
<i>Communications supplémentaires en gare de l'Estaque</i> 4 M€	Communication entre voies centrales et voies latérales pour permettre aux TER PLM depuis ou vers Miramas ⇔ voies du port de s'arrêter sur les voies à quai conflits centrales dans les deux sens en vue de la limitation des en gare de l'Estaque	

Phase 1	Inclus dans le programme	Non inclus dans le programme
Libération Abeilles Phase 1 38 M€	Libération de l'emprise nécessaire au réaménagement du block Est phase 1 - Destruction partielle de la halle A (yc travaux de dépollution) et pour cela relogement / déplacement des activités s'y trouvant grâce notamment à la construction d'un bâtiment cour des pierres (activités SNCF R) et de baux extérieurs - Adaptation des voies et des équipements ferroviaires entre halles a et B pour permettre le remisage des trains jusqu'à la phase 2 de libération d'Abeilles - Détournement des réseaux ferroviaires - Construction d'un parking provisoire entre les halles A et B côté Ouest	
Bloc Est Marseille phase 1 82 M€	Aménagement du plan de voies du bloc Est Réaménagement de l'avant-gare et du bloc Est pour : - Séparation des flux du bloc Aix (auquel 2 voies seront donc consacrées) de ceux du bloc Est (2 paires de voies, lentes et rapides) - Maintien de la voie A à 400 m utiles - Création de 3 voies supplémentaires à quai sur ce bloc : 7, 9 et 11, de sorte à dispose de 5 voies (3 à 11) de 220 m utiles - Equipement information voyageur des quais - Maintien de la voie diagonale donnant accès depuis Abeilles à Pautrier et aux voies PLM - Reprise de l'ensemble des installations de signalisation et caténaires - Création d'un PAI pour l'accès à ces voies	

Phase 1	Inclus dans le programme	Non inclus dans le programme
Remisage Blancarde phase 1 10 M€	Réaménagement d'un faisceau de remisage permettant le transfert des trains se remisant sur Abeilles préalablement à la phase 1 de libération du site d'Abeilles - 4 voies de 220 m - Modification du Poste 34	Maintien des IV (corail à 285m) à la mise en service de cette phase
Bifurcation et gare de La Pauline 116 M€	Dénivellation de la bifurcation et mise à 4 voies à quai de la gare - Scénario 1 parmi les 3 présentés en concertation en 2020 - Dénivellation de la bifurcation de la Pauline par création d'une voie nouvelle passant en dessous de la ligne Marseille-Vintimille (en terrier) - Rétablissement des voiries impactées par les modifications d'infrastructure (av. Eugène Augias, ch. Des Tourraches) - Aménagement du plan de voie de la gare pour 4 voies à quai 220 ml (2 quais centraux) - Création d'un passage souterrain traversant d'accès aux quais - Création d'un parvis avec dépose minute, abris vélos sécurisé 40 places, arrêt de bus, bâtiment abri des services aux voyageurs, guichets automatiques - Création d'un parking de plain-pied 140 places sur l'emplacement du bâtiment voyageurs existant qui sera donc supprimé - Modification du poste Argos et du paramétrage ERTMS	- Relocalisation de Fabemi et de Cemex (l'hypothèse étant que ces entreprises restent en place) - Aménagements routiers hors pôle d'échange

Phase 1	Inclus dans le programme	Non inclus dans le programme
Origine terminus Ouest de la navette toulonnaise à St-Cyr 163 M€	Déplacement et réaménagement de la gare et des voies de garage fret pour permettre l'origine terminus Ouest de la navette toulonnaise - Déplacement de la gare de St-Cyr vers l'ouest de 350 m environ - Création de 2 voies tiroir centrales de 220 m en impasse pour les terminus ouest des navettes toulonnaises - Création de 2 quais centraux de 220 m pour que les 4 voies soient à quai - Reconstruction à l'ouest des voies de garage fret de 750 m à l'ouest de la gare par élargissement du remblai ou avec murs de soutènement - Bassin de rétention sur la parcelle située à l'ouest d'Aqualand le long du faisceau ferroviaire pair - Création d'un passage souterrain d'accès aux quais - Reprise de 5 ponts-rails - Allongement de 3 ouvrages hydrauliques - Démolition des quais existants et des bâtiments de la gare existante - Infrastructure ferroviaire (voie, signalisation, télécom, traction électrique...) - Création d'un parking silo 300 places environ - Bâtiment abri des services aux voyageurs avec guichets automatiques - Création d'un parvis avec dépose minute, abris vélos sécurisé de 40 places, arrêt de bus - Modification du poste Argos et du paramétrage ERTMS	- Aménagements routiers au-delà du pôle d'échange - Reconstitution d'espace public de la gare existante après travaux
Aménagements remisage TER à Toulon 2 M€	- Electrification des voies VZ et V62	

Phase 1	Inclus dans le programme	Non inclus dans le programme
Origine terminus Est de la navette toulonnaise à Carnoules 7 M€	Aménagement en gare de Carnoules pour réception sur voie centrale des TER de la navette toulonnaise en terminus intermédiaire - Création d'une passerelle pour accéder au quai central (aujourd'hui TVP) - Aménagement de la voie de service côté Est pour qu'elle puisse accueillir un TER de 220 m en remisage temporaire diurne sans abandon machine - Aménagements d'un parking de plain-pied côté Marseille de la gare dans les emprises SNCF	
Passerelles en gares de Sollies, Cuers, Puget 7 M€	Création de passerelles d'accès aux quais pour remplacer les TVP existantes	- Mise en accessibilité (rehaussement des quais)

Phase 1	Inclus dans le programme	Non inclus dans le programme
Gare Nice aéroport 4 voies TER-TGV 232 M€	Création d'une gare NAE à 4 voies à quai de 400 m à la place de la gare NSA déplacée, à 2 voies de 220 m - développement du PEM - Dépose des voies d'accès au MIN aux Fleurs - Prolongement des voies à quai de la gare NSA (220 à 400 m) - Création de 2 voies à quai de 400 m au nord des voies à quai NSA déplacée - Allongement des quais de NSA, élargissement du quai nord et création d'un troisième quai (configuration finale 1 quai central + 2 quais latéraux) - Déplacement du pas d'IPCS à l'Est de la gare NSA dans le premier alignement droit - Modification du poste Argos et du paramétrage ERTMS - Création d'un bâtiment voyageurs NAE pour environ 6000 m² SDP : - o niv. 3 NGF : Hall d'intermodalité, dépose minute, taxis, liaisons à la gare routière, fonction logistique - o niv. 10 NGF : hall principal avec accueil, services et commerces - o niv. 13.50 NGF : mezzanine avec locaux d'exploitation - o niv. 17 NGF : passerelle de services et d'accès aux 4 quais de 15 m de large - Réalisation d'un ensemble de parkings au nord en ouvrages de 800 places, conçu pour être compatible avec des extensions dans une phase ultérieure à 1200 places réparties sur les ilots 2.6, 5.7 et 5.6 - Réalisation de parkings à vélos sécurisés (480 places) - Création d'escaliers de liaison directe entre les quais et l'axe Nord-Sud (sous le pont rail où passe le tramway) - Rampe d'accès technique à la plateforme ferroviaire à l'ouest des quais depuis le Maïcon - Maïcon : création d'un Pont Rail, et partie routière sous l'ouvrage, en prolongement de la rue Maïcon pour permettre le franchissement de la plate-forme prévu en phase 1 du projet en vue d'accéder au parking Nord depuis Cassin – Longueur de 40 m Largeur 12 m (2 voies routières + 1 piste cyclable bidirectionnelle et un trottoir piétons) – Gabarit véhicules légers	- Raccordement et aménagements routier de part et d'autre du pont rail de Maïcon (à la charge de l'EPA) - Prolongement de l'ouvrage de franchissement de la plate-forme au-delà des 4 voies de phase 1 et du quai Nord - Prolongement de la passerelle d'accès à l'ilot 3.5 qui n'est plus utile du fait du Pont Rail Maïcon. - Parking dans l'ilot 3.5 bis

Phase 2	Inclus dans le programme	Non Inclus dans le programme
Raccordement Marseille Nord 225 M€	Bifurcation dénivelée entre PLM (voies extérieures) et voies du tunnel (au centre) - Mise à 4 voies de la ligne existante au sud du tunnel de Saint Louis - Point de changement de voies dans le tunnel de St-Louis - Dévoiement vers le Sud de la voie PLM paire - Création des tranchées couvertes / tranchées ouvertes permettant la dénivellation de la bifurcation - Aménagement des accès secours et d'une plate-forme en tête des tunnels - Elargissement du pont rail des Aygalades (devenue Ibrahim Ali) pour permettre dessous une circulation routière à 2 sens (actuellement, alternat) - Modification du pont rail sur la rue le Chatelier - Reprise de l'accès au centre de transfert y compris modification du fonctionnement du centre de transfert pendant la phase travaux - Modification de l'accès routier au centre de transfert depuis le chemin de la commanderie - Mise à sens unique du Boulevard Mouraille et prolongement jusqu'au Boulevard de Letz - Restitution de la passerelle piétonne dans le prolongement de la traverse des Maures - Ensemble des coûts fonciers et indemnisations - Signalisation en BAL dans les zones de surface avant l'entrée en tunnel	- Reconfiguration du carrefour routier avenue des Aygalades (Ibrahim Ali) / rue du Châtelier - Aménagement urbain des zones restituées au territoire suite aux travaux

Phase 2	Inclus dans le programme	Non Inclus dans le programme
Doublement tunnel Saint Louis 111 M€	Doublement du tunnel de Saint-Louis - Création d'un tunnel mono-voie de chaque côté du tunnel de Saint-Louis existant - Raccordements de part et d'autre entre les voies extérieures et les voies centrales pour permettre les différents itinéraires entre le Nord (PLM / LN5) et le Sud (PLM – MSC surface / tunnel) - Signalisation en BAL	
Tunnel de Marseille 602 M€	Tunnel bitube circulaire par les trains de voyageurs à V140 de catégorie A (tenue au feu 5 km) - Équipements ferroviaires dont voies sur dalle en rail noyées (favorable à l'accessibilité pompiers) - Installations de sécurité dont rameaux de connexion entre tubes tous les 500 m - Point de combat du feu intermédiaire dans le secteur du Canet sur les emprises ferroviaires actuelles - Signalisation en ETCS N2	- Pas de circulations de trains de fret possible dans le tunnel (les normes de sécurité ne le permettent pas) - Accès secours tous les 800 m + ventilation des tunnels suite évolution réglementation (nouvelle ITI à paraître) avec le classement du tunnel en tunnel urbain, au lieu de tunnel voyageur - Autres évolution réglementaires (STI 2019 : élargissement du cheminement piéton)

Phase 2	Inclus dans le programme	Non Inclus dans le programme
Embranchement ferroviaire carrière pour évacuation déblais 15 M€	Création d'un embranchement ferroviaire dans une carrière pour y transporter les déblais d'extraction résiduels du tunnel et de la gare souterraine	
Libération Abeilles Ph2 79 M€	Libération de l'ensemble de l'emprise nécessaire au chantier de creusement de la gare souterraine entre le bloc Est et les bd Voltaire / Flammarion - Relogement / déplacement des activités de la halle B et des locaux de l'ingénierie - Démolition des voies intermédiaires entre la halle A et la Halle B et dépose équipements ferroviaires associés	- Destruction de l'hôtel Ibis - Destruction de la résidence Orfea ni du bâtiment des services médicaux SNCF - Déplacement des installations du CTR (Centre Techniques Régional – installations de télécommunication) - Déplacement des installations GSM-R

Phase 2	Inclus dans le programme	Non Inclus dans le programme
Gare souterraine Marseille 949 M€	Gare souterraine (ERP enfoui de plus de 6 m), à 4 voies à quai de 400 m pour les TGV et les TER avec bâtiment voyageur et parvis associé, accès au métro, aux quais de surface et à la rue Honorat - Construction de la gare souterraine 400 m x 47 m x 25 m de profondeur à partir de la côte altimétrique de 49 NGF, de l'étage intermédiaire (salle d'échange à la cote 34 NGF) et de l'étage supérieur au niveau parvis : 43 NGF - La dalle supérieure (à l'Est du bâtiment Voyageurs) permet la circulation piétonne, des aménagements paysagers ou des installations techniques SNCF sauf au niveau du bd national où elle permettra le passage du tramway - Deux quais centraux + 4 voies nouvelles sur dalle en rails noyés comme dans les tunnels de part et d'autre - Installation de signalisation en ETCS N2Au niveau de la rue, au croisement des boulevards National et Voltaire, création d'un terminal (bâtiment voyageurs) pour organiser les nouveaux services au niveau 43 NGF (trottoir de la ville) - Creusement au niveau 43 NGF d'une galerie souterraine de 10 m de largeur pour assurer la liaison avec la station du métro et la gare SNCF existante - Ouvrage de descenderie sous le square Narvik raccordant cette galerie à la salle d'échange de la station de métro St-Charles - Creusement d'une autre galerie de 12 m de largeur sous les voies au niveau 43 NGF permettant d'une part l'accès aux quais de surface (par escaliers fixes + ascenseurs) et d'autre part un nouvel accès gare depuis la rue Honnorat, accessible PMR. Cette galerie assure également une fonction de traversée ville-ville aux heures d'ouverture de la gare - Raccourcissement du PRA national jusqu'au faisceau de voies principales - L'aménagement d'un parvis devant le nouveau terminal pour organiser l'intermodalité avec les autres transports proposés par les AOM (Tram, bus urbains, ...) et aussi les taxis, les vélos et véhicules particuliers... - Construction en anticipation de la libération Abeille ph 2 dans l'emprise SNCF le long du boulevard Voltaire d'un parking de 850 places - L'aménagement en complément d'un parking souterrain de 500 places dans les vides de construction de la boîte gare côté Est - L'aménagement des services aux voyageurs dans les nouveaux espaces en gare, en complément et cohérence de l'offre existante.	- Elargissement du PRA National - Aménagement place des marseillaises - Aménagement de la « lentille » entre Honorat et le plateau St-Charles » pour notamment permettre une meilleure accessibilité à la gare par un escalier monumental - Aménagement du cheminement piéton entre la sortie de la galerie et la gare routière côté Honnorat - Réaménagement du parvis Narvik - Points de changement de voies entre sens contraires dans le tunnel au niveau de la gare - La dalle supérieure ne permet pas la construction d'immeubles

- Construction des deux entonnements, au Nord et à l'Est, permettant depuis les tunnels bitubes adjacents l'alternat à quai dans chaque sens à V100 sur voies directes, V60 sur voies déviées
- Voies et équipements ferroviaires dans les entonnements
- L'ensemble des équipements de sécurité (ventilation / désenfumage) répondant à la double exigence de la réglementation ERP enfoui et sécurité des tunnels ferroviaire (ITI et STI) au titre du statut de « point de combat du feu » de la gare
- Sous-station gare centrale au niveau du poste 2
- Fonctionnement exploitation en système de doublet de ligne surface / souterrain (commande centralisée unique)
- Installations ferroviaires pour l'évacuation des matériaux par le fer

Phase 2	Inclus dans le programme	Non Inclus dans le programme
Raccordement Marseille Parette 113 M€	Bifurcation dénivelée entre la ligne Marseille-Vintimille (2 voies rapides situées au Nord) et les voies du tunnel - Création des tranchées ouvertes et couvertes de sortie du tunnel - Dévoiement de la voie V1 existante y compris au-dessus des tranchées couvertes pour raccordement - Création de 2 nouveaux ouvrages de franchissement de la L2 à poutres latérales hautes permettant sans appui central de conserver la hauteur libre sous l'ouvrage et donc la continuité de l'axe piéton / modes doux sur la dalle de la L2 - Elargissement du pont rail chemin de la Parette - Raccordement des deux voies du tunnel - Rétablissement des accès pour les riverains des locaux bleus vers le la rue Hrant Dink ou chemin de la Parette - Acquisitions foncières pour relogement entreprises - Installations de chantier au PK 4.9 au Sud des voies à l'Est de la L2	

Phase 2	Inclus dans le programme	Non Inclus dans le programme
Bloc Ouest Marseille 35 M€	Finalisation du doublement de la voie vers Arenc et modification du plan de voies en gare - Remplacement du pont rail sur la rue Guibal, doublement de la section restante jusqu'au fond de gare (vitesse de ligne V50) - Modification du plan de la tête de faisceau du bloc Ouest : voies J, K, L et M pour permettre les terminus des voies du port et l'accès à Arenc depuis le bloc central - Intégration de l'ensemble du corridor dans le périmètre du poste d'Arenc créé en phase 1 - Dépose de la voie N	- Aménagement du cheminement le long de la rue Guibal par élargissement sur l'emprise de la voie N (fin de la voie verte)
Blancarde réaménagement technicentre 101 M€	- Réaménagement du technicentre pour lui permettre d'accueillir le remisage des missions partant du bloc Est en phase 2 (IV Nice / Vintimille, Hyères, Aubagne + éventuels internationaux), la maintenance N2 et N3 des TER Aubagne / Hyères, tout en conservant la possibilité de maintenance N3 pour les TER Aix dans l'atelier utilisé aujourd'hui à cet effet - Extension possible sur les pharmacies militaires pour le remisage TER et la base travaux de l'évacuation des matériaux par fer	

Phase 2	Inclus dans le programme	Non Inclus dans le programme
Plan de voie Gare des Arcs 15 M€	Aménagements permettant la réception des navettes azuréennes et toulonnaises - Aménagement de signalisation permettant à 2 trains de stationner simultanément sur la voie centrale - Aménagements du plan de voie permettant l'utilisation de la voie 29 (en impasse contre le BV au Nord côté Toulon) pour le terminus des navettes toulonnaises (110 m), la voie spéciale Draguignan (Au Nord côté Nice) pour les navettes azuréennes (220 m), et les voies au Nord côté Toulon pour le remisage de ces TER - Modification du poste Argos et du paramétrage ERTMS	
Gare CannesMarchandises TER 142 M€	Création d'une gare TER à Cannes marchandises à 4 voies à quai de 220 m au droit du bâtiment du Sicasil, servant notamment de terminus aux navettes azuréennes - Réaménagement du technicentre côté mer - Création d'une gare TER 4 voies à quai 220 m en courbe dont deux voies centrales permettant le retournement sans cisaillement des TER de la navette azurée en terminus –voies centrales accessibles des deux côtés en alternat - Remaniement des voies principales sur l'ensemble du linéaire - Reconstitution des accès au faisceau de voies du technicentre côté pair (mer) et remaniement de ce faisceau pour créer 6 voies de remisage de 220 m - Modification du poste Argos et du paramétrage ERTMS - Dispositif pour réduction du bruit des annonces en gare - Remaniement des voies de service côté impair (terre) pour restitution des fonctionnalités existantes (dont 2 voies de garage TER) - Dévoiement de l'avenue de la Roubine au droit de la gare et des parkings - Ouvrages de compensation hydraulique - Passerelle de 5 m de large assurant une fonction de liaison ville-ville et d'accès aux quais (ascenseurs et escalier fixe à chaque circulation verticale) - Parvis nord et sud y compris déposes-minute, arrêts de bus et parkings vélos – Parvis Sud sur les équipements sportifs actuels et le bâtiment du Sicasil - BV au nord, kiosque au sud, parking nord 250 places	- Equipements maintenance TER complémentaires hormis voies sur fosse, passerelle existantes (conservées) et quais maintenance sur voies remisage - Réaménagement des voies du technicentre actuel côté pair (hors des reprises précisées à gauche pour restitution accès) - Mesure conservatoire pour détournement ultérieur de la Frayère : création d'un pont cadre sous les voies remaniées de la gare - Dévoiement de l'avenue de la Roubine en dehors de la section au droit de la gare et des parkings

Phase 2	Inclus dans le programme	Non Inclus dans le programme
Bifurcation de Cannes-Grasse 113 M€	Dénivellation de la bifurcation de Grasse en faisant passer une voie de la ligne Marseille-Vintimille en tranchée couverte - Doublement de la section de la ligne de Grasse entre la bifurcation et le Bosquet - Création d'une 3^{ème} voie dénivelée en terrier V1 bis sur Marseille-Vintimille - Mise en place d'une caténaire rigide sur plan aérien de contact dans la tranchée couverte - Doublement de la voie entre la bifurcation et la halte du Bosquet - Suppression des quais de la halte existante de la Bocca et du bâtiment voyageur - Reconstitution des franchissements des voies ferrées aux normes PMR (passage souterrain du square Morès, passerelle Annick Galera, passerelle du boulevard de la Mer, PASO du boulevard de la Mer) - Reprise du pont route Francis Tonner (élargissement du passage ferroviaire pour insertion de la 2^{ème} voie) - Reconstitution des fonctionnalités du bd de la Mer, avec accès réglementé (riverains et services) - Modification du poste Argos et du paramétrage ERTMS - Elargissement de l'ouvrage hydraulique font de Veyre et reprise de celui du Devens - Elargissement du passage routier sous le pont rail du bd Leader, avec création d'une traversée piétonne - Aménagements paysagers - Protection des arbres centenaires - Dispositif de limitation des nuisances au niveau de la plate-forme	- Casquette de la trémie au niveau du château de la mer (+ 2 M€) : à l'étude d'ici l'envoi du dossier d'enquête publique

Phase 2	Inclus dans le programme	Non Inclus dans le programme
4ème voie Cannes Ville 80 M€	Création d'une 4^{ème} voie en gare de Cannes centre – configuration à 2 voies de 400 m à l'extérieur et 2 voies centrales à 220 m – un quai central et deux quais latéraux - Dépose d'une voie de service - Remaniement du plan de voie et création d'une 4^{ème} voie à quai sans impact sur les ouvrages de couverture des voies - quai latéral nord de 400 m créé pour la 4^{ème} voie - quai central déplacé et réduit à 220 m - largeur du quai latéral sud réduite (reprise des aménagements de l'espace intérieur du bâtiment voyageurs) - Modification du poste Argos et du paramétrage ERTMS - Reprise de 3 ponts-rail (routier, piéton et hydraulique) et des passages souterrains d'accès aux quais (démolition et reconstruction)	- Communication V2/V1 à l'est pour terminus partiel en situation perturbée
Plan de voie Nice-Ville 26 M€	Aménagement à Nice Ville d'une communication entre voies C et D et d'une seconde voie de réception pour les TER de Breil -Création d'une communication à 50 km/h entre les voies C et D à la sortie des quais côté Marseille -Création de 2 voies à quai de 220 m VH et VI, pour les origines-terminus Nice Breil + quai central de 220 m et de largeur 6,6 m -Prolongement de la passerelle existante (ascenseur + escaliers fixes mécaniques) -Pour cela, dépose des voies de service V5, V7 et V9 (stationnement et garage du matériel des entreprises ferroviaires)	- Passerelle ville-ville permettant le franchissement Nord-Sud du faisceau ferroviaire

Phase 2	Inclus dans le programme	Non Inclus dans le programme
Remisage TER Nice Saint Roch 21 M€	Aménagement d'un faisceau de remisage de 5 voies de 220 m sur le technicentre St-Roch - Création de 5 voies de remisage / maintenance à quai de 220 m avec une nouvelle entrée / sortie sur la ligne Nice / Breil sur le faisceau impair (côté Nord-Ouest) - Réduction du linéaire de double voies Nice Breil d'environ 250 m	
Renforcement IFTE/CSS 06 21 M€	Renforcement des sous-stations et / ou des feeders pour permettre la levé du cran de limitation de traction en service depuis mise en service des Regio 2N	

II 4eme voie – Phases ultérieures

	Inclus dans le programme	Non Inclus dans le programme
4ème voie de Blancarde à la Penne-sur- Huveaune 337 M€	Création d'une 4^{ème} voie entre Blancarde et la Penne sur Huveaune y compris aménagements aux gares intermédiaires pour permettre 4 TER / h / sens - Création de la 4ème voie au Sud jusqu'à la Pomme puis au Nord : travaux d'élargissement de de plate-forme, de reprise des plans de voie et des quais aux gares de la Pomme, St-Marcel et la Penne pour permettre l'arrêt des TER omnibus dans les deux sens, modification des ouvrages d'art et des équipements ferroviaires - En gare de la Pomme : - Aménagement des accès aux quais des navettes par passage souterrain créé depuis le Sud - Suppression de la passerelle piétonne enjambant le boulevard de la Pomme et aménagement du franchissement piéton à niveau pour confortement itinéraire d'accès à la place du 14 juillet et à la gare dont les accès se feront par le Sud - Restitution de la capacité actuelle de parking (44 places) sur la même parcelle - Reprise de l'ouvrage Bancal à la Barasse - Modification du poste Argos et du paramétrage ERTMS - A la Penne sur Huveaune, création d'une extension du parking de la gare de la Penne, de plain-pied, permettant de porter sa capacité à 140 places - Acquisitions foncières : chemin de La Parette, boulevard Netty, boulevard Pierre Ménard, avenue Jean Lombard, rue Pierre Dravet (18 maisons d'habitations et 9 bâtiments à vocation économique au total)	- Élargissement du gabarit routier du pont-rail le plus à l'Est menant à Air Bel : « porte de la Pomme » - Création de parkings sur l'emprise Suma à la Pomme et aménagement des cheminements jusqu'aux quais - Plus généralement, tout aménagement des parkings non stipulés dans la colonne de gauche - Reconstitution ou accroissement du stationnement en gare de St-Marcel dans un ouvrage neuf

Annexe 3 : la décision ministérielle du 23 juin 2020



MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE

Paris, le 23 juin 2020

**Le secrétaire d'État auprès de la Ministre,
chargé des Transports**

Réf. : D20008066

à

**Monsieur Luc LALLEMAND,
Président de SNCF Réseau**

Objet : Décision ministérielle portant sur la ligne nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA)

La ligne nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA) vise dans un premier temps à désaturer les nœuds ferroviaires de Marseille, de Toulon et de la Côte d'Azur pour répondre aux besoins de transports du quotidien de ces aires métropolitaines et à améliorer les conditions d'exploitation et de robustesse du réseau existant. Dans un second temps, elle ambitionne de développer de nouvelles infrastructures ferroviaires pour améliorer les liaisons au sein de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur et contribuer à la construction d'un arc ferroviaire méditerranéen et à la cohésion territoriale régionale.

La réalisation de cette ligne nouvelle permettra donc de constituer un système ferroviaire performant, dont la meilleure qualité de service rendra possible le développement d'une offre alternative au mode routier.

Ces deux dernières années ont permis de définir les orientations nationales en matière de mobilités. Le Gouvernement a fait siennes les priorités identifiées en février 2018 par le Conseil d'orientation des infrastructures (COI) dans l'exposé des motifs et dans les investissements prioritaires du rapport annexé de la loi d'orientation des mobilités (LOM) promulguée le 24 décembre 2019. Il opte ainsi pour une démarche de réalisation progressive de la LNPCA en quatre phases successives commençant par les opérations concourant d'abord à l'amélioration des déplacements du quotidien.

Le 4 mars 2019, je vous avais demandé de poursuivre les études dites de « recalage » du programme afin de disposer de tous les éléments utiles pour informer et recueillir les avis du public sur le projet des phases 1 et 2 de la LNPCA.

Vous avez ainsi conduit la concertation sur ce périmètre du 12 juin au 18 octobre 2019. Cette concertation a été considérée par l'ensemble des acteurs comme riche, fructueuse et utile à l'avancement de ce projet. Elle a été suivie par trois comités territoriaux de restitution du bilan de la concertation et des enseignements tirés par le maître d'ouvrage. Un comité de pilotage, qui a réuni l'Etat et les collectivités locales concernées par la LNPCA le 22 novembre 2019, a validé les opérations constitutives des phases 1 et 2 que vous proposez.

Vous m'avez adressé le 31 janvier 2020 le dossier ministériel présentant les enseignements de la concertation sur le projet des phases 1 et 2, conformément à la décision ministérielle du 4 mars 2019.

Je confirme les fonctionnalités et les opérations constitutives du projet des phases 1 et 2 de la LNPCA, telles qu'elles ont été validées par le comité de pilotage du 22 novembre 2019 et qu'elles ont été présentées dans ce dossier ministériel. Les aménagements retenus par secteur géographique sont donc les suivants :

Secteur des Alpes Maritimes

En phase 1

La réalisation de la gare TGV de Nice Aéroport à 4 voies à quai, qui sera aménagée sur le site de la future halte TER de Nice Saint-Augustin, dont la mise en service est prévue fin 2021, en réservant un espace pour deux voies supplémentaires.

En phase 2

Les aménagements entre Cannes et Nice de la navette azurée :

- La création de voies supplémentaires de remisage en gare de Nice Saint-Roch ;
- l'aménagement de 2 voies à quai supplémentaires en gare de Nice Ville et l'adaptation du plan de voies ;
- la création de 4 voies à quai en gare de Cannes Centre et d'Antibes ;
- la dénivellation de la bifurcation de la ligne Cannes-Grasse par passage en terrier d'une voie de la ligne Marseille-Vintimille ;
- la réalisation d'une gare TER à 4 voies à quai avec origine-terminus sur le site de Cannes Marchandises au droit du bâtiment « SICASIL », ainsi que la reconfiguration des installations de remisage TER.

Secteur du Var

En phase 1

Les aménagements du réseau express métropolitain (RER) toulonnais :

- un origine-terminus à l'est de Toulon en gare de Camoules ;
- un origine-terminus à l'ouest de Toulon, soit en gare actuelle de la Seyne, soit sur les communes de Sanary-sur-Mer ou de Saint-Cyr-sur-Mer en fonction des études complémentaires ;
- la dénivellation de la bifurcation de la Pauline par passage en terrier de la voie d'Hyères sous la ligne Marseille – Vintimille ;
- l'aménagement à 4 voies à quai en gare de la Pauline.

Secteur des Bouches du Rhône

En phase 1

Sur la ligne de Marseille à Vintimille, entre les gares de La Blancarde et de Marseille Saint-Charles :

- la création d'une 5^{ème} voie à quai en gare de La Blancarde au sud des voies existantes ;
- les aménagements du technicentre de La Blancarde avec notamment la création de 8 voies de remisage au nord du site sans modifier les fonctionnalités de maintenance ;
- les aménagements de surface de la gare Marseille Saint-Charles dans le bloc Est avec la création de 4 voies à quai supplémentaires sur le site des Abeilles et la reprise du plan de voies en entrée de la gare de Marseille Saint-Charles.

Sur la ligne de Marseille à l'Estaque :

- le doublement des voies entre la sortie du plateau de Marseille Saint-Charles et le faisceau d'Arenc, y compris au niveau de la halte d'Arenc ;
- la création d'un faisceau de remisage adapté sur le site ferroviaire d'Arenc ;
- la suppression des deux passages à niveau de Saint-Henri et Saint-André.

En phase 2

Les aménagements de surface entre les gares de La Blacarde et de Marseille Saint-Charles :

- la reconfiguration du Technicentre de La Blacarde afin d'augmenter les capacités de remisage au niveau des pharmacies militaires et de les séparer des fonctions de maintenance ;
- pour le bloc Est, la prolongation des 4 voies créées en phase 1 après le creusement de la gare souterraine ;
- pour le bloc Ouest, la modification du tracé des voies à quai et la finalisation du doublement de la voie unique du port sur ses 200 derniers mètres.

La traversée souterraine de Marseille comprenant :

- la réalisation de la gare souterraine de Marseille Saint-Charles ;
- la réalisation des tunnels et de leurs dispositifs d'accès entre Saint Louis et Parette ;
- la réalisation de l'entrée Est du tunnel de Marseille à la Parette par des trémies situées de part et d'autre de la ligne existante pour préserver les deux agencements possibles entre les trains lents et les trains rapides ;
- la réalisation de l'entrée nord du tunnel de Marseille dans sa variante sud.

S'agissant de la réalisation de la 4^{ème} voie entre La Blacarde et la Penne-sur-Huveaune et des aménagements de voies liés en gare de La Blacarde côté Marseille Saint-Charles d'une part et du doublement du tunnel de Saint-Louis d'autre part, vous approfondirez les études socio-économiques et, en liaison avec la mission de financement explicitée ci-après, vous proposerez de les inclure dans le périmètre de la phase 2 si leur rentabilité socio-économique est démontrée.

Sur ces bases, je vous demande d'engager dans les meilleurs délais l'étape de préparation du dossier d'enquête publique sur le périmètre des opérations susmentionnées du projet des phases 1 et 2 avec l'objectif d'un lancement de l'enquête publique sur ce périmètre en 2021.

A la suite de cette étape de préparation du dossier d'enquête publique, j'approuverai la consistance du dossier et déciderai de le soumettre à la consultation inter-administrative (CIA) et de vous autoriser à saisir le Secrétariat général pour l'investissement (SGPI), l'Autorité environnementale (AE), ainsi que les collectivités et groupements concernés par le projet pour recueillir leur avis sur ce dossier, conformément au décret n°2013-1211 relatif à la procédure d'évaluation des investissements publics et à l'article L.122-1 du code de l'environnement.

Par ailleurs, la concertation n'a pas permis de converger vers une solution largement acceptée pour les opérations relatives à l'implantation de l'origine-terminus à l'ouest de la navette toulonnaise et à la suppression du passage à niveau de Saint-André. Elle a également été l'occasion de recueillir une nouvelle demande relative à la création d'une halte à Saint-André.

Sur ces opérations, je vous demande ainsi de mener les études complémentaires suivantes :

- Concernant la partie Ouest de la navette toulonnaise et l'implantation de son origine-terminus à l'ouest de la Seyne jusqu'à Saint-Cyr, vous redéfinirez avec la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur les objectifs de service et conduirez les études d'exploitation et techniques pour préciser les infrastructures nécessaires, leurs coûts et leurs incidences. Une concertation avec les territoires qui n'ont pas été approchés jusqu'ici (communes de Sanary-sur-Mer et Saint-Cyr-sur-Mer, voire les établissements publics de coopération intercommunale - EPCI - le cas échéant) sera également à organiser. A l'issue de ces études d'approfondissement et de la concertation, le choix de la gare de l'ouest toulonnais se portera sur celle répondant le mieux aux objectifs de services et aux conditions d'acceptabilité locale ;

- Concernant le passage à niveau de Saint-André, vous engagerez une réflexion complémentaire avec les partenaires et les habitants pour faire émerger une solution satisfaisante qui permettrait d'éviter l'enclavement du quartier de Saint-André ;
- Concernant la création de la halte à Saint-André, vous conduirez une analyse des modalités de desserte, d'insertion et d'intermodalité.

Je souhaite aussi que vous approfondissiez avec l'ensemble des maîtres d'ouvrage concernés l'articulation entre les opérations des phases 1 et 2 et les aménagements urbains périphériques, en particulier autour des gares.

Je vous demande également de poursuivre la concertation continue sur les principaux thèmes identifiés au cours de la concertation de 2019, notamment sur les nuisances sonores, l'intermodalité et les pôles d'échanges multimodaux, les modalités générales de réalisation des travaux et les conditions d'insertion de certains aménagements en zone sensible.

S'agissant des sections de ligne nouvelle, je vous demande de mettre en place dans les meilleurs délais les études qui permettront de définir les outils de maîtrise du foncier concerné par les phases 3 et 4, à savoir :

- les études d'approfondissement visant à identifier le foncier réservable pour la section de ligne nouvelle entre Cannes et Nice passant par Sophia-Antipolis dans les zones de pression foncière,
- et les études sommaires pour la mise à jour de la zone de passage préférentielle de la section de ligne nouvelle entre Le Muy et Cannes.

Ces études seront financées dans le cadre de l'avenant n°3 de la convention de financement relative aux études préalables à l'enquête d'utilité publique et à l'enquête publique de la LNPCA.

A l'issue de ces réflexions, vous proposerez d'ici 2022 un programme d'études permettant de préparer les concertations complémentaires concernant ces sections de ligne nouvelle.

* * *

Pour garantir la cohérence d'ensemble de la LNPCA, je souhaite que l'avancement de vos travaux soit piloté dans le cadre des instances de gouvernance qui ont été mises en place jusqu'à présent pour les études préalables à l'enquête d'utilité publique.

Les services de la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer seront tenus régulièrement informés de cet avancement et se tiendront à votre disposition pour la mise en œuvre de ces orientations.

Jean-Baptiste DJEBBARI



Accusé de réception en préfecture
013-200054807-20211119-8277-DE
Date de télétransmission : 29/11/2021
Date de réception préfecture : 29/11/2021

Annexe 4 : l'échéancier prévisionnel de financement des phases 1 et 2, hors études AVP financées par le CPER

Echéancier **dépenses** en euros **constants** aux conditions de juillet 2020

Echéancier dépenses LNPCA en M€ constants aux conditions de Juillet 2020 Ce tableau ne représente pas les financements nécessaires par année mais l'échelonnement des opérations aux conditions économiques de juillet 2020		2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
Phase 1 (hors AVP)	865			1	28	73	111	176	237	179	60						
Phase 2 (hors AVP)	2 594						4	36	91	254	394	447	447	354	225	197	145
TOTAL Phases 1+2 (hors AVP)	3 459			1	28	73	115	212	328	433	454	447	447	354	225	197	145

Echéancier **autorisations d'engagement** en euros **constants** aux conditions de juillet 2020

Echéancier AE LNPCA en M€ constants aux conditions de Juillet 2020 Ce tableau ne représente pas les financements nécessaires par année mais l'échelonnement des opérations aux conditions économiques de juillet 2020		2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
Phase 1 (hors AVP)	865			55	357	231	222										
Phase 2 (hors AVP)	2 594						76	406	2 007	3	102						
TOTAL Phases 1+2 (hors AVP)	3 459			55	357	231	298	406	2 007	3	102						

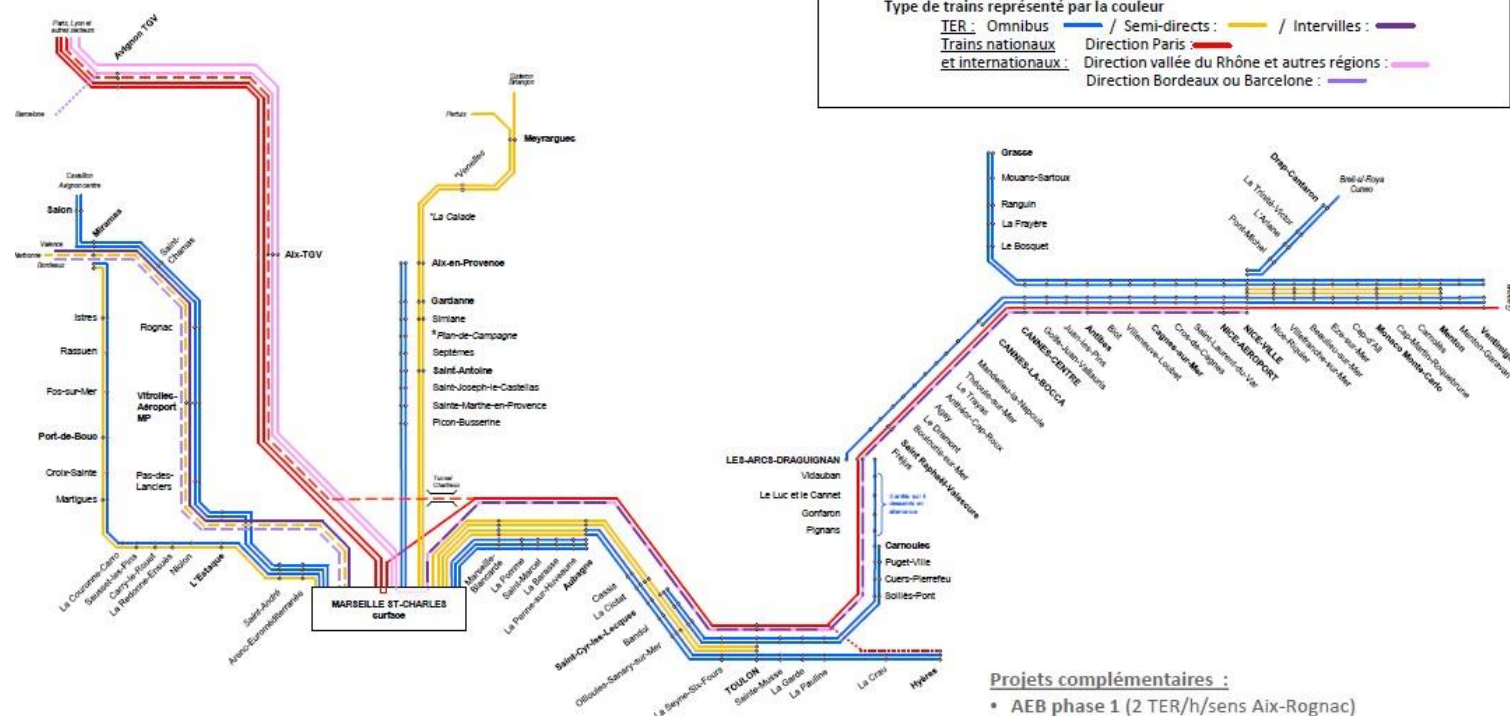
Annexe 5 : calcul détaillé des quotités à financer par chaque Collectivité au sein de l'enveloppe Collectivités

Pondération critère	30%	25%	20%	25%	100%
	Population	Potentiel fiscal	Retombées fiscales	Socio Economie	Quotité
Région SUD	40,94%	34,92%	23,45%	37,85%	40,00%
Département 06	9,35%	10,71%	3,73%	19,17%	10,35%
Département 13	15,21%	18,10%	18,05%	11,01%	14,51%
Département 83	9,11%	6,61%	2,18%	5,05%	5,71%
Métropole Aix-Marseille Provence	14,25%	20,43%	42,85%	10,85%	19,41%
Métropole TPM	3,47%	3,01%	2,79%	2,23%	2,73%
Métropole Nice Côte-d'Azur	4,45%	4,82%	5,45%	8,97%	5,52%
Dracénie Provence Verdon Agglomération	0,87%	0,49%	0,77%	0,72%	0,45%
CA des Pays de Lerins	1,53%	0,56%	0,55%	3,51%	0,99%
CA du Pays de Grasse	0,81%	0,34%	0,19%	0,64%	0,33%

Région Provence – Alpes - Côte d'Azur	40,00%	soit	553,34	M€
Département des Alpes Maritimes	10,35%	soit	143,16	M€
Département des Bouches du Rhône	14,51%	soit	200,73	M€
Département du Var	5,71%	soit	79,01	M€
Métropole Aix-Marseille-Provence	19,41%	soit	268,49	M€
Métropole Toulon Provence Méditerranée	2,73%	soit	37,79	M€
Métropole Nice Côte d'Azur	5,52%	soit	76,31	M€
Dracénie Provence Verdon Agglomération	0,45%	soit	6,20	M€
Communauté d'Agglomération Cannes Pays de Lérins	0,99%	soit	13,76	M€
Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse	0,33%	soit	4,55	M€

Annexe 6 : les objectifs visés en termes de services en phases 1 & 2

Phase 1 sans aménagements complémentaires		
Marseille	Toulon	Azur
3 TER omnibus Mrs-Aubagne	Terminus ouest navette toulonnaise à Saint-Cyr	Service TER omnibus entre Cannes et Nice = 4 omnibus



SCHÉMAS DE DESSERTE UNPCA - JANVIER 2021 - V14Q



1
LIGNE NOUVELLE
PROVENCE CÔTE D'AZUR

Accusé de réception en préfecture
013-200054807-20211119-8277-DE
Date de télétransmission : 29/11/2021
Date de réception préfecture : 29/11/2021

Phase 2 sans aménagements complémentaires

Marseille	Toulon	Azur
3 ou 4 TER omnibus Mrs-Aubagne	Terminus ouest navette toulonnaise à Saint-Cyr	Famille « MIX » : service TER mixte entre Cannes et Nice = 4 omnibus + 2 semi-directs

Légende :

Fréquence des trains portée par le type de trait

— trait plein = 1 train par heure et par sens en période de pointe

- - - trait long = 1 train toutes les 2 heures dans chaque sens en période de pointe

..... trait court = train non cadencé

Arrêts :

○ systématique

● non systématique

* : halte en projet (à confirmer)

Type de trains représenté par la couleur

TER : Omnibus

Trains nationaux

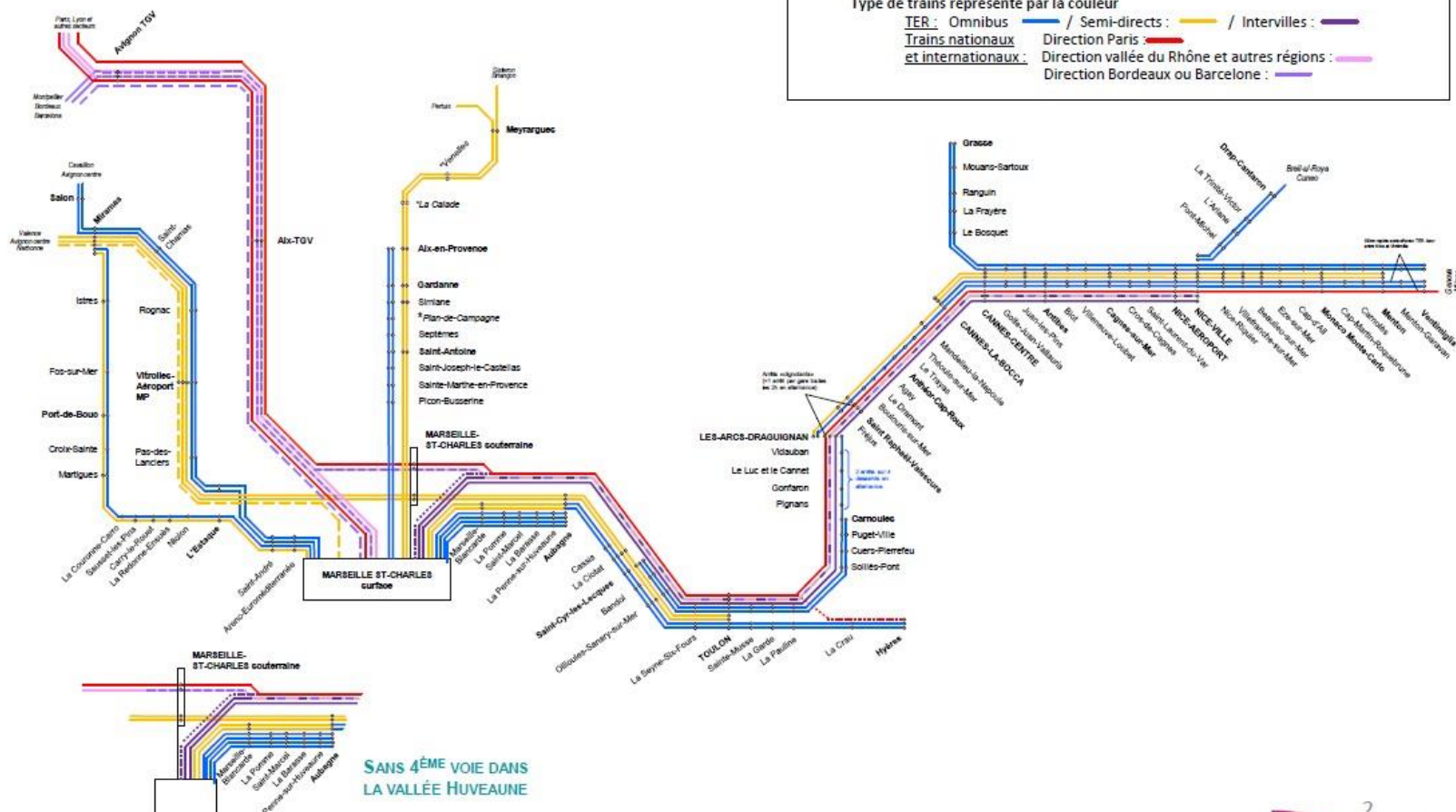
et internationaux :

Semi-directs : / Intervilles :

Direction Paris :

Direction vallée du Rhône et autres régions :

Direction Bordeaux ou Barcelone :



SCHEMAS DE DESSERTE UNPCA - JANVIER 2021 - V14Q



2
LIGNE NOUVELLE
PROVENCE CÔTE D'AZUR

Accusé de réception en préfecture
013-200054807-20211119-8277-DE
Date de télétransmission : 29/11/2021
Date de réception préfecture : 29/11/2021